Nr. 16.653/14.06.2021

REFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea studiului de oportunitate, a modalității de atribuire a contractului de delegare și a contractului de delegare directă a gestiunii serviciilor publice de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Municipiului Sighișoara

Doamnelor și domnilor consilieri,

Având în vedere prevederile Hotărârii Consiliului Local Sighișoara nr. 9/1998 privind înființarea S.C. Apă Termic Transport S.A.;

Având în vedere prevederile Hotărârii Consiliului Local Sighișoara nr. 1/15.01.2015 privind aprobarea studiului de oportunitate, a modalității de atribuire a contractului de delegare, a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate și a caietului de sarcini pentru efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighișoara;

Având în vedere prevederile Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Sighișoara, nr. 1.049/16.01.2015, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Sighișoara nr. 1/15.01.2015, așa cum a fost modificat și completat ulterior prin actele adiționale nr. 1 - 4, încheiat între Municipiul Sighișoara și S.C. Apă Termic Transport S.A., valabil până la o nouă atribuire a gestiunii serviciului de transport concretizată prin încheierea unui contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighișoara, dar nu mai mult de 6 luni (perioadă calculată prin raportare la data de 16.01.2021);

Având în vedere prevederile Legii nr. 51/2006, Legea serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu precădere cele ale art. 22 și ale art. 28 din aceasta;

Având în vedere prevederile Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, cu precădere cele ale art. 21, 22, 27, 28, 29 și 30 din aceasta;

Având în vedere O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere prevederile Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;

Având în vedere prevederile Ordinului nr. 272/2007 al Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice pentru aprobarea Normelor - cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere Ordinul nr. 972/2007 al Ministerului Internelor și Reformei Administrative privind aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini - cadru al serviciilor de transport public local;

Având în vedere prevederile Regulamentului (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, cu precădere cele ale art. 5 alin. (5) din acesta;

Având în vedere Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere informarea Instituției Prefectului - Județul Mureș, înregistrată la aceasta cu nr. 4.340/25.03.2021 și a Consiliului Județean Mureș, înregistrată la acesta cu nr. 8.234/25.03.2021, cu privire la intenția de atribuire a contractului de delegare;

Văzând avizul Consiliului Concurenței cu nr. 3459/[illegible].2021, înregistrat la Municipiul Sighișoara cu nr. 18358/01.07.2021;

Având în vedere prevederile Ordinului nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 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,

Vă prezint următorul proiect de hotărâre.

PRIMAR,
Ioan - Iulian Sîrbu

ROMANIA · Consiliul Local · Municipiul Sighișoara

Nr. 16.651/14.06.2021

JUDEȚUL MUREȘ
Consiliul Local Sighișoara
Nr. 18461 / CL
Ziua 01 Luna 07 Anul 2021
Anexe: _____

PROIECT

HOTĂRÂREA NR. ____

privind aprobarea studiului de oportunitate, a modalității de atribuire a contractului de delegare și a contractului de delegare directă a gestiunii serviciilor publice de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Municipiului Sighișoara

Consiliul Local al Municipiului Sighișoara,

Luând act de proiectul de hotărâre, înregistrat cu nr. 16.651/14.06.2021 și referatul de aprobare, înregistrat cu nr. 16.653/14.06.2021, al Primarului municipiului, în calitate de inițiator, calitate conferită de prevederile art. 136 alin. (1), coroborate cu cele ale art. 211 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere prevederile Hotărârii Consiliului Local Sighișoara nr. 9/1998 privind înființarea S.C. Apă Termic Transport S.A.;

Având în vedere prevederile Hotărârii Consiliului Local Sighișoara nr. 1/15.01.2015 privind aprobarea studiului de oportunitate, a modalității de atribuire a contractului de delegare, a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate și a caietului de sarcini pentru efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighișoara;

Având în vedere prevederile Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Sighișoara, nr. 1.049/16.01.2015, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Sighișoara nr. 1/15.01.2015, așa cum a fost modificat și completat ulterior prin actele adiționale nr. 1 - 4, încheiat între Municipiul Sighișoara și S.C. Apă Termic Transport S.A., valabil până la o nouă atribuire a gestiunii serviciului de transport concretizată prin încheierea unui contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighișoara, dar nu mai mult de 6 luni (perioadă calculată prin raportare la data de 16.01.2021);

Având în vedere prevederile Legii nr. 51/2006, Legea serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu precădere cele ale art. 22 și ale art. 28 din aceasta;

Având în vedere prevederile Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, cu precădere cele ale art. 21, 22, 27, 28, 29 și 30 din aceasta;

Având în vedere O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere prevederile Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;

Având în vedere prevederile Ordinului nr. 272/2007 al Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice pentru aprobarea Normelor - cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere Ordinul nr. 972/2007 al Ministerului Internelor și Reformei Administrative privind aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini - cadru al serviciilor de transport public local;

Având în vedere prevederile Regulamentului (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, cu precădere cele ale art. 5 alin. (5) din acesta;

Având în vedere Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere informarea Instituţiei Prefectului - Judeţul Mureş, înregistrată la aceasta cu nr. 4.340/25.03.2021 şi a Consiliului Judeţean Mureş, înregistrată la acesta cu nr. 8.234/25.03.2021, cu privire la intenţia de atribuire a contractului de delegare;

Văzând avizul Consiliului Concurenţei cu nr. 3459/06.04.2021, înregistrat la Municipiul Sighişoara cu nr. 11358/04.05.2021;

Având în vedere prevederile Ordinului nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard şi contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unităţile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze şi/sau tramvaie;

În temeiul art. 129 alin. (2), lit. "d", alin. (7), lit. "n" şi alin. 14, art. 139 alin. (1) şi a art. 196 alin. (1) lit. "a" din Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare,

H O T Ă R Ă Ş T E:

Art. 1. Se aprobă Studiul de oportunitate al delegării gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Sighişoara în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, conform anexei nr. 1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se aprobă gestiunea directă ca modalitatea de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighişoara, prin contract de delegare directă a gestiunii, fără licitaţie, prin atribuire directă către S.C. Apă Termic Transport S.A., pe o perioadă de un an, 5 luni şi 15 zile, respectiv până la data de 31.12.2022.

Art. 3. Se aprobă contractul de delegare directă a gestiunii serviciilor publice de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competenţă a Municipiului Sighişoara împreună cu anexele 1 - 19 la acesta, conform anexei nr. 2, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 4. Se împuterniceşte Primarul Municipiului Sighişoara împreună cu aparatul de specialitate al acestuia, cu semnarea contractului de delegare directă a gestiunii serviciilor publice de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competenţă a Municipiului Sighişoara, prevăzut la art. 3 din prezenta hotărâre.

Art. 5. Cu ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri se încredinţează Primarul Municipiului Sighişoara, Viceprimarul Municipiului Sighişoara, Serviciul Monitorizare Servicii de Utilităţi Publice, Guvernanţă Coorporativă şi Transport Public Local, Biroul Buget, Contabilitate, Salarizare – Direcţia Economică şi Biroul Juridic din cadrul Municipiului Sighişoara şi operatorul S.C. Apă Termic Transport S.A.

Art. 6. Prin grija d-nei Bizo Anca, Secretar General al Municipiului Sighişoara, prezenta hotărâre va fi comunicată, în termenul prevăzut de lege, Primarului Municipiului Sighişoara, Prefectului Judeţului Mureş şi se va aduce la cunoştinţă publică, prin publicarea pe pagina de internet la adresa www.primariasighisoara.ro.

PRIMAR,
Ioan - Iulian Sîrbu

AVIZAT,
Secretarul General al municipiului,
Anca Bizo

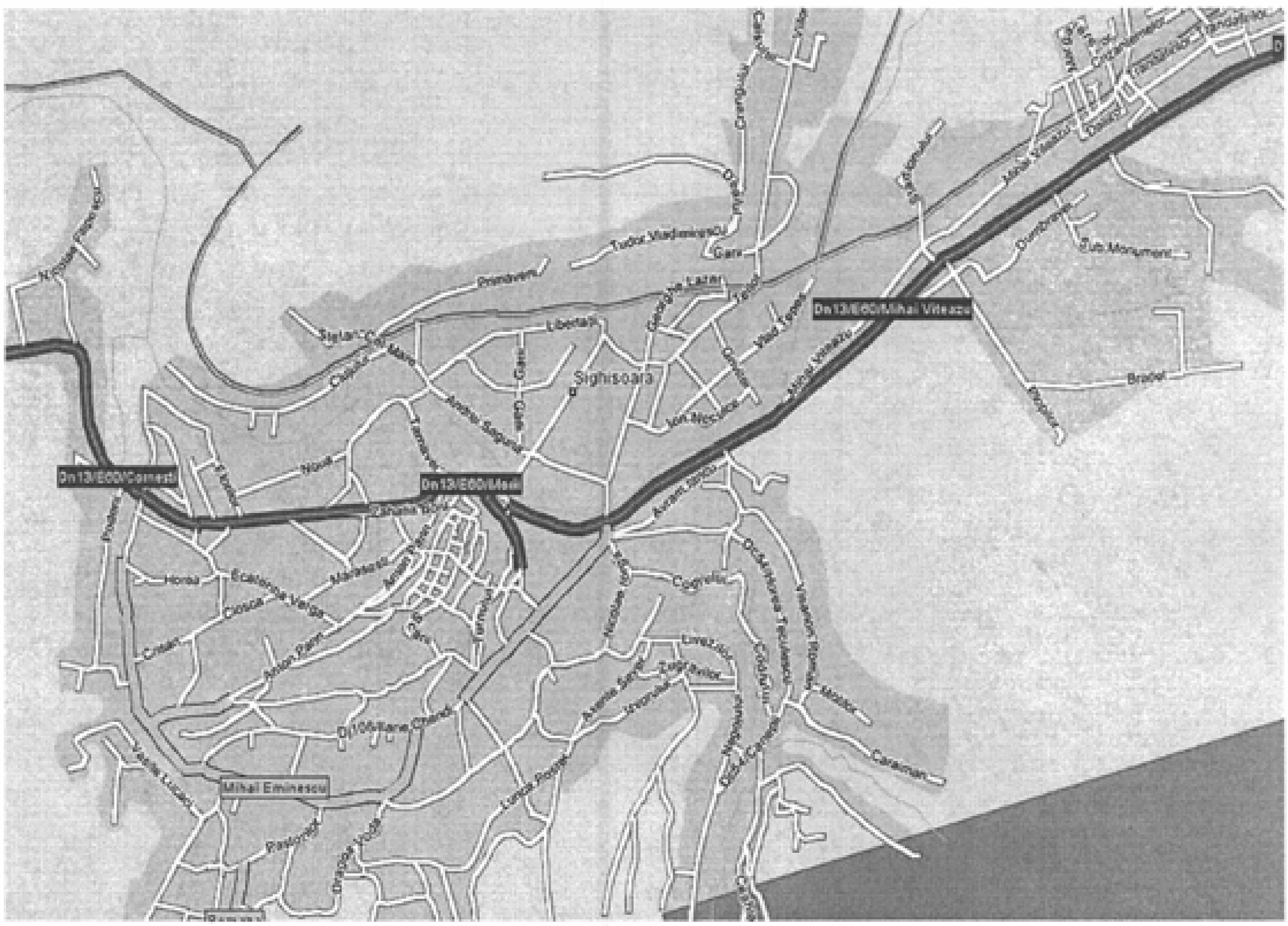
MUNICIPIUL SIGHIŞOARA

P-ţa Muzeului nr. 7 Sighişoara cod 545400 jud. Mureş, România
Tel. 0040-0265-771280 Fax: 0040-0265-771278 Cod fiscal 5669309
E-mail: primaria@sighisoara.org.ro Web: www.sighisoara.org.ro

Anexa nr. 1 la H.C.L. Sighişoara nr. _____

Primar,
Ioan - Iulian Sîrbu

STUDIU DE OPORTUNITATE
al delegării gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Sighişoara în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007



Cuprins

Titlul lucrării **1**

Cuprins **2**

1. CONSIDERAŢII GENERALE PRIVIND STUDIUL DE OPORTUNITATE **3**

1.1 Ordonator principal de credite 3

1.2 Beneficiar 3

1.3 Elaboratorul studiului de oportunitate 3

1.4 Lista abrevieri 3

1.5 Referinţe legale 5

1.6 Scopul şi rolul documentaţiei 7

2. SITUAŢIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL **9**

2.1 Prezentarea localităţii 9

2.2 Situaţia actuală a serviciului 13

2.3 Analiza principalelor probleme şi nevoi identificate 14

2.4 Motivele de ordin economic, financiar, juridic, social şi de mediu, care justifică delegarea gestiunii 15

3. SCENARII ALTERNATIVE PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI **16**

3.1 Scenarii alternative de delegare 16

3.2 Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii şi recomandarea variantei optime 23

3.3 Ajutor de stat - Îndeplinirea condiţiilor Altmark 24

3.4 Fundamentarea atribuirii directe şi obligaţii contractuale 29

4. RECOMANDĂRI PRIVIND PAŞII DE URMAT PENTRU IMPLEMENTAREA SOLUŢIEI RECOMANDATE **31**

4.1 Elemente de ordin juridic, procedural 31

4.2 Investiţii propuse pentru dezvoltarea sistemului de transport public 34

4.3 Nivelul minim al redevenţei 35

4.4 Durata contractului 36

5 CONCLUZII **38**

1.CONSIDERAŢII GENERALE

1.1 Ordonator principal de credite

Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul Sighişoara

1.2 Beneficiar: Municipiul Sighişoara

Date de contact:

Adresa: Str. Muzeului, Nr. 7, cod poştal 545400, Sighişoara, judeţul Mureş, România

E-mail: *primaria@sighisoara.org.ro*

Tel.: 0040-0265-771280

Fax.: 0040-0265-771278

1.3 Elaboratorul studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate a fost elaborat de compartimentul de specialitate din cadrul Municipiului Sighişoara.

1.4 Lista de abrevieri

Ajutor de Stat	*Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autorităţile publice.*
Atribuire Directă	*Procedura de atribuire a contractului prin care Autoritatea Contractantă deleagă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/Metropolitan unui Operator, fără licitaţie publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.*
Autoritatea Contractantă	*Autoritatea competentă (**Autoritate Locală** sau o **Asociaţie de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public**) care are competenţa legală de a atribui serviciul de Transport Public în **Gestiune directă** sau **Gestiune delegată**, precum şi capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.*
Bunuri Proprii	*Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deţinute în proprietate de **Operator** şi au fost utilizate la executarea **Obligaţiei de Serviciu Public**. Bunurile proprii rămân în proprietatea **Operatorului**, după încetarea **Contractului de Servicii Publice**.*
Compartiment Specializat	*O structură din cadrul **Autorităţii Locale**, fără personalitate juridică, care are dreptul de a acţiona prin **Gestiune Directă**, în calitate de **Operator** al **Autorităţii Locale**.*

Companie Municipală	*O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia **Autoritatea Contractantă** exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. **Autoritatea Contractantă** este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie.*
Compensație pentru Serviciu Public	*Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o **Autoritate Contractantă** din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.*
Concesiune	*Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către **Autoritatea Contractantă**, astfel cum este prevăzut în cadrul **Contractului de Servicii Publice**.*
Gestiune Delegată	*Modalitatea de gestiune în care **Autoritatea Locală** transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.*
Gestiune Directă	*Modalitatea de gestiune în care Autoritatea îți asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.*
Notificare privind ajutoare de stat	*Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda **Ajutor de Stat** în sensul Articolului 108 (3) al **TFUE**.*
Obligație de Serviciu Public	*Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. **Operatorul** își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.*
Operator	*Înseamnă entitatea căreia o **Autoritate Contractantă** îi acordă dreptul de a presta servicii de **Transport Public** într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un **Compartiment Specializat**, un **Operator Intern** sau un **Operator Extern**.*
Operator Extern	*Operatorul care nu este definit ca fiind **Operator Intern** al **Autorității Contractante**. Acesta poate fi un **Operator Privat** sau o **Companie Municipală** care are dreptul de a participa la licitații deschise.*

Operator Intern	*O **Companie Municipală** căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de **Transport Public** de către **Autoritatea Contractantă**.*
Operator Privat	*O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o **Autoritate Contractantă** îi acordă dreptul de a presta servicii de **Transport Public** pe teritoriul unei anumite unități administrative.*
Procedură Competitivă	*Metoda prin care **Autoritatea Contractantă** deleagă gestiunea serviciului de Transport Public Local/Metropolitan unui **Operator**, prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile.*
Redevențe	*În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, **Operatorul** poate plăti o redevență către **Autoritatea Contractantă**, calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.*
Serviciu de Interes Economic General (SIEG)	*Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.*
Sistem de Transport Public	*Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei **Autorități Locale**, care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.*
Transport Public	*În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei **Autorități Locale**).*
Unitate Administrativă Teritorial (UAT)	*Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest termen poate fi, de asemenea, menționat ca **Autoritate Locală.***

1.5 Referințe legale

1.5.1 Referințele legale la nivel european

Aspectele utilizate în cadrul acestui Studiu de oportunitate sunt reglementate la nivel comunitar de următoarele acte normative:

- ***Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene***, denumit în continuare **"TFUE"**;
- ***Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului*** din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată 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"**;

- ***Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European şi al Consiliului*** din 17 Decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziţii comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală şi Fondul european pentru pescuit şi afaceri maritime, precum şi de stabilire a unor dispoziţii generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune şi Fondul european pentru pescuit şi afaceri maritime şi de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare **"Regulamentul 1303/2013"**;

- ***Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European şi al Consiliului*** din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională şi dispoziţii specifice referitoare la investiţiile pentru creştere economică şi ocuparea forţei de muncă şi de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006, denumit în continuare **"Regulamentul 1301/2013"**;

1.5.2 Referinţele legale la nivel naţional

Conţinutul prezentului document este reglementat la nivel naţional de următoarele acte normative:

- O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 273/2006 privind finanţele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 31/1990 a societăţilor, republicată cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilităţi publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic;
- Ordonanţa Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările şi completările ulterioare;
- Ordonanţa Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier şi pentru realizarea interfeţelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanţa Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenţionate de transport rutier intern şi de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local şi a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naţionale în domeniul ajutorului de stat, precum şi pentru modificarea şi completarea Legii concurenţei nr. 21/1996, cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 20/2015 pentru aprobarea Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 77/2014;
- Ordinul nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor – Cadru privind stabilirea, ajustarea şi modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local şi judeţean de persoane;
- Ordinul nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard şi contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unităţile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze şi/sau tramvaie.

1.6 Scopul şi rolul documentaţiei

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegarii administrării şi operării serviciului de transport public în Municipiul Sighişoara, prin analiza tuturor elementelor tehnice, juridice şi financiare specifice.

În vederea iniţierii procedurii privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe teritoriul Municipiului Sighişoara, se întocmeşte prezentul ***Studiu de oportunitate*** care cuprinde cel puţin următoarele elemente:

a) descrierea şi identificarea serviciului, a ariei teritoriale şi a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată;

b) situaţia actuală a serviciului şi starea tehnică a sistemului aferent acestuia;

c) investiţiile necesare pentru modernizarea, îmbunătăţirea calitativă şi cantitativă, precum şi a condiţiilor sociale şi de mediu şi extinderea serviciului;

d) motivele de ordin economic, financiar, social şi de mediu, care justifică delegarea gestiunii;

e) nivelul minim al redevenţei, după caz;

f) durata estimată a contractului de delegare.

Principalele obiective urmărite de autorităţile administraţiei publice locale, de asociaţiile de dezvoltare intercomunitară şi de alte forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale, după caz, în domeniul serviciului public de transport local şi judeţean sunt:

a) asigurarea transparenţei în procedurile de achiziţie publică;

b) informarea şi consultarea periodică a populaţiei asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului public de transport local;

c) corelarea capacităţii mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;

d) asigurarea continuităţii serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcţionare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente.

Legea nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local, cu modificările şi completările ulterioare, stabileşte cadrul juridic şi instituţional privind înfiinţarea, organizarea şi funcţionarea compartimentelor sau serviciilor specializate de transport din cadrul autorităţilor administraţiei publice locale, judeţene şi ale municipiului Bucureşti şi ale asociaţiilor de dezvoltare intercomunitară sau al altor forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale.

Serviciile publice de transport local şi judeţean fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică şi cuprind totalitatea acţiunilor şi activităţilor de utilitate publică şi de interes economic şi social general desfăşurate la nivelul unităţilor administrativ-teritoriale sau al asociaţiilor de dezvoltare intercomunitară ori al altor forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităţilor administraţiei publice locale, în scopul asigurării serviciilor publice de transport local, precum şi a serviciilor publice de transport judeţean de persoane.

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

a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit şi licenţiat conform prevederilor Ordonanţei Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările şi completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, aşa cum acesta este definit şi autorizat conform legii;

b) se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localităţi sau, după caz, a unităţilor administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale sau numai între localităţile unui judeţ, fără a depăşi limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestuia, cu excepţia liniilor de ieşire sau altor elemente auxiliare activităţii respective care intră pe teritoriul localităţii învecinate. În cazul în care traseul transportului pe şină depăşeşte limita localităţii, acesta va fi considerat serviciul public de transport local;

c) se execută pe rute şi cu programe de circulaţie prestabilite de către consiliul local, consiliul judeţean, Consiliul General al Municipiului Bucureşti sau de adunarea generală a asociaţiei de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale, după caz;

d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deţinute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unităţile administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale, după caz, în judeţul sau localitatea respectivă. În condiţiile legii, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizaţi;

e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite staţii sau autogări, după caz;

f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimaţii de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanţa Guvernului nr. 27/2011;

g) autorităţile locale competente exercită competenţe exclusive cu privire la acordarea licenţelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competenţă a acestora şi de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;

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

Analizele efectuate s-au realizat pe baza informaţiilor şi datelor primite de la Beneficiar şi s-au referit în general la:

- date privind liniile de transport public (trasee, lungimi, staţii, etc.);
- documentele care au stat la baza atribuirii prezentului contract de servicii publice;
- hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Sighişoara cu privire la activitatea de transport public de pe raza municipiului şi pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport S.C. Apă Termic Transport S.A. , care s-au referit în general la:
  - programul de circulaţie;
  - parcul de autovehicule;
  - subvenţiile obţinute pentru diferite categorii de persoane care beneficiază de acest drept.

În efectuarea Studiului de Oportunitate, compartimentul de specialitate şi-a întemeiat poziţia pe:

- autenticitatea tuturor semnăturilor şi autenticitatea şi exhaustivitatea tuturor informaţiilor furnizate; că acestea au fost complet actualizate şi au inclus toate modificările relevante, precum şi conformitatea cu documentele originale autentice a tuturor informaţiilor prezentate către noi ca certificate, fotocopie sau copii ale informaţiilor reproduse în mod similar;
- integralitatea, veridicitatea şi corectitudinea tuturor faptelor înregistrate în înscrisuri publice, certificate şi documente furnizate pentru verificarea noastră.

Au fost solicitate şi furnizate o serie de informaţii esenţiale au fost considerate ca fiind corecte şi asumate, nerealizându-se cercetări suplimentare cu privire la aceste date şi informaţii, care stau la baza concluziilor şi a propunerilor:

- datele financiare care să reflecte activitatea de transport public de pe raza Municipiului Sighişoara;
- număr de bilete şi abonamente vândute în Municipiului Sighişoara, număr de călători pe an; numărul de kilometri efectuaţi anual.

2. SITUAŢIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

2.1. Prezentarea localităţii

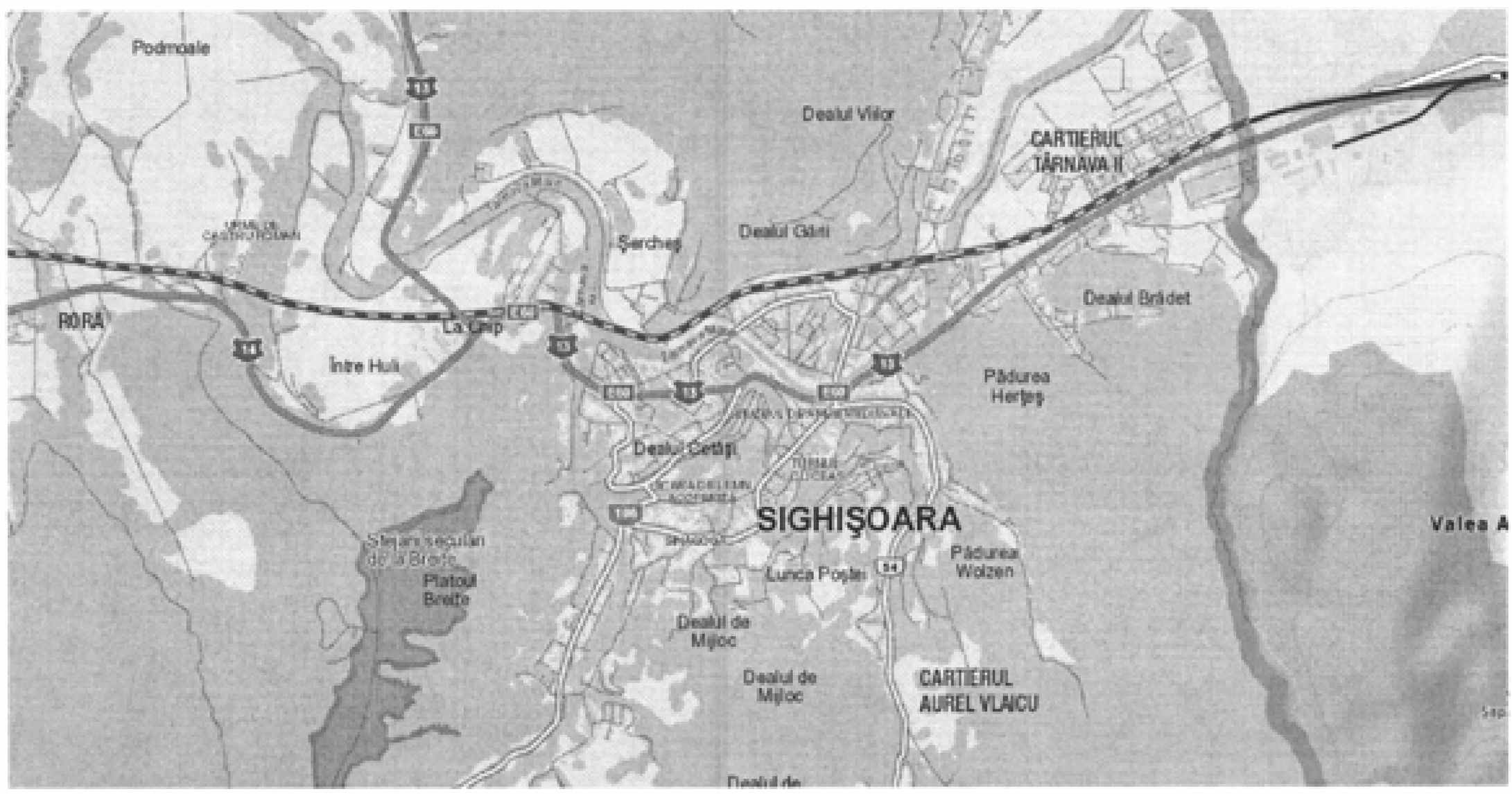
2.1.1 Amplasament

Sighişoara este situată în centrul ţării, pe râul Târnava Mare, în sud-estul judeţului Mureş fiind un important nod rutier şi de cale ferată. Aparţine Regiunii de dezvoltare ADR Centru.

Coordonatele geografice ale localităţii sunt: 24°46'40" longitudine estică şi 46°12'40" latitudine nordică.

Situându-se în partea centrală a ţării distanţele până la principalele localităţi de interes economic, administrativ, cultural şi turistic nu sunt prea mari: 297 km până la Bucureşti, 120 km până la Braşov, 156 km până la Cluj-Napoca, 54 km până la Tîrgu Mureş, 40 km până la Odorheiu Secuiesc.

Populaţia stabilă, în **anul 2009**, conform bazei de date a Serviciului Public Comunitar de Evidenţă a Populaţiei, este de **35.950** locuitori, iar teritoriul intravilan este de 1.334,26 ha.



2.1.2 Reţeaua stradală

Municipiul Sighişoara este situat pe traseul mai multor rute de transport intern şi internaţional ceea ce îi conferă toate atributele unui important nod de transport rutier. Reţeaua stradală are o lungime de aproximativ km

Artera principală spre Municipiul Sighişoara este E60, apoi DN 13. O deficienţa majoră a reţelei rutiere din zonă este generată de lipsa unei variante de ocolire, care să conducă la eliminarea din reţeaua urbană a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit, diminuând astfel externalităţile suportate de locuitori.

2.1.3 Relevanţa grupelor de vârstă pentru elaborarea studiul de oportunitate

Grupele de vârstă privind **tinerii şi persoanele în etate** sunt printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun:

a) grupele de vârstă 5-9, 10-14 şi 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unităţile de învăţământ, dar şi pentru relaxare/plimbare.
b) grupa de vârstă peste 65 de ani este reprezentată de persoane cu mobilitate din ce în ce mai redusă, pentru care un sistem de transport public accesibil este o soluţie pe termen lung pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate.

Ambele grupe de potenţiali utilizatori sunt beneficiari de gratuităţi sau facilităţi (reduceri de tarif) acordate pentru utilizarea transportului public, astfel încât este esenţială identificarea cât mai exactă a numărului de potenţiali utilizatori.

În acelaşi timp, programul de transport şi traseele propuse vor urmări deservirea unităţilor de interes pentru aceste grupe de vârstă, precum şcolile şi liceele, iar programul de transport va fi corelat cu programul orelor de curs.

2.1.4 Principalele zone de generare călătorii

În ceea ce priveşte domeniul de interes al prezentului studiu de oportunitate, necesitatea dezvoltării serviciului de transport public în Municpipiul Sighişoara este o prioritate atât pentru autorităţile locale cât şi pentru locuitorii oraşului, întrucât un sistem de transport eficient şi durabil, accesibil şi economic va contribui pozitiv la dezvoltarea oraşului şi la creşterea calităţii vieţii locuitorilor. Mai mult decât atât, îmbunătăţirea calităţii, confortului şi a siguranţei din mediului urban va contribui la crearea unui mediu atractiv, modern, ecologic şi accesibil atât pentru locuitorii săi care învaţă sau muncesc în oraş, cât şi pentru turişti şi persoanele care trazitează localitatea.

Programarea serviciului de transport pe trasee se face prin intermediul graficelor de circulaţie, pentru a căror elaborare se ţine cont de mai mulţi **factori**, printre care:

1. Dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a locuinţelor;
2. Distribuţia în teritoriu a locurilor de muncă;
3. Amplasamentul unităţilor de învăţământ;
4. Puncte de interes turistic;
5. Legăturile cu alte modalităţi de transport (trenuri, curse în afara oraşului).

2.1.4.1. Dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a locuinţelor

Zonele cu o densitate ridicată a populaţiei (zonele care prezintă construcţii de tip locuinţă colectivă) generează o presiune ridicată pe infrastructura de transport în cea mai mare măsură subdimensionată.

În procesul de expansiune a construcţiilor din raza Municipiului Sighişoara s-a putut constata o dinamică puternică cu privire la dezvoltarea *zonei industriale* (producţie şi depozitare). O importanta expansiune a constructiilor de tip rezidential s-a constatat în ultima perioadă, în cartierul Târnava II şi spre cartierele mai îndepărtate faţă de centrul orasului: cartier Viilor, cartier Corneşti etc. Accesul trnsportului public în cartierul Târnava II este influenţat semnificativ de dispunerea căilor de acces rutiere în acest cartier.

Plecând de la premisa că un sistem de transport public eficient deserveşte întreaga populaţie a oraşului, indiferent de zona de locuire sau de muncă a acesteia, se impune adaptarea transportului public de călători astfel încât toţi locuitorii oraşului să beneficieze de acesta.

***RELEVANŢA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE**: Organizarea traseelor şi frecvenţelor sistemului de transport public local vor ţine cont de accesibilitatea către cât mai multe zone rezidenţiale din oraş, corelat cu densitatea populaţiei pe zone.*

2.1.4.2. Distribuţia în teritoriu a locurilor de muncă

Cea mai mare pondere a locurilor de muncă din Municipiul Sighişoara este concentrată în zonele industriale şi zona centrală a orasului. Pentru ameliorarea climatului economic în zona centrală, dominată de activităţi comerciale şi servicii, un rol important îl au proiectele de pietonizare şi de modernizare a transportului public local.

Populaţia activă beneficiează de trasee de transport public, beneficiind astfel de facilităţi menite a uşura accesul la locul de muncă, traseele de transport public vor deservi de asemenea şi zonele industriale, unde vor fi localizate un număr semnificativ de locuri de muncă.

În ceea ce priveşte ponderea angajaţilor, în Municipiul Sighişoara, numarul salariatilor era de **4.689** în cele 15 societatii comerciale importante, din totalul de 637 de agenţi economici. În tabelul de mai jos sunt prezentate societăţile cu număr semnificativ de angajaţi în anul 2019:

Nr. Crt.	Denumire societate	Nr. Angajaţi (2019)
1.	SC GST Automotive Safety RO SRL	1205
2.	SC Cesiro SA	894
3.	SC Hochland Romania SRL	403
4.	SC Sefar SRL	352
5.	SC Ves SA	340
6.	SC Cableteam SRL	275
7.	SC Siceram SA	258
8.	SC Parat Ro SRL	184
9.	SC Coralia Com SRL	152
10.	SC Târnava SA	118
11.	SC Monosuisse SRL	112
12.	SC ATT SA	107
13.	SC TBS Aviation SRL	98
14.	SC Ecoserv Sig SRL	96
15.	SC Novamecanica SRL	95

(sursa: *https://mfinante.gov.ro/domenii/informatii-contribuabili/persoane-juridice/*)

Pe lângă repartiţia în teritoriu a salariaţilor, în Municipiul Sighişoara se mai disting şi alţi poli de interes în special pentru călătoriile locale, reprezentaţi de zonele de amplasament a centrelor comerciale aplasate de-a lungul arterelor principale din oraş. Se evidenţiază super-marketuri, Piaţa Agroalimentara, Unitatea Administrativ Teritoriala, Unitaţi Bancare, Unitati de Invatamant, Centre şi Cabinete Medicale, etc.

Funcţiunea orasului implică un grad ridicat de atractivitate a călătoriilor în centrul oraşului; călătorii care se suprapun peste cele efectuate în scop administrativ, educaţional, de recreere, turistic.

***RELEVANŢA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE:** Organizarea traseelor şi frecvenţelor sistemului de transport public local vor ţine cont de accesibilitatea către cât mai multe locuri de muncă din oraş. În acelaşi timp, frecvenţele mijloacelor de transport în comun şi programul de circulaţie vor trebui să ţină cont de programul de lucru al angajaţilor din principalele unităţi economice din oraş.*

2.1.4.3. Unitățile de învățământ

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere/generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. În Municipiul Sighișoara funcționează 26 de unități școlare precum și alte instituții de educație și formare sportive cum ar fi Clubul sportiv municipal sau Clubul Copiilor Sighișoara, structură a Palatului Copiilor Mureș, care este o unitate de învățământ în care se desfășoară activități instructiv-educative specifice, în afara cursurilor școlare.

Configurarea traseelor existent în Municipiul Sighișoara se va realiza astfel încât să deservească toate unitățile de învățamant, inclusiv cele situate în zona Cetății Sighișoara.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către unitățile de învățământ din oraș. Programul de transport va trebui să fie corelat cu programul orelor de studiu și va asigura curse speciale pentru transportul elevilor la unitățile de învățământ.

2.1.4.4. Puncte de interes turistic

Punctele de interes turistic reprezintă poli de atragere/generare a călătoriilor la nivelul unei localități. În Municipiul Sighișoara, punctele de interes turistic sunt reprezentate de Cetatea Sighișoara și Centrul istoric al localității. Se remarcă faptul că aceste puncte de interes turistic sunt localizate relativ grupat în cadrul localității, ceea ce nu contribuie semnificativ la generarea de călătorii.

În ultimii ani se remarcă faptul că utilizarea de către turiști a unor forme alternative de cazare (Airbnb, Agoda, Booking, Homestay, etc) în apartamente situate în toate cartierele localității, ar putea genera călătorii suplimentare.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către punctele de interes turistic din oraș.

2.1.4.5. Legăturile cu alte modalități de transport

Sistemul de transport feroviar

Municipiul Sighișoara este străbătut de magistrala feroviară dublă electrificată **București - Brașov - Cluj Napoca - Oradea**, avînd de asemenea legătură feroviară cu orașele **Cristurul Secuiesc - Odorheiul Secuiesc**, printr-o cale ferată simplă neelectrificată. Legătura spe Sibiu este asigurată prin traseul feroviar **Sighișoara – Mediaș - Copșa Mică – Sibiu**. Gara feroviară deservește populația orașului.

Calea ferată străbate orașul, fapt care îngreunează traficul rutier și pietonal în zona cartierului Târnava II.

La nivel local, gara feroviară Sighișoara nu prezintă conexiune bună cu rețeaua de transport public local, traseele de transport public avînd un singur punct de oprire în apropierea acesteia.

Sistemul de transport rutier de persoane la nivel regional, național și internațional

Serviciul de transport persoane este asigurat de mai mulți operatori regionali sau naționali de transport. Datorită poziției geografice, Municipiul Sighișoara este tranzitat nu numai de traficul de scurtă sau medie distanță, ci și de cel de lungă distanță, acesta are legaturi de transport cu orașe îndepartate precum Cluj Napoca, Târgu Mureș, București, Constanța, Mangalia precum și de liniile de transport internațional care traverseaza orașul pe E 60.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de o mai accentuată interconectare între sistemul de transport public local și sistemele de transport feroviar și rutier regional, național și internațional.

2.1.5 Gradul de motorizare

În prezent, principala modalitate de deplasare a populaţiei din Municipiul Sighişoara este deplasarea cu autoturismul.

Creşterea accentuată a parcului de autovehicule la nivelul oraşului a determinat uzura fizică şi morală a infrastructurii rutiere, implicit a coridoarelor deservite de transport public, precum şi o creştere continuă a nivelului de poluare.

În baza informaţiilor primite de la compartimentul de specialitate din cadrul Primăriei Municipiul Sighişoara (Biroul Taxe si Impozite), în ceea ce priveşte numărul de autovehicule înregistrate în Municipiul Sighişoara ni s-a comunicat ca la sfârşitul anului 2019 sunt înregistrate un numar de 10.636 autovehicule, din care 8.955 sunt autoturisme detinute de persoane fizice si juridice.

Având un număr de autoturisme atât de mare la nivelul oraşului, aceasta îngreuneaza traficul cand proprietarii acestora sunt nevoiţi sa folosească autoturismul in scopuri personale din lipsa unui transport public adecvat. Aceasta conduce la un nivel de poluare ridicat şi la ambuteiaje în trafic la orele de vârf.

Un exemplu adecvat este ca 20 de autoturisme în trafic, în medie cu doi pasageri (40 pasageri), ocupa o lungime de 120-130m pe strada pe care circula iar un autobuz care transporta 40 de pasageri ocupa o lungime de pana in 15 m.

Obiectivul prezentului studiu este de a determina utilizatorii de autoturisme personale să circule în oraş cu mijloacele de transport în comun pentru a diminua şi reduce considerabil efectele amintite mai sus.

2.2. Situaţia actuală a serviciului şi starea tehnică a sistemului aferent acestuia

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Sighişoara, nr. 1049/16.01.2015, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Sighişoara nr. 1/15.01.2015, aşa cum a fost modificat şi completat ulterior prin actele adiţionale nr. 1-4, încheiat între Municipiul Sighişoara şi S.C. Apă Termic Transport S.A., este valabil până la atribuirea gestiunii serviciului de transport concretizată prin încheierea unui contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighişoara, dar nu mai mult de 6 luni (calculate începând cu data de 16.01.2021), conform Hotărârii Consiliului Local Sighişoara nr. 2/12.01.2021.

În prezent serviciul de transport public de persoane în Municipiul Sighişoara se efectuează în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighişoara nr. 1049/16.01.2015 încheiat între Municipiul Sighişoara şi Societatea Comercială Apă Termic Transport S.A., în conformitate cu prevederile Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Sighişoara nr. 1/15.01.2015 privind privind aprobarea studiului de oportunitate, a modalităţii de atribuire a contractului de delegare, a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate şi a caietului de sarcini pentru efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighişoara, şi respectiv a Actului adiţional nr. 1/2018 aprobat prin H.C.L. Sighişoara nr. 29 din 28 februarie 2018 privind ajustarea/modificarea tarifelor la activitatea de transport urban de călători şi modificarea tipurilor de abonamente, a Actului adiţional nr. 2/2020 aprobat prin H.C.L. Sighişoara nr. 54 din 26 martie 2020 privind modificarea tarifelor la activitatea de transport urban de călători şi modificarea tipurilor de bilete şi de abonamente, a Actului adiţional nr. 3/2020 aprobat prin H.C.L. Sighişoara nr. 121 din 25 iunie 2020 privind acordarea gratuităţii la serviciul public de transport local rutier pe tot parcursul anului calendaristic pentru elevii din învăţământul preuniversitar acreditat/autorizat, cu domiciliul în municipiul Sighişoara şi a Actului adiţional nr. 4/2021 aprobat prin H.C.L. Sighişoara nr. 2 din 12 ianuarie 2021 privind aprobarea actului adiţional nr. 4 la contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighişoara, nr. 1.049/16.01.2015, astfel cum a fost modificat şi completat ulterior prin actele adiţionale nr. 1 - 3, încheiat cu S.C. Apă Termic Transport S.A.

Operatorul actual al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighişoara, S.C. Apă Termic Transport S.A. este deţinător al ***Licenţei pentru transportul internaţional de persoane cu autocarul sau autobuzul contra cost în numele unui terţ nr. 1057485*** eliberate de Autoritatea Rutieră Română, valabilă până la data de 27.06.2026.

Operatorul de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul Municipiului Sighişoara, S.C. Apă Termic Transport S.A., deţine un număr de 19 mijloace de transport urban de călători, după cum urmează:

- 7 autobuze Mercedes Benz CITARO O530;
- 5 autobuze articulate Mercedes Benz CITARO O530G;
- 1 autobuz MAN NL 202;
- 1 autobuz articulat MAN SG 292;
- 1 autobuz Neoplan N4416
- 1 autobuz Neoplan N4411
- 1 microbuz Renault MASTER
- 1 microbuz Renault 52NFA745
- 1 microbuz Mercedes-Benz Sprinter 515D.

Autovehiculele de transport public sunt dotate cu **sisteme de monitorizare prin GPS** (Global Positioning System), **validatoare de bilete cu imprimare laser** şi **POS-uri de achiziţionare a biletelor de călătorie cu carduri contactless**. 11 mijloace de transport sunt dotate cu **sisteme electronice (LED) de afişare dinamică a traseului**.

De asemenea, personalul angajat în activitatea de transport şi care are atribuţii în domeniul siguranţei circulaţiei rutiere (conducători auto, manager transport) deţin atestate profesionale valabile eliberate de către Autoritatea Rutieră Română.

Programul de transport, graficele de circulaţie, traseele liniilor, lungimea acestora şi numărul staţiilor vor fi prevăzute într-o anexă la caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

Pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, pe raza administrativ teritorială a municipiului Sighişoara, beneficiază de alocaţii bugetare, în baza hotărârilor consiliului local şi a legislaţiei în vigoare următoarele categorii defavorizate ale populaţiei:

a) ***persoanele cu handicap grav şi accentuat şi însoţitori legali ai acestora, asistenţii personali şi asistenţii personali profesionişti ai persoanelor cu handicap grav sau accentuat***, în baza Legii nr. 448/2006, republicată, cu modificări şi completări ulterioare, în conformitate cu tarifele prevăzute în Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Sighişoara nr. 54/26.03.2020;

b) ***veteranii şi văduvele de război, revoluţionarii, persoanele persecutate politic*** în baza Legii nr. 44/1994, Legii nr. 341/2004, Legii nr. 189/2000, în conformitate cu tarifele prevăzute în Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Sighişoara nr. 54/26.03.2020;

c) ***pensionarii pentru limită de vârstă şi persoanele care beneficiază de pensie anticipată*** in baza Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Sighişoara nr. 109/ 29.11.2012;

d) ***elevii din învăţământul preuniversitar acreditat/autorizat, cu domiciliul în municipiul Sighişoara***, în baza Legii nr. 226/2020, art. 84 (1^2), în conformitate cu tarifele prevăzute în Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Sighişoara nr. 54/26.03.2020.

2.3. Analiza principalelor probleme şi nevoi identificate

2.3.1. Investiţiile necesare pentru modernizarea, îmbunătăţirea calitativă şi cantitativă, precum şi a condiţiilor sociale şi de mediu şi extinderea serviciului

Investiţiile necesare pentru modernizarea şi extinderea sistemului de transport public vor rezulta în urma activităţii de administrare, prin elaborarea politicilor şi strategiilor de dezvoltare specifice, a programelor de dezvoltare şi modernizare a serviciului, a normelor şi regulamentelor specifice.

Investiţiile pe care le va face operatorul de transport sunt reprezentate de:

- investiţii din surse proprii de finanţare şi/sau fonduri atrase (credite de investiţii, leasing, fonduri europene);
- investiţii din alocaţii bugetare şi/sau fonduri europene.

În perioada derulării contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local delegatul, în cooperare cu delegatarul, trebuie să realizeze cel puţin următoarele investiţii:

a) modernizarea şi dotarea parcului auto pentru transport public local de persoane cu mijloace de transport moderne, care să asigure eficienţa transportului, impact cât mai redus asupra mediului şi incluziunea socială;

b) dotarea staţiilor de transport public aferent traseelor principale cu panouri electronice (afişaj LED) pentru informarea dinamică a timpilor de plecare în cursă a mijloacelor de transport în comun;

c) afişarea în staţiile de transport public aferente traseelor a graficului de circulaţie.

În afara investiţiilor menţionate mai sus, operatorul de transport poate propune şi alte investiţii de realizat anual, care vor fi aprobate odată cu bugetul de venituri şi cheltuieli al operatorului, ca anexă la acesta.

2.4. Motivele de ordin economic, financiar, juridic, social şi de mediu, care justifică delegarea gestiunii

Efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate este o necesitate primordială pentru municipiul Sighisoara, întrucât vine în rezolvarea problemelor cu care se confruntă zilnic locuitorii municipiului Sighisoara care nu au un mijloc de transport pentru a ajunge la instituţiile de învăţământ sau la locurile de muncă unde îşi desfăşoară activitatea zilnică. Rolul social al transportului public de persoane trebuie să fie încorporat în politicile de dezvoltare din domeniul transportului, acordându-se atenţie deosebită nevoilor specifice în materie de mobilitate ale celor mai vulnerabile grupuri de utilizatori.

Îmbunătăţirea accesibilităţii pentru persoanele în vârstă şi pentru persoanele cu mobilitate redusă, corelat cu prestarea unor servicii de o mai bună calitate şi preţuri mai mici pentru toţi, trebuie luate în considerare, împreună cu îmbunătăţirea eficienţei, în vederea menţinerii unui transport public viabil din punct de vedere financiar. În plus, pentru reducerea impactului negativ cauzat de utilizarea autoturismelor, sunt esenţiale noi servicii de transport public eficiente din punctul de vedere al mediului şi din punct de vedere energetic şi promovarea utilizării acestora.

Transportul public joacă un rol esenţial în amplificarea sau atenuarea excluziunii sociale a categoriilor vulnerabile şi defavorizate, afectând accesul acestora la serviciile de bază, precum şi la angajare şi relaţii sociale. Efectele negative ale sistemului de transport asupra mediului, siguranţei şi sănătăţii publice sunt, de asemenea, susceptibile să afecteze în mod disproporţionat categoriile defavorizare. Categoriile defavorizate/vulnerabile au necesităţi diferite (de exemplu: acces la educaţie, locuri de muncă, asistenţă medicală etc.) şi sunt afectate în moduri diferite de obstacolele existente în ceea ce priveşte transportul. Politicile/acţiunile în domeniul transportului public trebuie, prin urmare, să fie adaptate în mod specific la necesităţile şi problemele utilizatorilor.

În ceea ce priveşte motivele de ordin economic, financiar şi de mediu care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public local trebuie avut în vedere faptul că transportul public urban este un factor de importanţă al incluziunii sociale. Repartizarea activităţilor economice şi gestionarea mobilităţii în oraşe condiţionează deplasările care au loc în fiecare zi. Factori ca locul de muncă, locuinţa, egalitatea de şanse şi transportul au un rol esenţial în incluziunea socială.

3. SCENARII ALTERNATIVE PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI

3.1. Scenarii alternative de delegare

Consiliile locale sunt obligate să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze şi să controleze prestarea serviciilor de transport public desfăşurat pe raza administrativ-teritorială a acestora.

Serviciile de transport local de persoane se organizează de autorităţile administraţiei publice locale în vederea deservirii necesităţilor de transport ale cetăţenilor pe raza administrativă, pe raza unei asociaţii de dezvoltare comunitară sau între localităţile judeţului, în cazul transportului judeţean.

În conformitate cu Legea nr. 92/2007, serviciile publice de transport local şi judeţean se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalităţi:

a) gestiune directă;

b) gestiune delegată.

Serviciul public de transport local şi judeţean poate fi atribuit pentru executare, în gestiune directă sau delegată, operatorilor de transport rutier deţinători de licenţe de transport, eliberate sau recunoscute în condiţiile legii, ori transportatorilor autorizaţi deţinători ai unei autorizaţii de transport de persoane sau de mărfuri, eliberată, în condiţiile legii, de către autoritatea administraţiei publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare.

Alegerea modalităţii de atribuire a serviciilor publice de transport local şi judeţean se face, în condiţiile prezentei legi, precum şi ale Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, prin hotărâre adoptată de consiliile locale, de consiliile judeţene ori de Consiliul General al Municipiului Bucureşti sau de adunarea generală din cadrul asociaţiilor de dezvoltare intercomunitară ori al altei forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale, după caz.

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiaşi proiect investiţional propus de municipalitate, analizând astfel în funcţie de criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale şi de mediu, rezultatele şi modul de atingere a obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiaşi studiu de caz unitar.

Scenariile alternative de delegare sunt:

Scenariul 1 – Gestiune directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei sau către un Operator Intern municipal

Scenariul 2 – Gestiune delegată către un Operator Privat

3.1.1. Scenariul 1 – Gestiune directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei sau către un Operator Intern municipal

În cazul **gestiunii directe**, autorităţile administraţiei publice locale îşi asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local şi judeţean şi toate sarcinile şi responsabilităţile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanţarea şi controlul funcţionării serviciului public de transport local şi judeţean, precum şi administrarea sistemului de utilităţi publice aferente.

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

a) servicii publice de interes local sau judeţean, specializate, cu personalitate juridică, înfiinţate şi organizate în subordinea consiliilor locale ori consiliilor judeţene, după caz, prin hotărâri ale autorităţilor deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale respective;

b) societăţi reglementate de Legea societăţilor nr. 31/1990, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepţia 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 definiţi la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările şi completările ulterioare.

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

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

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

De asemenea, prevederile Legii nr. 51/2006 serviciilor comunitare de utilităţi publice, cu precădere cele ale art. 28, reglementează gestiunea directă ca modalitate de gestiune în care autorităţile deliberative şi executive, în numele unităţilor administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, îşi asumă şi exercită nemijlocit toate competenţele şi responsabilităţile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilităţi publice, respectiv la administrarea, funcţionarea şi exploatarea sistemelor de utilităţi publice aferente acestora. Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiţi la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achiziţiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale şi Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări şi concesiunile de servicii, care pot fi:

a) servicii publice de interes local sau judeţean, specializate, cu personalitate juridică, înfiinţate şi organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor judeţene, după caz, prin hotărâri ale autorităţilor deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale respective;

b) societăţi reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, cu capital social integral al unităţilor administrativ-teritoriale, înfiinţate de autorităţile deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale respective.

Gestiune directă către un Compartiment specializat

Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetăţenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităţilor 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 Autorităţii Locale (sau ale unei Asociaţii care reprezintă Autorităţile Locale), create în conformitate cu Legea nr. 51/2006 şi care deţin o licenţă sau autorizaţie de transport.

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

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

Cerințele Obligației de Serviciu Public

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

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;

2) 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;

3) 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.

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.

Municipiul Sighisoara, prin Consiliul Local al Municipiului Sighisoara nu dispune de resursele financiare necesare pentru a administra acest serviciu în modalitatea gestiunii directe. Cheltuielile de achiziție a unor mijloace de transport ecologice sau cu grad scăzut de poluare, cheltuielile legate de autorizare și licențiere, cheltuielile legate de personalul specializat aferent, cheltuielile de exploatare și eventualele cheltuieli financiare nu pot fi suportate din bugetul local al municipiului Sighișoara.

Gestiunea directă către un Operator Intern municipal

Cerințele Obligației de Serviciu Public

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

Compania Municipală este înființată prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată.

Sarcinile îndeplinite de Compania Municipală sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active companiei municipale, astfel încât compania să poată îndeplini sarcini municipale.

Activitatea din cadrul Companiei Municipale este contabilizată de către Compania Municipală. În cazul în care Compania Municipală efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele alte activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensației pentru serviciul public.

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:

"(2) 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:

(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.

....

(4) 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.

(5) 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 atribuiri 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."

Potrivit art. 24 din Legea nr. 92/2007, serviciul de transport public local 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 Art. 27, 28, 29 şi 30 din Legea nr. 92/2007 se prevede:

"Art. 27

(1) În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuţi la art. 30 alin. (2) lit. a) şi b) şi al transportatorilor autorizaţi prevăzuţi la art. 30 alin. (3) lit. a) şi b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitaţie, 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 judeţean 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 autorizaţi care deservesc traseele iniţiale;

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.

Art. 28

(1) Durata încredinţării gestiunii serviciului public de transport local şi judeţean se stabileşte prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare a gestiunii de către autorităţile administraţiei publice locale ori asociaţiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale şi trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investiţiilor 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 şi transportul pe şine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului;

b) 15 ani, în cazul transportului pe şine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou.

(2) Pe durata hotărârii de dare în administrare sau a contractului de delegare a gestiunii, după caz, în conformitate cu atribuţiile ce le revin potrivit legii, autorităţile administraţiei publice locale şi asociaţiile de dezvoltare intercomunitară ori alte forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor şi strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public şi a sistemului public de transport local şi judeţean, precum şi dreptul de a supraveghea şi controla modul de desfăşurare a serviciului cu privire la:

a) respectarea şi îndeplinirea obligaţiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizaţi;

b) derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute şi a orarelor zilnice şi săptămânale;

c) dezvoltarea şi modernizarea sistemului public de transport local, precum şi modul de administrare, exploatare şi menţinere în funcţiune a acestuia;

d) respectarea procedurilor de formare, stabilire şi ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul public de transport local şi judeţean.

ART. 29

(1) Serviciul public de transport local şi judeţean poate fi atribuit pentru executare, în gestiune directă sau delegată, operatorilor de transport rutier deţinători de licenţe de transport, eliberate sau recunoscute în condiţiile legii, ori transportatorilor autorizaţi deţinători ai unei autorizaţii de transport de persoane sau de mărfuri, eliberată, în condiţiile legii, de către autoritatea administraţiei publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare.

(2) Se interzice titularilor hotărârilor de dare în administrare sau contractelor de delegare a gestiunii, după caz, să încheie cu terţi contracte de subdelegare a activităţilor de atribuire a gestiunii serviciilor publice de transport.

(3) Contractele de delegare a gestiunii pot fi cesionate sau novate numai în cazul în care operatorul se divizează, fuzionează ori înfiinţează o filială, în limitele/condiţiile stabilite de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 şi de cele ale cadrului legislativ din domeniul achiziţiilor publice şi cu aprobarea autorităţilor deliberative ale autorităţilor administraţiei publice locale.

Art. 30

(1) Pot executa serviciul public de transport local şi judeţean de persoane operatorii de transport rutier şi transportatorii autorizaţi.

(2) Operatorii de transport rutier sunt deţinători ai licenţelor eliberate în condiţiile legii. Aceştia pot fi:

a) societăţi înfiinţate de unităţile administrativ-teritoriale sau de unităţile administrativ-teritoriale membre ale asociaţiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităţilor administrativ-teritoriale;

b) societăţi rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau judeţean ori a serviciilor publice de transport de specialitate subordonate autorităţilor administraţiei publice locale, al căror capital social este deţinut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar ori coproprietar, de către unităţile administrativ-teritoriale;

c) societăţi comerciale cu capital social privat sau mixt, deţinătoare de licenţe de transport valabile;

d) servicii publice de interes local sau judeţean, specializate, cu personalitate juridică, înfiinţate şi organizate în subordinea consiliilor locale ori consiliilor judeţene, după caz, prin hotărâri ale autorităţilor deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale respective.

(3) Transportatorii autorizaţi sunt transportatorii care deţin autorizaţii de transport eliberate de către autoritatea de autorizare din subordinea primăriei, a consiliului judeţean sau a Consiliului General al Municipiului Bucureşti ori a asociaţiei de dezvoltare intercomunitară ori a altei forme de asociere a unităţilor administrativ-teritoriale, după caz. Aceştia pot fi:

a) societăţi comerciale înfiinţate de autorităţile administraţiei publice locale sau de asociaţiile de dezvoltare intercomunitară ori de alte forme de asociere a unităţilor administrativ-teritoriale, deţinătoare de autorizaţii de transport valabile;

b) societăţi comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau judeţean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităţilor administraţiei publice locale, al căror capital social este deţinut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar, de către unităţile administraţiei publice respective, deţinătoare de autorizaţii de transport valabile;

c) societăţi comerciale cu capital social privat sau mixt, deţinătoare de autorizaţii de transport valabile;

d) persoane fizice sau asociaţii familiale autorizate să presteze transport public local de mărfuri sau de persoane, deţinătoare de autorizaţii de transport valabile.

...

(7) Pierderea valabilităţii licenţei de transport de către operatorii de transport rutier sau a valabilităţii autorizaţiei de transport de către transportatorii autorizaţi are drept consecinţă pierderea calităţii de operator de transport rutier, respectiv de transportator autorizat, şi anularea hotărârii de dare în administrare a serviciului ori anularea de drept a contractului de delegare a gestiunii serviciului, după caz. "

În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensaţiei 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 obligaţie de serviciu public
- eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul reţelei exploatate în temeiul obligaţiei/obligaţiilor de serviciu public în cauză
- sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligaţiei/obligaţiilor de serviciu public în cauză
+ un profit rezonabil

Procedura de atribuire a Serviciului Public

Conform Legii române nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei Societăţi Comerciale. Aceasta poate fi o societatea comercială o Societate Comercială creată prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deţinut integral sau parţial de către autoritatea publică (Operator Intern).

Obligaţia de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unei Companii Municipale prin Contractul de servicii publice reprezentat de

Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă şi Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

Procesul de selectare a Operatorului

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

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută şi de legislaţia naţională, în speţă la Articolul 30 alin. (2) lit. a) şi b) şi la Articolul 30 alin (3) lit. a) şi b) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local şi în Ordinul nr. 140/2017 al preşedintelui Autorităţii Naţionale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilităţi Publice de aprobare a Modalităţii de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la Articolul 2, care face referire la prevederile integrale ale de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, în care este prevazut, la art. 5, alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia municipalitatea să aibă controlul integral.

Atribuirea directă se supune cerinţelor de publicitate şi raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 respectiv. Autorităţile contractante au obligaţia de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puţin un an înainte de atribuirea directă, cel puţin informaţii referitoare la numele şi adresa autorităţii competente, tipul de atribuire vizat, serviciile şi zonele potenţial vizate de atribuirea respectivă.

De asemenea, Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit unui Operator Municipal conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă şi Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală. În acest sens, conform art. 28, al. 21 din Legea nr. 51/2006, sunt obligatorii următoarele:

a) Operatorul de transport public local va fi înfiinţat de autoritatea publică prin Hotărâre de Consiliu Local

b) Autoritatea publica va fi unicul acţionar al Operatorului de transport

c) Autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luaţi în considerare următorii factori:

- gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere
- dispoziţiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societăţii
- participarea la capitalul social este 100%
- influenţa efectivă şi controlul efectiv asupra deciziilor strategice şi asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de acţionar unic al societăţii

Aceste obligaţii sunt conforme şi cu art. 5, al. 2, lit. A din Regulamentul CE 1370/2007.

Un contract de servicii publice poate fi încheiat fără o procedură de licitaţie, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situaţie să apară. În astfel de situaţii, autoritatea administraţiei publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgenţă:

(i) o măsură sub forma unei atribuiri directe sau

(ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau

(iii) ***o cerinţă impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competenţă a acestuia). Aplicarea unei măsuri de urgenţă nu poate depăşi doi ani.***

3.1.2 Scenariul 2 – Gestiune delegată către un Operator Privat

Cerinţele Obligaţiei de Serviciu Public

O autoritate a administraţiei publice locale poate încredinţa îndeplinirea sarcinilor sale unei entităţi 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 Atribuiri Directe în acea jurisdicţie sau în orice altă jurisdicţie.

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

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

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

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

• să stabilească în mod clar obligaţiile de serviciu public şi zonele geografice în cauză,

• să stabilească, în mod obiectiv şi transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensaţiei, dacă există, şi natura şi întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces,

• să stabilească modalităţile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii,

• să determine modalităţile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reţinute de operatorul de servicii publice, restituite autorităţii competente sau partajate de cele două entităţi;

• să stabilească standardele de calitate a serviciului,

• să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere şi, dacă da, în ce măsură;

• să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant şi infrastructura;

Procedura de atribuire a Serviciului Public

Un operator Extern trebuie să îşi asume obligaţia 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 cetăţenilor.

Un operator extern îşi asumă obligaţia de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obţină de la călători şi/sau în schimbul unei Compensaţii pentru serviciul public.

Operatorul Privat se selectează pe baza unei licitaţii organizată de Autoritatea Locală responsabilă.

3.2. Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii şi recomandarea variantei optime

Gesiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puţine avantaje, alegerea acestei modalităţi de delegare poate avea un impact negativ asupra calităţii serviciului de transport public, mai ales din cauza inexistenţei unei modalităţi de control al autorităţilor asupra acestuia.

Gestiunea delegată către un compartiment specializat în cadrul aparatului Primăriei presupune reorganizarea acestei instituţii şi obţinerea acordului Agenţia Naţională a Funcţionarilor Publici. De asemenea, vor fi necesare activităţi administrative de delegare a angajaţilor Primăriei şi includerea acestora în cadrul compartimentului nou creat sau organizarea şi desfăşurarea concursurilor de ocupare a posturilor vacante pentru personalul contractual conform „Regulamentului cadru privind stabilirea principiilor generale de ocupare a unui post vacant sau temporar vacant corespunzător funcţiilor contractuale şi a criteriilor de promovare în grade sau trepte profesionale imediat superioare a personalului contractual din sectorul bugetar plătit din fonduri publice" aprobat prin H.G. nr. 286 din 23 martie 2011.

În ceea ce priveşte gestiunea directă către un operator municipal, Primăria Municipiului Sighişoara poate delega serviciul de transport public către o companie municipală, cu asociat unic Municipiul Sighişoara.

Dintre scenariile alternative de delegare, **cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cel delegat către o companie municipală** (cu acţionar unic Municipiul Sighişoara). De asemenea, având în vedere că, Consiliul Local Sighişoara are înfiinţată Societatea Comercială Apă Termic

Transport S.A. care în prezent desfasoara activitati numai din sfera utilitatilor publice se impune ca aceasta societate să desfăşoare activitatea de transportul public de călători în baza unui contract de delegare a serviciului de transport public local încheiat cu respectarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Conducerea societăţii are obligatia de a respecta legislatia in vigoare cu privire la transportul public de calatori de a obtine toate documentele si avizele necesare pentru buna funcţionare a acestei activităţi.

Plecând de la aceste ipoteze, Autoritatea competentă, în acest caz, Primăria Municipiului Sighişoara se va bucura pe deplin de organizarea, coordonarea, dezvoltarea şi eficientizarea serviciului public de transport călători din municipiu printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economic dar mai ales social.

3.3. Ajutor de stat şi îndeplinirea condiţiilor Altmark

Adesea, serviciile de interes general, indiferent dacă sunt prestate de operatori publici sau privaţi, nu pot fi furnizate în condiţii acceptabile din punct de vedere economic, fără sprijin financiar din partea statului, sub forma unei compensaţii pentru serviciu public.

Această compensaţie este reglementată de normele privind ajutoarele de stat prevăzute de **TFUE**, în măsura în care aceste servicii de interes economic general constituie activităţi economice.

În anul 2003, Curtea de Justiţie a clarificat că o astfel de ***compensaţie pentru prestarea de servicii de interes economic general (SIEG) constituie ajutor de stat, cu excepţia cazului în care aceasta se limitează strict la suma care ar fi necesară pentru a compensa un operator eficient.***

În general, ajutorul de stat este interzis în temeiul articolului 107 alineatul (1) din **TFUE**, care prevede următoarele: ***„Cu excepţia derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piaţa internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau ameninţă să denatureze concurenţa prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”***.

Această interdicţie de a acorda ajutor de stat se aplică serviciilor de interes general, în măsura în care acestea implică desfăşurarea de activităţi economice de către o întreprindere.

Cu toate acestea, pentru ca o astfel de **compensaţie să nu fie calificată drept ajutor de stat**, trebuie să fie **îndeplinit un anumit număr de condiţii**, aşa cum au fost acestea precizate în HOTĂRÂREA din 24 iulie 2003 - Altmark Trans GmbH şi Regierungspräsidium Magdeburg împotriva Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH a Curţii de Justiţie, şi anume:

1) Întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv de îndeplinit obligaţii de serviciu public şi obligaţiile trebuie să fie definite în mod clar.

Fundamentare:

Modul de administrare selectat pentru realizarea serviciilor de transport public este cel al unei delegări directe a serviciilor, către actualul operator S.C. Apă Termic Transport S.A. Prin obligaţii de serviciu public, în sensul Codului administrativ, art. 582 înţelegem:

„Art. 582 Obligaţiile de serviciu public

(1) Obligaţiile de serviciu public reprezintă cerinţe şi îndatoriri specifice impuse organismelor prestatoare în fiecare sector al serviciilor publice de către legiuitor sau de către autorităţile administraţiei publice competente cu reglementarea, autorizarea sau gestiunea serviciului public respectiv.

(2) Obligaţiile de serviciu public presupun, în principal, asigurarea serviciului universal, continuitatea şi suportabilitatea serviciului, precum şi măsuri de protecţie a beneficiarului.”

Ţinând cont de obligaţiile de ordin economic, financiar, social şi de mediu care îi revin, operatorul are următoarele obligaţii de serviciu public:

Obligaţii de ordin economic şi tarifar:

1) Operatorul municipal asigură înlocuirea autobuzelor aflate în exploatare cu unele în număr şi tip corespunzatoare realizării programului de circulaţie şi care satisfac condiţiile impuse privind asigurarea circulaţiei, confortul pasagerilor şi protecţia mediului. De regulă, înlocuirea va avea în vedere achiziţia de mijloace de transport cu o clasă de poluare EURO superioară;

2) Operatorul municipal asigură aplicarea de metode performante de management, care să conducă la eficientizarea transportului public, prin identificarea tuturor căilor de reducere a costurilor operaţionale ale serviciului public de transport;

3) Autoritatea Publică Locală asigură, prin proiecte finanţate din surse atrase (finanţări din fonduri europene pe infrastructură, mediu, etc) achiziţia de autobuze care să asigure înlocuirea sistemului actual de transport cu un sistem de transport electric sau alte tipuri de transport cu poluare redusă;

4) Operatorul municipal asigură prestarea serviciului public la tarife impuse de autoritatea contractantă, chiar dacă aceste tarife nu asigură recuperarea costurilor de operare;

5) Operatorul municipal asigură respectarea reglementarilor legale privind omologarea, înmatricularea şi efectuarea inspecţiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloace de transport propuse pentru efectuarea serviciului;

6) Operatorul municipal asigură operaţiile de întreţinere şi reparaţii necesare parcului de mijloace de transport stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activităţi;

7) Operatorul municipal asigură starea tehnică corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalaţiilor auxiliare şi a curăţeniei acestora prin desfăşurarea operaţiiunilor de întreţinere şi reparaţii necesare parcului de mijloace de transport stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii şi a instalaţiilor auxiliare, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activităţi;

8) Operatorul municipal asigură spaţii în suprafaţă suficientă pentru parcarea mijloacelor de transport în condiţii de siguranţă;

9) Operatorul municipal asigură activitatea de dispecerizare şi dotările speciale pentru urmărirea şi coordonarea în trafic a mijloacelor de transport;

10) Operatorul municipal asigură personalul calificat şi vehiculele de interventie operativă;

11) Operatorul municipal asigură respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală şi psihologică a persoanelor cu funcţii care concură la siguranţa circulaţiei;

12) Operatorul municipal asigură respectarea indicatorilor de performanţă şi de calitate stabiliţi prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului şi precizaţi în regulamentul serviciilor de transport public local;

13) Operatorul municipal asigură furnizarea către autoritatea administratiei publice locale a tuturor informatiilor solicitate şi accesul la toate informatiile necesare în vederea verificarii şi evaluarii funcţionării şi dezvoltării serviciului de transport public local;

14) Operatorul municipal asigură realizarea unui sistem de evidenţă a sesizărilor şi reclamaţiilor şi de rezolvare operativă a acestora;

15) Operatorul municipal asigură realizarea unei statistici a accidentelor şi analiza cauzelor acestora;

16) Operatorul municipal asigură analiza oportunităţii privind dotarea cu active pentru dezvoltarea serviciului de transport public.

Obligaţii de ordin financiar:

În vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziţie directă a unui operator economic municipal al sistemului de transport public în Municipiul Sighişoara:

1) Sarcinile îndeplinite de operatorul economic municipal sunt finanţate din capitalurile sale proprii;

2) Activitatea economică a operatorului municipal este verificată de către Autoritatea publică locală;

3) Operatorul economic va asigura contabilizarea separată a activităţilor care nu sunt aferente serviciului de transport public.

Obligaţii de ordin social:

Pentru o lungă perioadă de timp dimensiunea socială a transportului public a primit o atenţie relativ scăzută în elaborarea politicilor locale de transport. La nivel european, se consideră că în viitorul apropiat vor creşte provocările sociale şi cele în materie de transport, reprezentate de factori precum îmbătrânirea demografică, sărăcie, migraţie, dezavantaj geografic.

Rolul social al transportului trebuie să fie încorporat în politicile din domeniul transportului, acordându-se atenţie deosebită nevoilor specifice în materie de mobilitate ale celor mai vulnerabile grupuri de utilizatori.

În consecinţă, în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziţie directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public în Municipiul Sighişoara, se va avea în vedere:

1) Îmbunătăţirea accesibilităţii pentru persoanele cu mobilitate redusă;

2) Îmbunătăţirea accesibilităţii pentru persoanele în vârstă;

3) Asigurarea unor tarife pe călătorie cu un grad de suportabilitate cât mai extinsă la nivelul populaţiei Municipiului Sighişoara;

4) Asigurarea serviciilor de transport public la un nivel zonal de acoperire a municipiului Sighişoara cât mai extins;

5) Corelarea numărului de călători previzionat cu cel al locurilor din autobuze şi microbuze (în raport cu numărul de călătorii previzionate) în vederea asigurării unui înalt standard de calitate al călătoriilor.

Obligaţii de mediu:

În vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziţie directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public în Municipiul Sighişoara:

1) Reducerea emisiilor poluante generate de flota de autobuze şi microbuze achizitionate;

2) Eficientizarea modalităţii de operare a transportului public prin reorganizarea traseelor, odată cu introducerea în transportul public efectuat, a autobuzelor nou achiziţionate, astfel încât să conducă la reducerea emisiilor generate de autobuzele învechite;

3) Corelarea numărului previzionat de călători cu cel al locurilor din autobuze, în vederea asigurării unui transport optim de călători, care să nu genereze emisii superioare celor medii din cauza supraîncărcării.

2) Parametrii pe baza cărora se calculează compensaţia trebuie să fie stabiliţi în prealabil, într-o manieră obiectivă şi transparentă.

Compensaţia ce va fi primită de către operatorul economic din Municipiul Sighişoara, se calculează ca diferenţă între costul de operare, veniturile de operare şi profitul rezonabil, conform Ordonanţei nr. 97/30.08.1999 privind garantarea furnizarii de servicii publice. Potrivit regulamentului CE nr. 1370/2007 în calculul compensaţiei cuvenită operatorului, în cadrul unui contract de servicii publice este inclus şi un profit rezonabil care se aplică la diferenţa dintre costurile suportate în legatură cu obligaţia de serviciu public respectiv şi încasările din tarife sau orice venituri generate de îndeplinirea obligaţiilor de serviciu în cauză.

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

Mod de calcul al compensației:

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

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 în prezentul Contract, fundamentate în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C nr. 272/2007, prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator, potrivit anexei nr. 9 la Contract. Cheltuielile eligibile CE sunt calculate cu includerea amortizării lunare a investițiilor realizate de Operator din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de investiții. Amortizarea investițiilor realizate de Operator din fonduri publice nu este eligibilă pentru calculul CE;

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. Rata profitului rezonabil stabilită de Entitatea contractantă este rata SWAP stabilită de Comisia Europeană pentru România, aferentă duratei contractului, plus 100 de puncte de bază (1%), cu excepția cazului în care profitul se va majora în urma aplicării mecanismului de stimulare a eficienței Operatorului, prevăzut la pct. 14.10.10. Rata profitului rezonabil stabilită de Entitatea contractantă, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, care se aplică la total cheltuieli eligibile CE este de 2,98% procent care se încadrează la nivelul ratei SWAP relevante la 1an plus 100 puncte procentuale aplicat la total cheltuieli eligibile generate de prestarea serviciului de transport public local de călători, calculate conform reglementărilor contabile în vigoare.

Rata SWAP relevantă în intervalul 01.01.2021 – 30.06.2021, la 1 an este de 1,98%.

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

3) Valoarea compensației nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate în scopul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor în cauză;

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului CE 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, *se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.*

Astfel, la calculul compensației, trebuie ținut cont de mărimea profitului rezonabil care, conform reglmentărilor în vigoare, ***„nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază"*** (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) și în același timp de articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care prevede că într-un contract de servicii publice, costurile care trebuie luate în considerare în cadrul acestuia pot include ***„o rentabilitate adecvată a capitalului"***.

De exemplu, în ceea ce privește prestatorii de servicii publice al căror contract de atribuire va fi pe un termen de 1 ani și 6 luni, la stabilirea profitului maxim rezonabil trebuie să se țină cont de faptul că acesta afectează rata rentabilității (ROE) prin aplicarea formulei:

ROE = Profit rezonabil/capitaluri proprii.

Astfel, la stabilirea nivelului profitului rezonabil maxim pe care aceștia îl pot obține, trebuie să se aibă în vedere ca ROE să se încadreze sub rata aplicabilă în intervalul perioadei de delegare *(exemplu: pentru contractele de delegare pe termen de 2 ani, rata swap impusă în perioada iulie 2020-decembrie 2020 este de 3,14 la care se adaugă 100 de puncte, astfel, ROE % va fi sub pragul de 4,28).*

Rata SWAP stabilită de Comisia Europeană pentru România, aferentă duratei contractului, plus 100 de puncte de bază (1%), cu excepția cazului în care profitul se va majora în urma aplicării mecanismului de stimulare a eficienței Operatorului, prevăzut la **pct. 14.10.10**. Rata profitului rezonabil stabilită de Entitatea contractantă, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, care se aplică la total cheltuieli eligibile CE este de 1,98%, procent care se încadrează la nivelul ratei SWAP relevante la 1 an plus 100 puncte procentuale aplicat la total cheltuieli eligibile generate de prestarea serviciului de transport public local de călători, calculate conform reglementărilor contabile în vigoare.

Noțiunea de „profit rezonabil" trebuie interpretată ca fiind o rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice. O modalitate standard de a măsura rentabilitatea capitalului unui contract de servicii publice este luarea în considerare a ratei interne de rentabilitate (internal rate of return, IRR) pe care instituția o obține din capitalul investit pe durata proiectului, și anume IRR raportată la fluxurile de numerar ale contractului. Cu toate acestea, se pot utiliza și măsuri contabile, cum ar fi rentabilitatea capitalului propriu (return on equity, ROE), rentabilitatea capitalului angajat (return on capital employed, ROCE) sau alți indicatori economici ai rentabilității capitalului, general acceptați. Trebuie observat că acești indicatori pot fi influențați de metodele contabile utilizate de instituție și reflectă doar situația financiară dintr-un anumit an. În acest caz, ar trebui să se garanteze faptul că practicile contabile reflectă realitatea economică pe termen lung a contractului de servicii publice. În acest context, *nivelul profitului rezonabil ar trebui evaluat ori de câte ori este posibil pe întreaga durată a contractului de servicii publice*. Ar trebui, de asemenea, luate în considerare diferențele dintre modelele economice ale transportului cu tramvaiul, cu metroul, troleibuzul sau cu autobuzul. De exemplu, în timp ce transportul feroviar este în general un mare consumator de capital, transportul cu autobuzul depinde mai degrabă de costurile de personal. De asemenea, modalitatea de achiziție poate influența semnificativ tipul ratei de rentabilitate adoptată la stabilirea profitului rezonabil (spre exemplu dacă se adoptă leasingul ca și procedură de achiziție a unor mijloace fixe de valoare ridicată, folosirea rata de rentabilitate a capitatului poate crea o imagine distorsionată asupra profitului operatorului). În funcție de circumstanțele specifice fiecărui contract de servicii publice, autoritatea competentă trebuie să efectueze o evaluare de la caz la caz, pentru a determina rata de rentabilitate potrivit a fi calculată și nivelul adecvat al profitului rezonabil.

Printre altele, ea trebuie să ia în considerare caracteristicile specifice ale operatorului în cauză, remunerația normală de pe piață pentru prestarea unor servicii similare și nivelul de risc inerent fiecărui contract de servicii publice în parte.

În vederea evitării efectului financiar negativ cât și a supracompensării, în termen de 10 zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale. În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât compensația anuală calculată Operatorul va vira în contul Entității Contractante diferența rezultată, în termen de 30 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale. În mod corespunzător, în cazul în care compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai

mică decât Compensația calculată, Entitatea contractantă va vira în contul Operatorului diferența rezultată în termen de 30 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale, iar dacă suma necesară nu se încadrează în prevederile bugetare aprobate Entitatea contractantă va vira partea rămasă din compensația anuală în termen de 30 zile calendaristice de la rectificarea bugetului.

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

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

Argumentarea alegerii de delegare a contractului de servicii către un operator municipal al cărui asociat unic va fi Municipiul Sighișoara este susținută și de analiza celei de a-4-a condiții Altmark.

3.4. Fundamentarea atribuirii directe și obligații contractuale

Conform art. 8, alin. 1, din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice,

republicată, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local Sighișoara are competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea și funcționarea serviciilor de utilități publice. De asemenea, conform art. 8, alin. 3, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliul Local Sighișoara adoptă hotărâri cu privire la: elaborarea și aprobarea strategiilor proprii, extinderea și modernizarea sistemelor de utilități publice existente, elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de prestare a serviciilor de utilități publice, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice. În conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliului Local Sighișoara constau în: elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local, stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, stabilirea subvenției acordate de la bugetul local, întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, etc.
Consiliul Local, care pentru operatorul de transport are rol de AGA (Adunarea Generală a Acționarilor) își exercită funcția de reglementare prin hotărâri ale Consiliului Local, prin care se monitorizează și se controlează modul de ducere la împlinire a contractului de servicii publice aflate sub autoritatea Consiliului Local, precum și indicatorii financiari ai operatorului.

De asemenea, Consiliul Local formulează observații, obiecții și propuneri; colectează, gestionează și transmite informații specifice/raportările prevăzute de legislația privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice către instituțiile prevăzute de lege; gestionează relația cu structurile de conducere a operatorilor de servicii care administrează documentații și informații necesare împlinirii misiunii de monitorizare, etc.

Având în vedere aceste aspecte, ***operatorul delegat are sarcina de a pune în practică reglementările aprobate de către Consiliului Local care se referă la activitatea acestuia.***

Astfel, conform prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările şi completările ulterioare, ale Ordonanţei Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare (aprobată prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local, ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local şi a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naţionale şi ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum şi ale acordurilor şi convenţiilor internaţionale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării şi modernizării serviciului de transport public local, ***Consiliul Local al Municipiului Sighişoara urmează să adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate în Municipiul Sighişoara prin atribuire directă, către un operator privat cu capital public, înfiinţat de către Municipiul Sighişoara şi cu acţionar unic Consiliul Local Sighişoara , respectiv S.C. Apă Termic Transport S.A.***

Operatorul Municipal va fi o unitate care desfăşoară exclisiv activităţi din sfera furnizării/ prestării serviciului de utilităţi publice destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competenţă a unităţii administrativ-teritoriale Sighişoara, fiind si operator de transport local autorizat care are obligatia pana la semnarea contractului de a detine licente si autorizatii pentru executarea transportului public.

De asemenea, această alegere a fost luată având în vedere că:

a. ***Municipiul Sighişoara are înfiinţată societatea S.C. Apă Termic Transport S.A care poate respecta toate prevederile legale în ceea ce priveşte operatorul municipal;***

b. ***Autoritatea publică este unicul acţionar al Operatorului de transport municipal;***

c. ***Potrivit art. 5, al. 2, al. 5, lit. a din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal*** (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luaţi în considerare următorii factori:

- gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere;
- dispoziţiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societăţii;
- participarea la capitalul social este 100%;
- influenţa efectivă şi controlul efectiv asupra deciziilor strategice şi asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de asociat unic al societăţii.

d. ***Potrivit prevederilor Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public:***

- art. 27, al. 1, „În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuţi la art. 30 alin 2. lit. a şi b şi al transportatorilor autorizaţi prevăzuţi la art. 30 alin. 3, lit. a şi b, ***delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitaţie, prin contract de delegare a gestiunii***

- art. 30, al. 2, lit. a care prevede că operatorii de transport rutier sunt deţinători ai li cenţelor de transport eliberate de A.R.R. în condiţiile legii pot fi ***„societăţi comerciale înfiinţate de autorităţile administraţiei publice locale sau de asociaţiile de dezvoltare comunitară, deţinătoare de licenţe de transport valabile"***

e. ***Compensaţia de serviciu public nu reprezintă avantaj în sensul Art. 88 din Tratat*** (nu este considerat ajutor de stat incompatibil) şi se va avea în vedere pe toată durata contractului îndeplinirea celor patru condiţii cumulative (Hotărârea Altmark):

1. Întreprinderea beneficiară are o obligaţie de serviciu public de efectuat şi domeniul de aplicare a acestei obligaţii va fi clar definit. Operatorul municipal va asigura îndeplinirea obligaţiilor de ordin economic, financiar, social şi de mediu.

2. Parametrii pe baza cărora se calculează Compensaţia au fost stabiliţi în prealabil, în mod obiectiv şi transparent. Nivelul compensaţiei a fost stabilit în prealabil, prin intermediul parametrilor specifici, şi vor face parte integrată din documentele oficiale de delegare a gestiunii. Nu va exista risc de supracompensare deoarcere parametrii utilizaţi pentru calcularea compensaţiei sunt definiţi cu exactitate. Eliminarea oricăror riscuri de supracompensare se mai poate asigura, de asemenea, prin solicitarea introducerii unor clauze de recuperare, în eventualitatea obţinerii de profituri care depăşesc un anumit nivel.

3. Compensaţia platită va depăşi suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate pentru îndeplinirea obligaţiei de serviciu public, ţinând seama de veniturile realizate şi de un profit rezonabil. Compensaţia va fi calculată în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – Compensaţia nu poate depăşi efectul financiar net. Efectul financiar net = Costurile suportate cu obligaţia de serviciu public – eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul reţelei exploatate – sume încasate din tarife sau orice alte venituri generate + un profit rezonabil. Profitul rezonabil este corespunzator ratei de rentabilitate a capitalului pentru sectorul de activitate respective (Rezultat net/capitaluri proprii).

4. Întreprinderea care are de îndeplinit obligaţia de serviciu public (operator municipal) nu este selectată printr-o procedură de achiziţie publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensaţiei va fi determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obişnuită, bine gestionată şi corespunzator dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz. Costurile la preţul pieţei corespunde unei estimări adecvate pe care le-ar suporta o întreprindere obişnuită, bine gestionată şi echipată în mod corespunzător, care acţionează în acelaşi sector, luându-se în considerare atât veniturile aferente, cât şi un profit rezonabil pentru executarea acestor obligaţii.

f. ***Va fi respectată cerinţa privind transparenţa, conform*** **Regulamentului (CE) nr. 1370/2007**, prin publicarea Anunţului de informare prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Astfel, având în vedere toate cele analizate, considerăm oportună soluţia gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator municipal.

Alegerea modalităţii de delegare directă către un operator municipal, rezidă dintr-un nivel calitativ înalt stimulat de creşterea cadrului favorabil pentru dezvoltarea optimă şi controlată a serviciului de transport public şi din adaptarea continuă la nevoile utilizatorilor, asigurate printr-o atentă operare a serviciului propus a fi dezvoltat prin surse financiare nerabursabile şi contribuţie de la bugetul local.

Se propune delegarea directă şi prin experienta operatorului de transport care pe parcursul contractelor anterioare de delegare a gestiunii, **de peste 20 de ani** şi-a indeplinit cu maxima seriozitate toate clauzele contractuale şi a oferit servicii de transport foarte bune.

4. RECOMANDĂRI PRIVIND PAŞII DE URMAT PENTRU IMPLEMENTAREA SOLUŢIEI RECOMANDATE

4.1. Elemente de ordin juridic, procedural

În conformitate cu **art. 8 alin. 1** din **Legea nr. 51/2006** privind serviciile comunitare de utilităţi publice ***„Autorităţile administraţiei publice locale au competenţă exclusivă, în condiţiile legii, în tot ceea ce priveşte înfiinţarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea şi controlul funcţionării serviciilor de utilităţi publice, precum şi în ceea ce priveşte crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea şi exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităţilor administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilităţi publice."***

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de aşezări umane şi de consum, de organizarea producţiei şi de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenţie în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor şi a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică şi trebuie planificate cu mult timp înainte.

Având în vedere repartiţia populaţiei Municipiului Sighişoara şi necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulţi locuitori, centrele importante din punct de vedere economic şi/sau social dar şi efectuarea serviciului de transport în condiţiile obţinerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în ***condiţii optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetăţenilor şi care să fie eficient din punct de vedere tehnic şi financiar.***

Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să ţină cont de prevederile **Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 – Legea serviciilor de transport public local,** cu modificările şi completările ulterioare, prin urmare:

„(1) Este considerat serviciu public de transport local şi judeţean de persoane prin curse regulate serviciul public de transport care îndeplineşte cumulativ următoarele condiţii:

a) *se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit şi licenţiat conform prevederilor Ordonanţei Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările şi completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, aşa cum acesta este definit şi autorizat conform prevederilor prezentei legi;*

b) *se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localităţi sau, după caz, a unităţilor administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale sau numai între localităţile unui judeţ, fără a depăşi limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestuia, cu excepţia liniilor de ieşire sau altor elemente auxiliare activităţii respective care intră pe teritoriul localităţii învecinate. În cazul în care traseul transportului pe şină depăşeşte limita localităţii, acesta va fi considerat serviciul public de transport local;*

c) *se execută pe rute şi cu programe de circulaţie prestabilite de către consiliul local, consiliul judeţean, Consiliul General al Municipiului Bucureşti sau de adunarea generală a asociaţiei de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale;*

d) *se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deţinute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unităţile administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unităţile administrativ-teritoriale, după caz, în judeţul sau localitatea respectivă. În condiţiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizaţi;*

e) *persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite staţii sau autogări, după caz;*

f) *pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimaţii de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;*

g) autorităţile locale competente exercită competenţe exclusive cu privire la acordarea licenţelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competenţă a acestora şi de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;

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

(1^1) Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condiţiile legii, în administrare sau puse la dispoziţie operatorilor şi transportatorilor autorizaţi 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, după caz, sau pot fi puse la dispoziţie de către unităţile administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condiţiile respectării regimului juridic al proprietăţii publice.

(2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:

a) licenţa de traseu şi caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenţei;

b) programul de circulaţie;

c) copia conformă a licenţei de transport, în cazul autobuzelor;

d) alte documente stabilite de legile în vigoare."

În conformitate cu art. 8 din Legea nr. 51/2006 privind serviciiile comunitare de utilităţi publice:

"(1) Autorităţile administraţiei publice locale au competenţă exclusivă, în condiţiile legii, în tot ceea ce priveşte înfiinţarea, organizarea, gestionarea şi funcţionarea serviciilor de utilităţi publice, precum şi în ceea ce priveşte crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea şi exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităţilor administrativ-teritoriale care compun sistemele de utilităţi publice.

(2) Autorităţile administraţiei publice locale au competenţe partajate cu autorităţile administraţiei publice centrale şi cu autorităţile de reglementare competente în ceea ce priveşte reglementarea, monitorizarea şi controlul serviciilor comunitare de utilităţi publice.

(3) În exercitarea competenţelor şi atribuţiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilităţi publice, autorităţile deliberative ale administraţiei publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilităţi publice şi adoptă hotărâri în legătură cu:

a) elaborarea şi aprobarea strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor a programelor de reabilitare, extindere şi modernizare a sistemelor de utilităţi publice existente, precum şi a programelor de înfiinţare a unor noi sisteme, inclusiv cu consultarea operatorilor;

b) coordonarea proiectării şi execuţiei lucrărilor tehnico-edilitare, în scopul realizării acestora într-o concepţie unitară şi corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităţilor, de amenajare a teritoriului, urbanism şi mediu;

c) asocierea cu alte unităţi administrativ-teritoriale în scopul înfiinţării, organizării, gestionării şi exploatării în interes comun a unor servicii de utilităţi publice, inclusiv pentru finanţarea şi realizarea obiectivelor de investiţii specifice sistemelor de utilităţi publice;

d) alegerea modalităţii de gestiune a serviciilor de utilităţi publice şi darea în administrare sau, după caz, punerea la dispoziţie a sistemelor de utilităţi publice destinate furnizării/prestării acestora;

d^1) aprobarea documentaţiei de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit şi anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate;

d^2) aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii;

e) urmărirea, monitorizarea şi raportarea indicatorilor de performanţă şi aplicarea metodologiei de comparare a acestor indicatori, elaborată de Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice, prin raportare la operatorul cu cele mai bune performanţe din domeniul serviciilor comunitare de utilităţi publice;

f) participarea unităţilor administrativ-teritoriale la constituirea capitalului social al unor societăţi reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, având ca obiectiv furnizarea/prestarea serviciilor de utilităţi publice de interes local, intercomunitar sau judeţean, după caz;

g) contractarea sau garantarea împrumuturilor, precum şi contractarea de datorie publică locală prin emisiuni de titluri de valoare, în condiţiile legii, în numele unităţii administrativ-teritoriale, pentru finanţarea programelor de investiţii în vederea dezvoltării, reabilitării şi modernizării sistemelor publice. În cazul în care, prin contractul de delegare a gestiunii, operatorul are obligaţia de a realiza investiţii în infrastructura publică, contractarea sau garantarea unor împrumuturi de către autoritatea administraţiei publice locale, în favoarea operatorului, poate implica elemente de ajutor de stat, iar punerea în aplicare a măsurii în cauză se realizează cu respectarea reglementărilor naţionale şi comunitare în domeniu;

h) garantarea, în condiţiile legii, a împrumuturilor contractate de operatorii serviciilor de utilităţi publice în vederea înfiinţării sau dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente serviciilor;

i) elaborarea şi aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de furnizare/prestare a serviciilor şi a altor acte normative locale referitoare la serviciile de utilităţi publice, pe baza regulamentelor-cadru, a caietelor de sarcini-cadru şi a contractelor-cadru de furnizare/prestare ori a altor reglementări-cadru elaborate şi aprobate de autorităţile de reglementare competente;

j) stabilirea şi aprobarea anuală a taxelor pentru finanţarea serviciilor comunitare de utilităţi publice, în situaţiile prevăzute de legile speciale;

k) aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării preţurilor şi tarifelor, după caz, în condiţiile legii speciale, cu respectarea normelor metodologice/procedurilor elaborate şi aprobate de autorităţile de reglementare competente;

l) restrângerea ariilor în care se manifestă condiţiile de monopol;

m) protecţia şi conservarea mediului natural şi construit."

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

4.2. Investiţii propuse pentru dezvoltarea sistemului de transport public

Scenariului investiţional de dezvoltare a serviciului de transport public se va face prin achizitionarea de catre operatorul de transport public din Municipiul Sighişoara, pe perioada de delegare, a **1 microbuz** minim **EURO 5** avand între 14-24 locuri pe scaune şi 24-30 capacitatea maxima (diferenta in picioare). Mijloacele de transport vor avea în dotare obligatoriu rampa acces persoane cu handicap, aer conditionat, sistem de incalzire corespunzator pentru asigurarea unor conditii optime in sezonul rece. De asemenea vor fi achiziţionate din surse proprii ale operatorului, un **Sistem de semnalizare staţii şi informare dinamică (LED) a călătorilor** şi **Sistem electronic de ticketing**.

Costul total estimat pe kilometru va fi de: 14,05 lei+TVA pentru autobuze, valoarea rezultată este calculată la un număr de **506.942 Km.** Precizăm că numărul de kilometri este calculat conform programului de circulaţie planificat pentru sistemul de transport public din Municipiul Sighişoara.

În ceea ce priveşte veniturile, acestea sunt estimate la o valoare de **7.336.112 lei/an**.

Numărul de călătorii anuale au fost estimate la **3.366.312 călătorii convenţionale/an**, luându-se în calcul călătoriile realizate atât de către persoanele cărora li se aplică tariful întreg al unei călătorii, cât şi de către persoanele care beneficiează de reduceri sau de gratuităţi.

În vederea asigurării unui transport public de călători prin curse regulate pe teritoriul administrativ al Municipiului Sighişoara, se impune respectarea staţiilor de îmbarcare şi debarcare din prezentarea serviciului, dar se impune considerabil îmbunătăţirea frecvenţei curselor printr-un nou program de transport, prezentat în **Anexele 2, 3, 4 şi 5** la Contract.

Având în vedere că prin Hotărârea Consiliului Local Sighişoara nr. 9/1998 privind reorganizarea R.A.G.C.L.T.U.P. Sighişoara, s-a aprobat înfiinţarea S.C. Apă Termic Transport S.A., şi calitatea de operator de transport rutier, deţinător al licenţelor de transport eliberate de A.R.R. în condiţiile legii - Licenţa nr. ***nr. 1057485*** eliberate de Autoritatea Rutieră Română, valabilă până la data de 27.06.2026, S.C. Apă Termic Transport S.A. îndeplineşte condiţiile prevăzute de art. 27 alin. (1) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, ***pentru atribuirea directă, fără licitaţie, a contractului de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.***

Municipiul Sighişoara, prin Consiliul Local al Municipiului Sighişoara nu dispune de resursele financiare necesare pentru a administra acest serviciu în modalitatea gestiunii directe. Cheltuielile de achiziţie a unor mijloace de transport ecologice sau cu grad scăzut de poluare, cheltuielile legate de autorizare şi licenţiere, cheltuielile legate de personalul specializat aferent, cheltuielile de exploatare şi eventualele cheltuieli financiare nu pot fi suportate din bugetul local al municipiului Sighişoara.

În aceste condiţii, serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu autobuze este mai eficient să fie atribuit prin modalitatea gestiunii delegate pe baza procedurii de atribuire directă, fără licitaţie publică, către S.C. Apă Termic Transport S.A. ce deţine licenţele necesare efectuării acestui tip de transport, precum şi a mijloacelor materiale necesare.

Licenţele şi autorizaţiile deţinute de către S.C. Apă Termic Transport S.A. sunt:

- Licenţa pentru transportul internaţional de persoane cu autocarul sau autobuzul contra cost în numele unui terţ nr. 1057485 eliberată de Autoritatea Rutieră Română, valabilă până la data de 27.06.2026;

- Autorizaţie de Transport nr. 1/01.02.2019, emisă de Municipiul Sighişoara;

- Autorizaţie Tehnică nr. 6081/23.04.2008, emisă de Registrul Auto Român pentru atelierul de reparaţii auto al societăţii – Revizia 6/23.10.2018 – valabilitate până în octombrie 2021;

- Copii Conforme eliberate de Autoritatea Rutieră Română pentru toate autovehiculele aflate în traseu;

De asemenea, personalul angajat în activitatea de transport şi care are atribuţii în domeniul siguranţei circulaţiei rutiere (conducători auto, manager transport) deţin atestate profesionale valabile eliberate de către ***Autoritatea Rutieră Română.***

4.3. Nivelul minim al redevenţei

În ansamblul elementelor pe care se structurează studiul de oportunitate, nivelul minim al redevenţei impune o abordare specială având în vedere competenţele şi responsabilităţile ce revin operatorilor de transport public local în calitate de furnizori/prestatori ai activităţilor componente ale serviciilor, precum şi caracteristicile speciale ce decurg din atribuirea sistemului de transport public local aferent serviciilor.

Sub acest aspect, autoritatea locală, în considerarea calităţii sale de autoritate locală de transport consideră că în schimbul dreptului şi obligaţiei de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziţie de către proprietarul bunurilor, prevăzute în Anexa nr. 4.1 la contract. Operatorul se obligă să plătească Entităţii Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, o redevenţă calculată anual similar amortizării, în procent de 10,52 % din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziţie.

Apreciem că prin această măsură se creează premisele realizării de către operatorul de transport a unor investiţii specifice în infrastructura tehnico-edilitară aferentă sistemului de transport public local, de natură să contribuie la creşterea calităţii serviciilor prestate. Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice şi mijloace de transport care aparţin în exclusivitate operatorilor de drept privat, titulari ai licenţelor de traseu.

4.4. Durata contractului de delegare a gestiunii

În ceea ce priveşte durata contractelor de servicii publice, există 3 legislaţii care reglementează acest aspect:

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

Pe de altă parte, prevederile legislaţiei naţionale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată fixă a serviciilor de delagare a serviciului de transport public local, respectiv **10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze.** Legea nr. 92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurenţial şi al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate şi ocrotite în legislaţia Uniunii Europene.

În acest sens, dispoziţiile art. 28 alin.(1) din legea examinată circumstanţiază, în funcţie de specificul fiecărei activităţi desfăşurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii, astfel: 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze. Referitor la aceste date, Curtea Constituţională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituţionalitate a prevederilor art.28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiţia rezonabilităţii, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfăşurarea activităţii şi realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanţiat, proporţional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deţinute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar şi în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Legea nr.92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurenţial şi al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate şi ocrotite în legislaţia Uniunii Europene.

Referitor la aceste duratele de delegare prevăzute la art.28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, Curtea Constituţională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstitutionalitate a prevederilor art.28 din Legea nr. 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiţia rezonabilităţii, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfăşurarea activităţii şi realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanţiat, **proporţional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport**, deţinute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar şi în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

În concluzie, pentru conformarea cu toate legile de mai sus, recomandăm ca durata contractului de delegare să fie de 10 ani, în conformitate cu Legea nr. 51/2006, Legea nr. 92/2007 şi cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului.

Scenariul prestabilit de autorităţile de reglementare în domeniu şi legiuitorul naţional şi cel european urmăreşte aceleaşi obiective cu privire la delegarea serviciului de transport public local. Durata contractelor de concesiune este limitată, evitându-se astfel atingerea elementului de integralitate al concurenţei. Autoritatea publică este obligată să estimeze durata contractului de delegare în raport cu o prognoză care să evidenţieze argumentele şi punctele-cheie, în baza cărora se va stabili durata contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local. Pe cale de consecinţă, durata contractului este corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport detinute in proprietate, fiind luate în considerare următoarele aspecte:

Un alt element care justifică stabilirea duratei contractului la 10 ani este cel legat de realizarea investiţiilor, atât de către Operator cât şi de către Autoritatea Contractantă, investiţii detaliate în cadrul **Anexei 3** la Contractul de delegare.

Având în vedere dispoziţiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, dacă este necesar, ţinând seama de condiţiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata iniţială, în cazul în care operatorul de

serviciu public pune la dispoziție active care sunt importante atât 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. Pentru aceste considerente, se recomandă ca încheierea pentru contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport local de călători în Municipiul Sighișoara, prin atribuire directă, să își producă efectele pentru o perioadă de cel mult 10 ani.

Având în vedere faptul că autoritatea publică locală - Consiliul Local al municipiului Sighișoara - este acționar unic al S.C. Apă Termic Transport S.A., în considerarea prevederilor art. 27 din Legea nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, **considerăm oportună atribuirea directă în gestiune directă a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Sighișoara**, având în vedere că este vorba despre un operator specializat în domeniul transportului de persoane, operator de transport public local autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, care prestează servicii publice, având o largă experiență în domeniul său de activitate.

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, cu îndeplinirea condițiilor prevăzute de art.7 Publicarea

Conform art. 7 Publicarea, alin. (2):

„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:
(a)numele și adresa autorității competente;
(b) tipul de atribuire vizat;
(c)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).”

Față de cele de mai sus, anunțul autorității publice a fost trimis pentru publicare **în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene** și i s-a atribuit numărul de referință temporar RO001/2021-247496. Anunțul a fost publicat pe site-ul TED la 14/06/2021. Astfel, condiția publicării **cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea direct,** nu a fost îndeplinită, pe cale de consecință nu este îndeplinită condiția de atribuire direct în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007. Condiția publicării nu se aplică **articolului 5 alineatul (5).**

„(5) 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 atribuiri 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.”

Având în vedere cele de mai sus propunem ca Durata Contractului să fie de 1 an și 6 luni, începând de la data intrării în vigoare, în conformitate cu prevederile art. 28 alin. (1) din Legea nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare. Entitatea contractantă are dreptul, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, de a prelungi durata Contractului pe măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări, pe o perioadă ce nu poate depăși doi ani. Ulterior, după îndeplinirea condiției de

publicare se va trece la atribuirea serviciului, care va fi de **10 ani**, perioadă care va permite atât efectuarea investiţiilor cât şi utilizarea autobuzelor nou achiziţionate în perioada de garanţie tehnică acordată de producător.

5. CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situaţiei existente şi propuneri pentru îmbunătăţirea şi creşterea gradului de utilizare a transportului public din Municipiul Sighişoara.

Având în vedere repartiţia populaţiei Municipiul Sighişoara şi necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulţi locuitori, care să deservească centrele importante din punct de vedere economic şi/sau social dar şi efectuarea serviciului de transport în condiţiile obţinerii unui profit minim rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiţii optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetăţenilor şi care să fie eficient din punct de vedere tehnic şi financiar.

Având în vedere justificările prezentate în Studiu, coroborat cu toate datele de ieşire prezentate în Contractul de delegare şi anexele acestuia, documente ce se constituie ca Anexe la prezenta documentaţie, precizăm următoarele:

- se recomandă **scenariul 1**, respectiv atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local către S.C. Apă Termic Transport S.A.;
- tariful unitar pentru o călătorie pe bază de bilet va fi stabilit la suma de **2.50 lei,** inclusiv TVA;
- redevenţa se va calcula potrivit datelor financiare aferente perioadei şi valorilor de amortizare a mijloacelor fixe;
- se va efectua o monitorizare lunară, trimestrială şi anuală a stadiului tehnico-financiar de implementare a contractului, monitorizare care va permite JUSTIFICAT ajustarea/modificarea elementelor contractuale (valoare totală cheltuieli, valoare compensaţii, valoare diferenţe de tarif, etc)
- durata Contractului va fi de **1 an, 5 luni şi 15 zile**, perioadă care va permite atât efectuarea investiţiilor cât şi utilizarea autobuzelor nou achiziţionate în perioada de garanţie tehnică acordată de producător.

Prezentul Studiu se citeşte împreună cu Contractul de delegare şi anexele acestuia.

- Tipul de delegare a serviciului public optim pentru Municipiul Sighişoara este gestiune directă de către un operator intern, prin atribuire directă către o societate comercială deţinută de Consiliul Local Sighişoara, având în vedere avantajele precizate în capitolul de analiză;
- Durata contractului de delegare este de **1 an, 5 luni şi 15 zile**.
- Operarea de către operatorul intern va începe în urma semnării unui Contract de Servicii Publice conform Regulamentului CE 1370/2007, operarea pe baza acestui nou contract fiind estimată să înceapă la incetarea contractului existent.
- Serviciul de transport din Municipiul Sighişoara va fi operat cu autobuze si autobuze de mica capacitate pe **9 trasee**, numărul estimat de kilometri efectuaţi anual fiind de **506.942 km/an**.
- Compensaţia anuală datorată de Autoritatea Contractantă către Operator va fi motivată prin acte justificative lunare.
- Pretul pe km este estimat la **14.05 lei,** fiind preţul la care operatorul poate executa transporturi de persone prin curse ocazionale la cerere.

Serviciul Monitorizare Servicii de Utilităţi Publice, Guvernanţă Coorporativă şi Transport Public Local
Şef Serviciu, ing. Radu Pavel – Puiu

Redactat: Mihai RIŢU – consilier Serviciul Monitorizare Servicii de Utilităţi Publice,
Guvernanţă Coorporativă şi Transport Public Local