



1. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

În scopul inițierii procedurii privind atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul Orașului Brezoi, se întocmește prezentul Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în Orașul Brezoi. Autoritatea publică locală urmărește, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico - socială a orașului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ - teritorială a municipiului pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- asigurarea capacității suficiente de transport pe rute;
- promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Conform reglementărilor în vigoare, autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local,

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

Astfel, Studiul de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local de călători în Orașul Brezoi va cuprinde toate elementele obligatorii, respectiv:

- descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată;
- situația economico-financiară a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia;
- investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului;
- motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii;
- nivelul minim al redevenței, după caz;
- durata estimată a contractului de delegare.

Descrierea și identificarea serviciului va cuprinde o analiză a localității de referință, rețeaua stradală majoră ce deservește sistemul de transport public, zone urbane cu densități ale populației, principalele zone de generare a cererii de transport, cote modale actuale.

Situația actuală a serviciului de transport public local va cuprinde o analiză a cererii de transport, cu identificare principalilor poli de generare și atragere a călătorilor.

Scenariile alternative privind modul de delegare vor cuprinde o analiză comparativă a rezultatelor economico-financiare, a condițiilor sociale și de mediu asupra unui proiect investitional propus, din perspectiva variantelor legale de delegare.

Pentru implementarea scenariului optim dezvoltat, se vor propune caracteristici principale ale contractului de delegare în concordanță cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007, astfel încât Orașul Brezoi să respecte angajamentul asumat la semnarea contractului de finanțare pentru proiectul "**Mobilitate urbană durabilă în Orașul Brezoi**" cod SMIS 122064, în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Prioritatea de investiții 4E - Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune prin care autoritățile administrației publice locale transferă unui operator de transport rutier sau transportator autorizat cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.



Principiile care stau la baza atribuirii contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local sunt:

- a) **transparența** – punerea la dispoziția tuturor celor interesați a informațiilor referitoare la aplicarea normelor pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- b) **tratamentul egal** – aplicarea, într-o manieră nediscriminatorie, de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a criteriilor de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- c) **proporționalitatea** – presupune că orice măsură stabilită de autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară trebuie să fie necesară și corespunzătoare naturii contractului;
- d) **nediscriminarea** – aplicarea de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a aceluiași reguli, indiferent de forma de organizare, natura capitalului ori naționalitatea participanților la procedura de atribuire a contractelor, cu respectarea condițiilor prevăzute în acordurile și convențiile la care România este parte;
- e) **libera concurență** – asigurarea de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a condițiilor pentru ca orice operator să aibă dreptul de a participa la procedura de delegare, în condițiile legii, ale convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte.

Contextul legislativ la nivel național și european cuprinde:

LEGISLAȚIA ROMÂNEASCĂ:

- Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;



- Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
- Ordonanța nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
- Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Ordinul 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;
- Ordinul nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 134/ 2019 privind modificarea și completarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
- Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C.;



- Regulamentul Guvernului nr. 1088 din 2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/ 2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;

LEGISLAȚIA EUROPEANĂ:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor.

Legislația menționată mai sus este modificată și completată de către toate actele modificatoare ale acestora.

2. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ

Serviciile de transport care fac obiectul delegării gestiunii fac parte din Viziunea de dezvoltare a mobilității în Orașul Brezoi, propusă prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2023.

Viziunea propusă prin Planul de Mobilitate al Orașului Brezoi reunește atât preocuparea pentru crearea unei mobilități în special pentru oameni și nu pentru autovehicule, cât și implementarea conceptelor europene privind mobilitatea durabilă (figura 2.1).

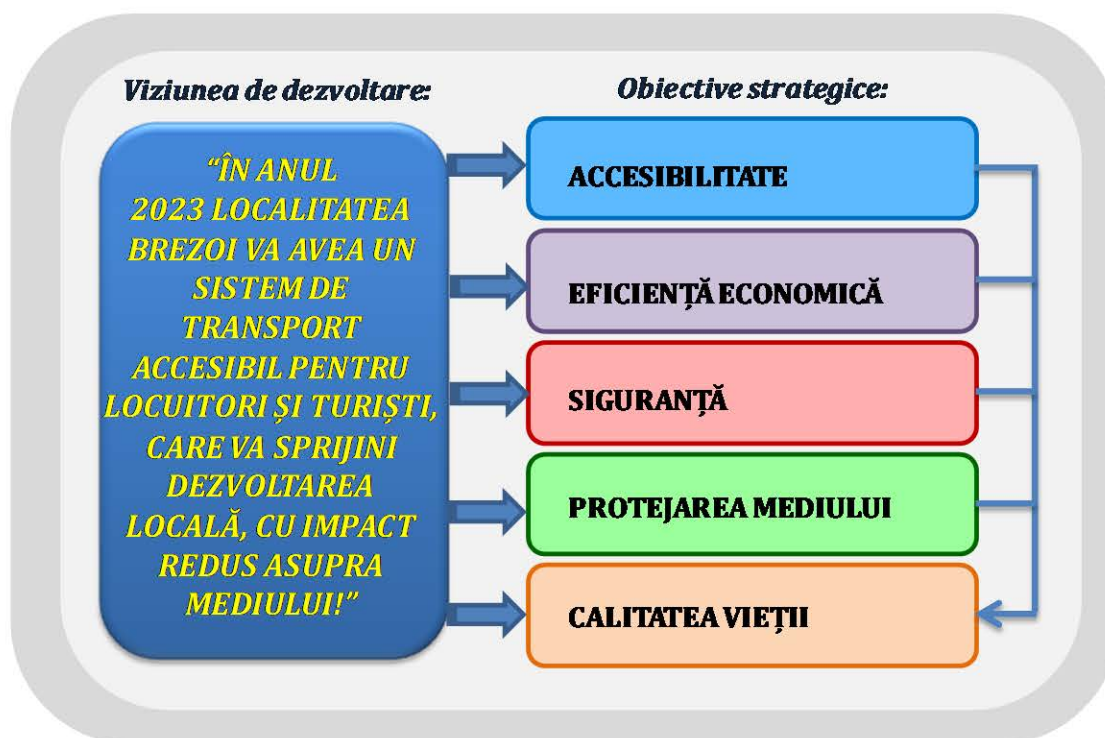


Figura 2.1. Viziunea de dezvoltare a mobilității în Orașul Brezoi. Sursa: PMUD Brezoi.



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Brezoi a fost elaborat pentru a îndeplini necesitățile de mobilitate ale oamenilor și companiilor din oraș și din zonele învecinate, pentru o mai bună calitate a vieții, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor strategice, în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Brezoi urmărește îndeplinirea următoarelor obiective:

- **Accesibilitate** – sistemul de transport și mobilitate va facilita accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori;
- **Eficiență economică** – sistemul de transport și mobilitate va sprijini în continuare desfășurarea activităților economice în Brezoi, în condiții de dezvoltare durabilă;
- **Siguranță** - sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea numărului de victime provenite din accidente rutiere, cu precădere din rândul participanților la trafic vulnerabili;
- **Protejarea mediului** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (emisiile de poluanți, de gaze cu efect de seră, zgomot);
- **Calitatea vieții** – sistemul de transport și mobilitate va fi orientat către îndeplinirea obiectivelor fundamentale de mai sus, contribuind la dezvoltarea urbană durabilă și la creșterea calității vieții în Orașul Brezoi.

Pornind de la caracteristicile generale ale planurilor de mobilitate și ținând cont de obiectivele urmărite pentru Orașul Brezoi, se poate evidenția faptul că măsurile recomandate prin PMUD urmăresc dezvoltarea unui **sistem de transport urban care:**

- Este accesibil și răspunde nevoilor de bază ale tuturor utilizatorilor în ceea ce privește mobilitatea;
- Echilibrează și satisface diversitatea cererii de servicii de mobilitate și transport provenite de la cetățeni, întreprinderi și industrie;
- Trasează o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;
- Întrunește cerințele de durabilitate, punând în balanță nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitate a mediului înconjurător;
- Optimizează eficiența și eficacitatea costurilor;
- Utilizează mai bine spațiul urban, precum și infrastructura și serviciile de transport existente;
- Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, calitatea vieții și sănătatea publică;
- Îmbunătățește siguranța și securitatea traficului;
- Reduce poluarea aerului și poluarea fonică, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie;
- Contribuie la o performanță generală mai bună a rețelei transeuropene de transport și a sistemului european de transport ca întreg.



Funcționarea serviciului de transport public în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului (CE) 1370 reprezintă aspectul operațional necesar pentru implementarea unor proiecte și măsuri propuse la nivelul Orașului Brezoi.

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

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate este acela care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

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

Serviciul de transport public local de persoane se organizează cu respectarea următoarelor principii:

- a) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu;
- b) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- c) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;
- d) deplasarea în condiții de siguranță și de confort;

- e) asigurarea executării unui transport public local accesibil în ceea ce privește tariful de transport, precum și a condițiilor oferite pentru toate categoriile de persoane deservite;
- f) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către utilizatori și prin finanțarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport, conform Regulamentului nr. 1370/2007 al Parlamentului și al Consiliului European;
- g) susținerea dezvoltării economice a Orașului Brezoi prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- h) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul Orașului Brezoi prin servicii de calitate;
- i) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al Orașului Brezoi;
- j) asigurarea unui serviciu de transport public atractiv, în vederea creșterii mobilității la nivelul Orașului Brezoi.

2.1. Identificarea ariei teritoriale

Aria de deservire a serviciilor care fac obiectul prezentului studiu este reprezentată de teritoriul administrativ al Orașului Brezoi, județul Vâlcea (figura 2.2).



Figura 2.2. Aria de deservire a serviciului de transport public.

Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Orașului Brezoi este de 619 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori (7.133) la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2020 este de 1152 persoane/km².

Potrivit datelor statistice existente, în anul 2020 în Orașul Brezoi a fost înregistrat un număr de 7.133 locuitori distribuiți pe grupe de vârstă (18 categorii) conform diagramei din figura 2.3. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS – Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu". Distribuția ponderilor pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă este următoarea:

- 0-14 ani: 15%;
- 15-24 ani: 12%;
- 25-64 ani: 58%;
- peste 65 ani: 15%.

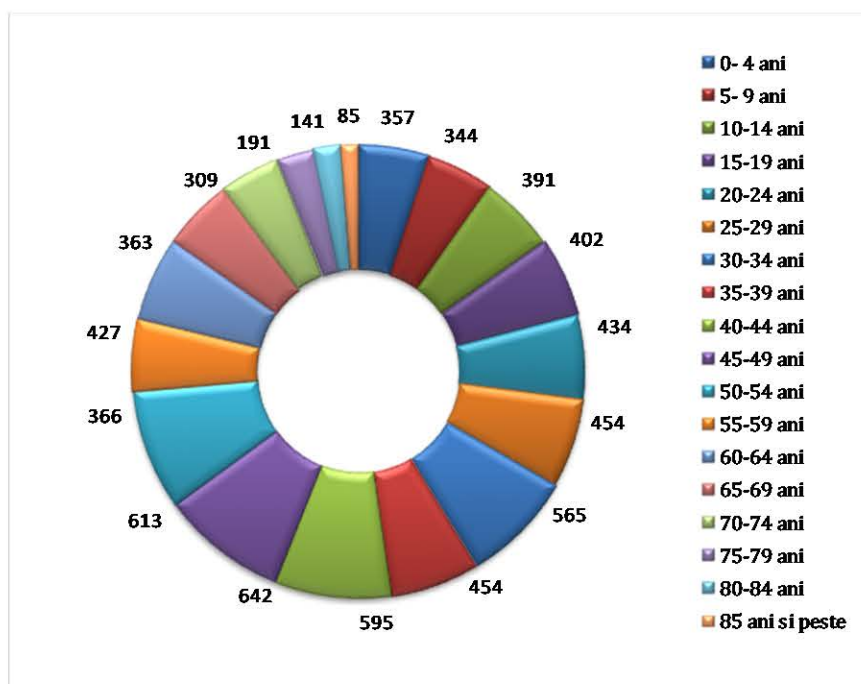


Figura 2.3. Distribuția populației înregistrate în anul 2020 pe grupe de vârstă, Orașul Brezoi.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În figurile de mai jos este evidențiată distribuția populației și densității rezidențiale la nivelul teritoriului de analiză. Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în zona urbană, în cartierele de locuințe colective și în localitatea componentă Călinești. Aglomerările rezidențiale reprezintă zone cu potențial ridicat de generare și atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde atenție deosebită în ceea ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și facilitățile pentru modurile de transport nemotorizate (pietonal, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanță scurtă.

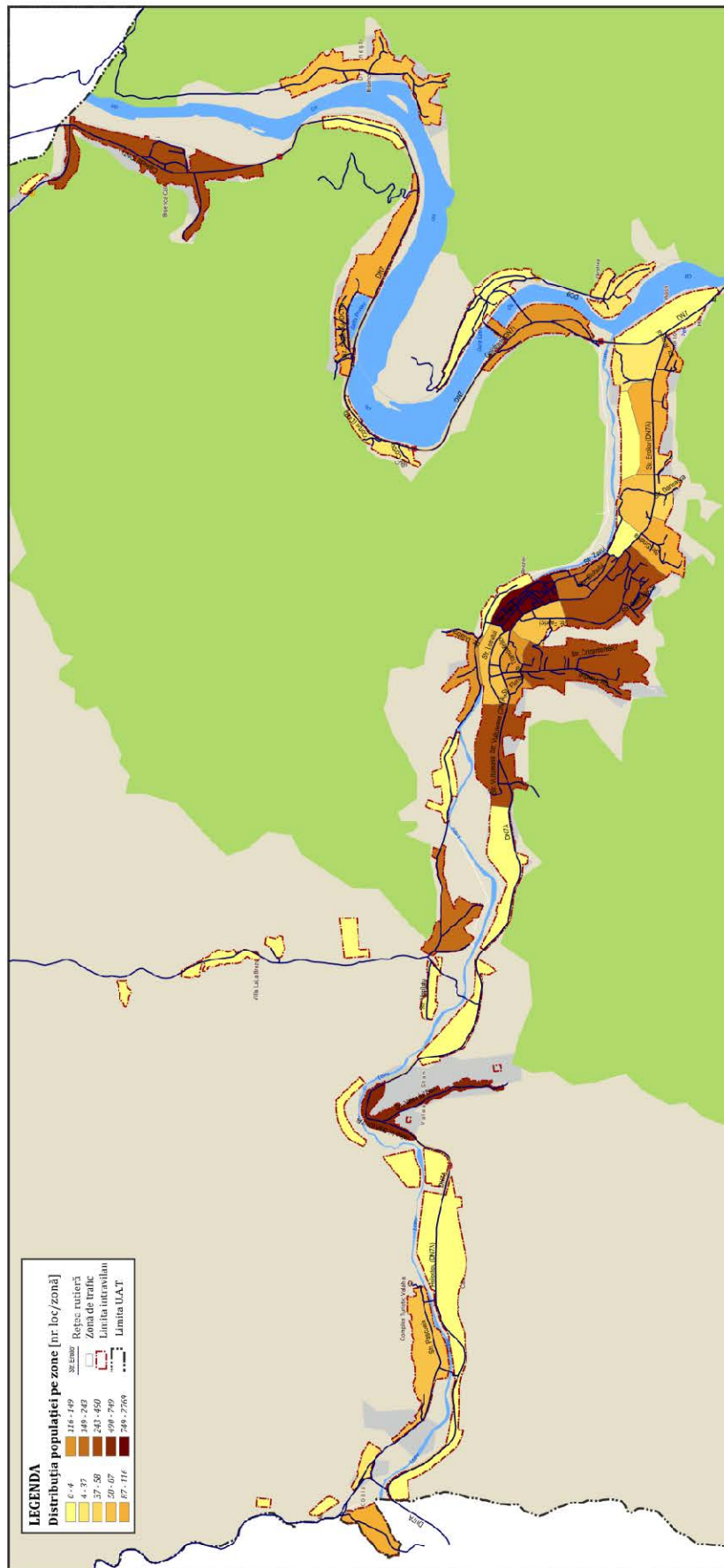


Figura 2.4. Distribuția teritorială a populației. Sursa: PMUD al Orașului Brezoi.

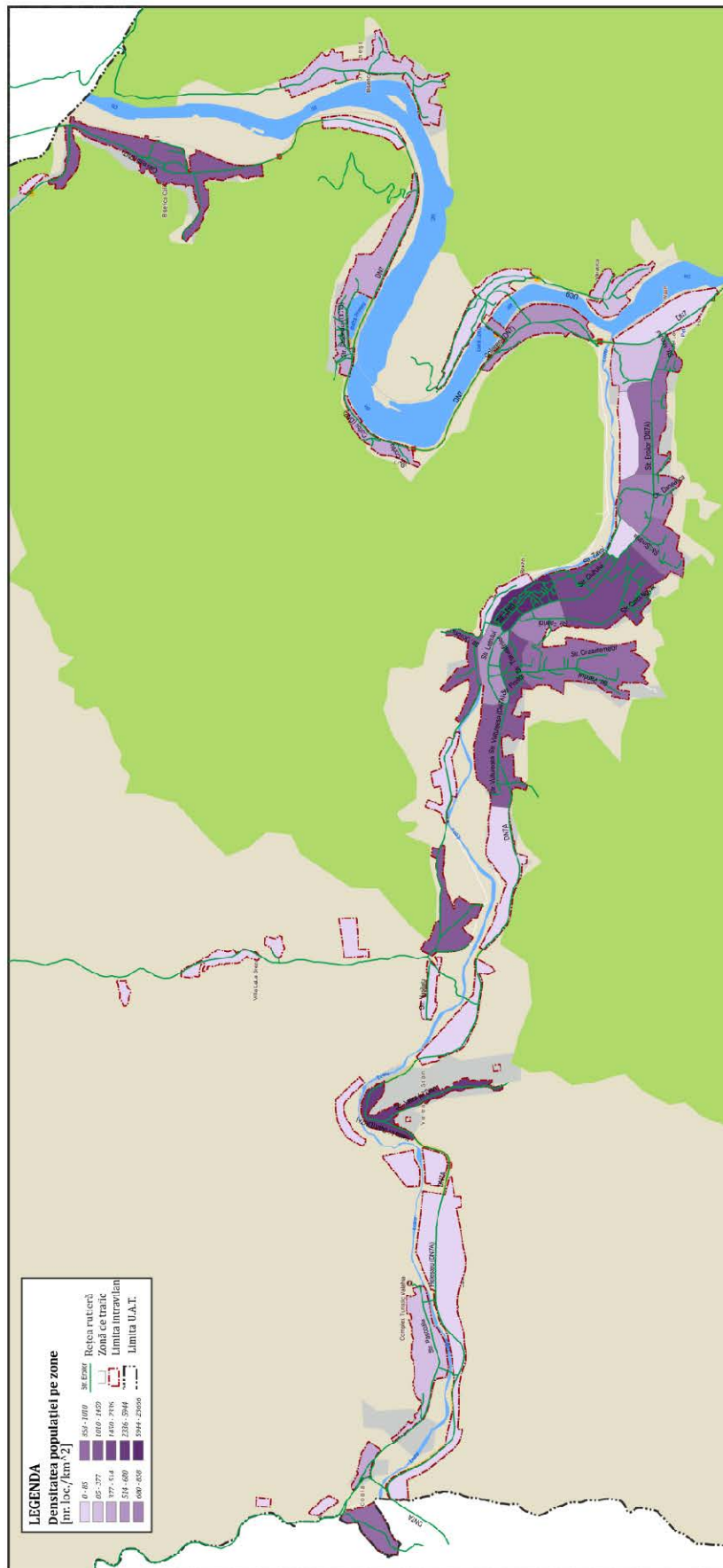


Figura 2.5. Densitatea populației la nivelul zonelor de trafic. Sursa: PMUD al Orașului Brezoi.



Grupele de persoane cu vârste preșcolare, școlare și persoanele de peste 65 de ani vor fi printre principalii beneficiari ai serviciului de transport public local efectuat pe raza Orașului Brezoi.

Astfel, grupele de vârstă 5 - 9 ani, 10 - 14 ani și 15 - 19 ani vor utiliza transportul în comun în primul rând pentru deplasarea către și dinspre unitățile de învățământ și în al doilea rând pentru relaxare. Grupele de vârstă de peste 65 de ani cuprind persoanele care au o mobilitate mai redusă, pentru care sistemul de transport în comun va reprezenta soluția pe termen lung a rezolvării problemelor de mobilitate. Deoarece cele două categorii sunt cele care vor beneficia de cea mai mare parte a gratuităților și compensațiilor, este foarte importantă identificarea cât mai exactă a numărului potențialilor utilizatori.

O altă relevanță a acestor date este reprezentată de faptul că traseele care vor fi cuprinse în programul de transport vor trebui să asigure deplasarea către unitățile de învățământ la orele corespunzătoare pentru deplasarea spre și dinspre acestea. La nivelul arealului studiat, au fost analizate condițiile de desfășurare a traficului atât pentru transportul privat, cât și pentru cel public. În cazul transportului privat a fost considerată rețeaua stradală internă și conexiunile acesteia cu drumurile naționale și județene, care deservesc teritoriul de analiză (figura 2.6).

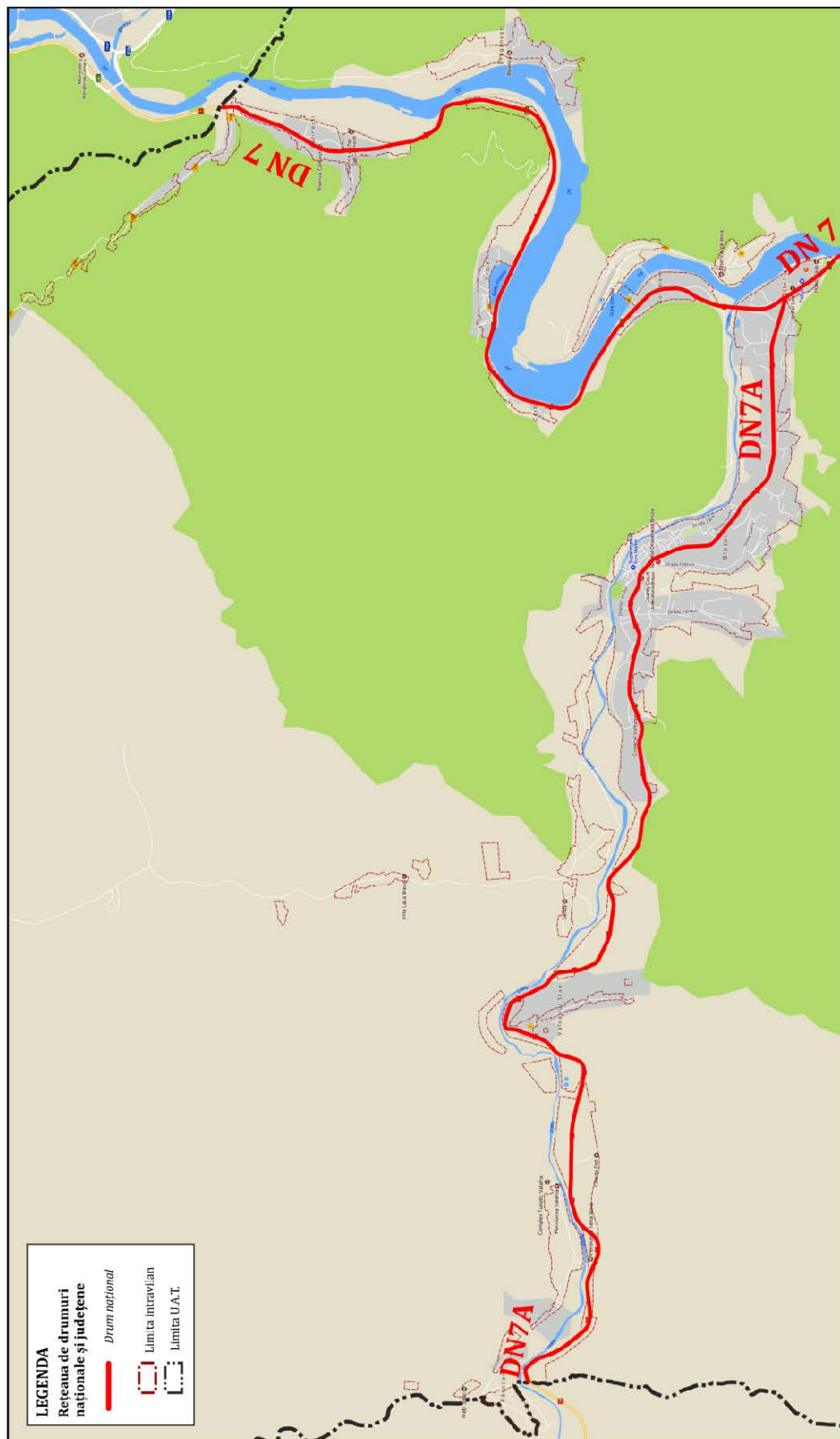


Figura 2.6. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu. Sursa: PMUD al Orașului Brezoi.

Cursurile râurilor Lotru și Olt constituie o barieră naturală, care delimitează teritoriul intravilan pe laturile de Nord și Est ale localității. Acestea reduc accesibilitatea localităților aparținătoare Păscoaia, Văratica, Golotreni și Drăgănești, la nivelul întregii rețele de transport existând mai multe structuri de traversare de capacitate redusă care derivă din DN 7 (E81) și DN 7A (figura 2.7).



Figura 2.7. Pod peste Râul Olt, acces localitatea Văratica. Sursa: PMUD al Orașului Brezoi.

Rețeaua feroviară delimitează teritoriul intravilan al Orașului Brezoi pe latura de Est, fiind amplasată pe malul stâng al Râului Olt, de la extremitatea sudică a teritoriului până în localitatea Proieni, după care urmează cursul Râului Olt pe malul drept. Infrastructurile de traversare ale Râului Olt și ale rețelei feroviare sunt reprezentate în figura 2.8. Prezența acestor elemente de infrastructură la nivelul teritoriului intravilan reduce accesibilitatea călătorilor și generează probleme de siguranță a circulației pentru pietoni și bicicliști.

Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor naționale și județene sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime.

Cea din urmă cauză prezentată poate fi diminuată prin relocarea modală a călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal către transportul public local, ca urmare a reorganizării acestui serviciu public și introducerea acestuia în oferta de transport existentă la nivelul localității.

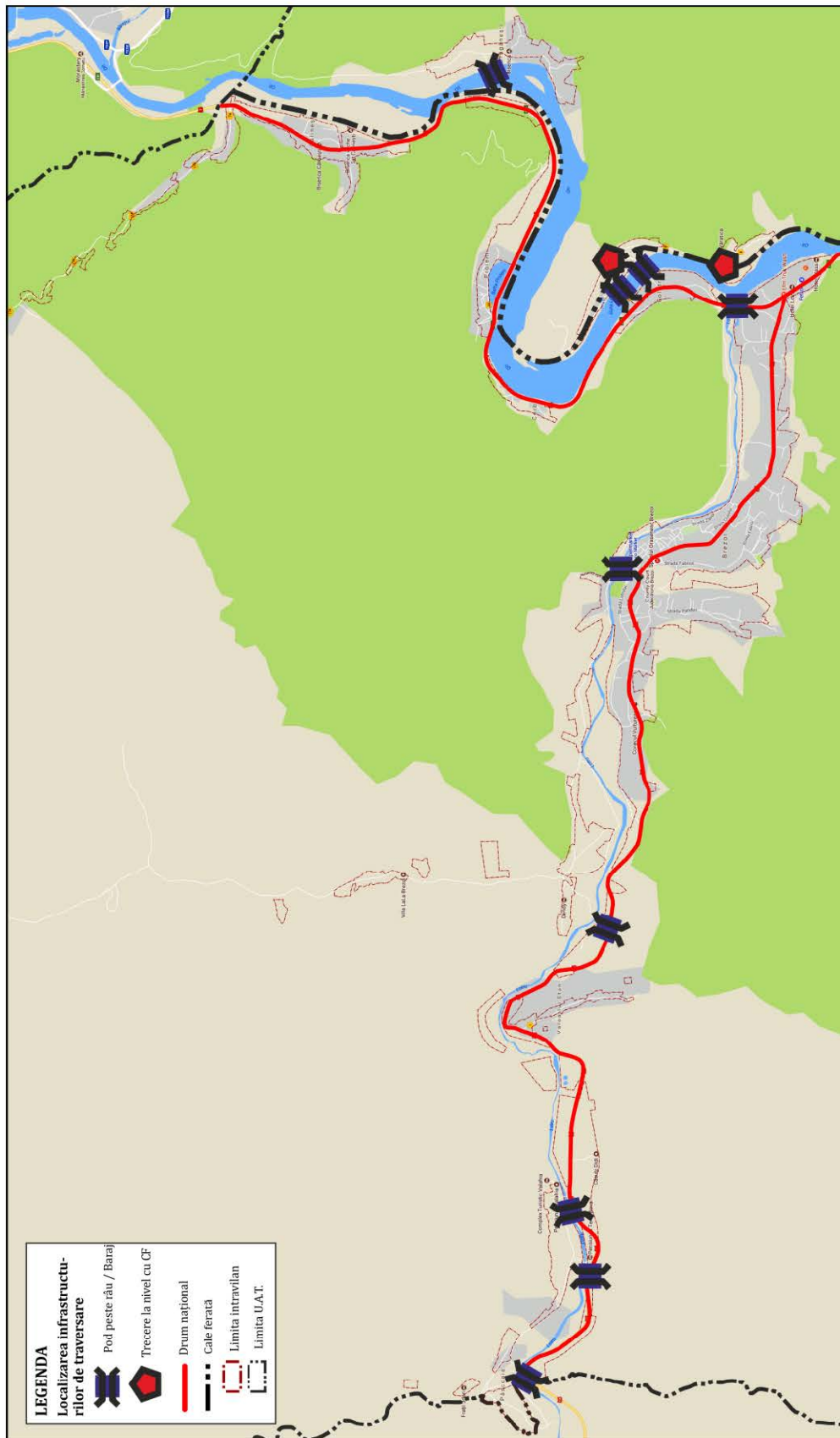


Figura 2.8. Traversări ale Râurilor Lotru și Olt și ale căii ferate (rotită 90°). Sursa: PMUD al Orașului Brezoi.

2.2. Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general

Prezentarea localității

Orasul Brezoi este situat aproape în partea centrală a României, în Carpații Meridionali, cuprinzând partea estică a grupeii Parângului (estul și sud-estul Munților Lotrului, nordul Munților Căpățâni) și sud-vestul grupeii Făgărașului (vestul Munților Cozia) în Depresiunea Loviștei sau Titești-Brezoi (cuprinzând zona de confluență a Lotrului cu Oltul).

Brezoi se află în extremitatea central-nordică a județului Vâlcea la limita acestuia cu județul Sibiu. Prin această poziție geografică, orașul Brezoi este situat la 35 km depărtare de municipiul Râmnicu-Vâlcea, pe DN 7 (E81), la 67 km de orașul Sibiu, tot pe DN 7 (E81), la 35 km de stațiunea Voineasa pe DN 7A.

Rețeaua stradală

Conform PMUD al Orașului Brezoi, rețeaua stradală a localității, cu excepția sectoarelor suprapuse peste traseele drumurilor DN7A și DN7 are lungime totală de 38,75 km. Preponderent acestea sunt acoperite cu îmbrăcăminte din asfalt (figura 2.9). În zona urbană Brezoi se întâlnesc și străzi cu îmbrăcăminte din pământ, amplasate preponderent în zonele periferice. În localitățile aparținătoare, străzile neasfaltate sunt străzi secundare, cu excepția localităților Proieni și Vărătica în care în totalitate străzile sunt de pământ (tasat/ stabilizat). Acest aspect constituie disfuncție majoră din punct de vedere al accesibilității și al calității mediului urban. Faptul că aproximativ 41% din lungimea străzilor care compun rețeaua urbană sunt din pământ, constituie disfuncție majoră din punct de vedere al calității mediului urban.

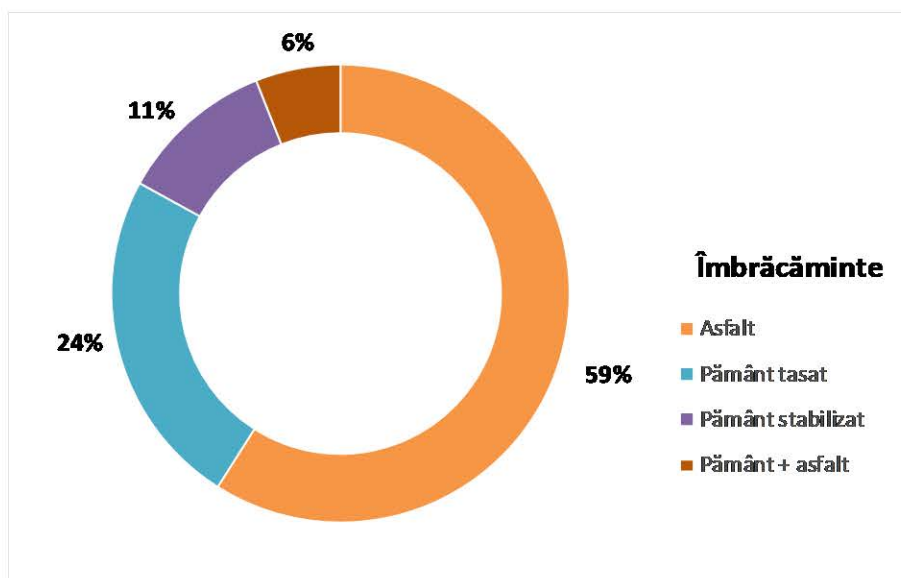


Figura 2.9. Ponderea străzilor în funcție de tipul îmbrăcăminții. Sursa datelor: PMUD al Orașului Brezoi



La nivelul localității au fost reabilitate/ modernizate principalele sectoare de infrastructură, care asigură legătura dintre cartierele de locuințe din zona urbană și rețeaua majoră de circulație: Str. Lotrului, Str. Eroilor, Str. Unirii, Str. Clubului, Str. Zăvoi, Str. Fabricii, Str. Carol Novak, Str. Florilor, Str. Trandafirilor, Str. Vultureasa, Str. Dăneasa, Str. Șindrila și Aleea Regina Maria.

Principalele zone de atragere/ generare călătorii

Având în vedere faptul că desfășurarea activităților economice implică generarea de călătorii cu pondere importantă în cazul transportului de persoane, un factor important pentru înființarea serviciului de transport public local este reprezentat de amplasarea principalilor angajatori în oraș.

În anul 2020, din totalul celor 403 unități economice din Orașul Brezoi, 8 au avut cel puțin 10 salariați activi, (tabelul 2.1).

Tabelul 2.1. Principalii angajatori, anul 2020. Sursa datelor: www.topfirme.com

| Angajator | Principalul obiect de activitate | Număr Salariați activi |
|--|---|------------------------|
| S.C. VIADUCT S.R.L. | Silvicultură și alte activități forestiere | 20 |
| S.C. ERD COM IMPEX S.R.L. | Hoteluri și alte facilități de cazare similare | 13 |
| R.N.P. ROMSILVA-ADMINISTRAȚIA PARCULUI NAȚIONAL COZIA R.A. | Silvicultură și alte activități forestiere | 13 |
| S.C. MIRADDEX S.R.L. | Exploatare forestieră | 11 |
| S.C. MARCOR S.R.L. | Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun | 11 |
| S.C. SORINELA S.R.L. | Tăierea și rindeluirea lemnului | 11 |
| S.C. INVENTURA S.R.L. | Alte servicii de cazare | 11 |
| S.C. ȚURȚU BRAD S.R.L. | Exploatare forestieră | 10 |

Un alt indicator cu o importanță deosebită în ceea ce privește accesibilitatea este educația, deoarece unitățile de învățământ reprezintă puncte de atragere / generare a călătoriilor la nivelul unei localități. În Orașul Brezoi funcționează în prezent 5 unități de învățământ preuniversitar (preșcolar – 2, gimnazial – 2 și liceal – 1) în care sunt înmatriculați 1.204 elevi (tabelul 2.2). Majoritatea sunt situate în Orașul Brezoi, existând un număr însemnat de elevi din localitățile componente, care fac naveta zilnic pentru a merge la școală. Înființarea serviciului de transport public local prin curse regulate va avea un rol esențial în creșterea mobilității pentru deplasări în scop educațional.

**Tabelul 2.2. Unități de învățământ. Sursa datelor: PMUD Brezoi.**

| Nr. crt. | Unitatea de învățământ cu personalitate juridică | Adresa |
|-----------------------------|--|------------------------|
| Învățământ preșcolar | | |
| 1. | Grădinița nr. 1 Brezoi | Strada Eroilor, nr. 44 |
| 2. | Grădinița Valea lui Stan | Valea lui Stan |
| Învățământ gimnazial | | |
| 3. | Scoala Primară nr. 1 Brezoi | Strada Eroilor, nr. 87 |
| 4. | Scoala Gimnazială Valea lui Stan | Valea lui Stan |
| Învățământ liceal | | |
| 5. | Liceul „Gheorghe Surdu ” | Strada Panduri, nr. 27 |

Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă de asemenea poli de interes, în special pentru călătoriile locale. Zona centrală este cea în care sunt concentrate activitățile comerciale. Aceste obiective sunt racordate la artera principală de circulație – Str. Eroilor prin Str. Unirii, Str. Lotrului (figura 2.10).

Toți indicatorii prezentați sunt relevanți pentru prezentul Studiu de Oportunitate din punct de vedere al organizării traseelor și frecvenței sistemului de transport public local, care vor ține cont de accesibilitatea față de locurile de muncă, de unitățile de învățământ și corelarea cu programul de studiu al elevilor, de zonele unde se desfășoară activități de comerț. Programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru toate grupele de vârstă. În acest sens, traseele propuse la nivelul orașului vor asigura joncțiunea dintre principalele zone de locuire și zona centrală.

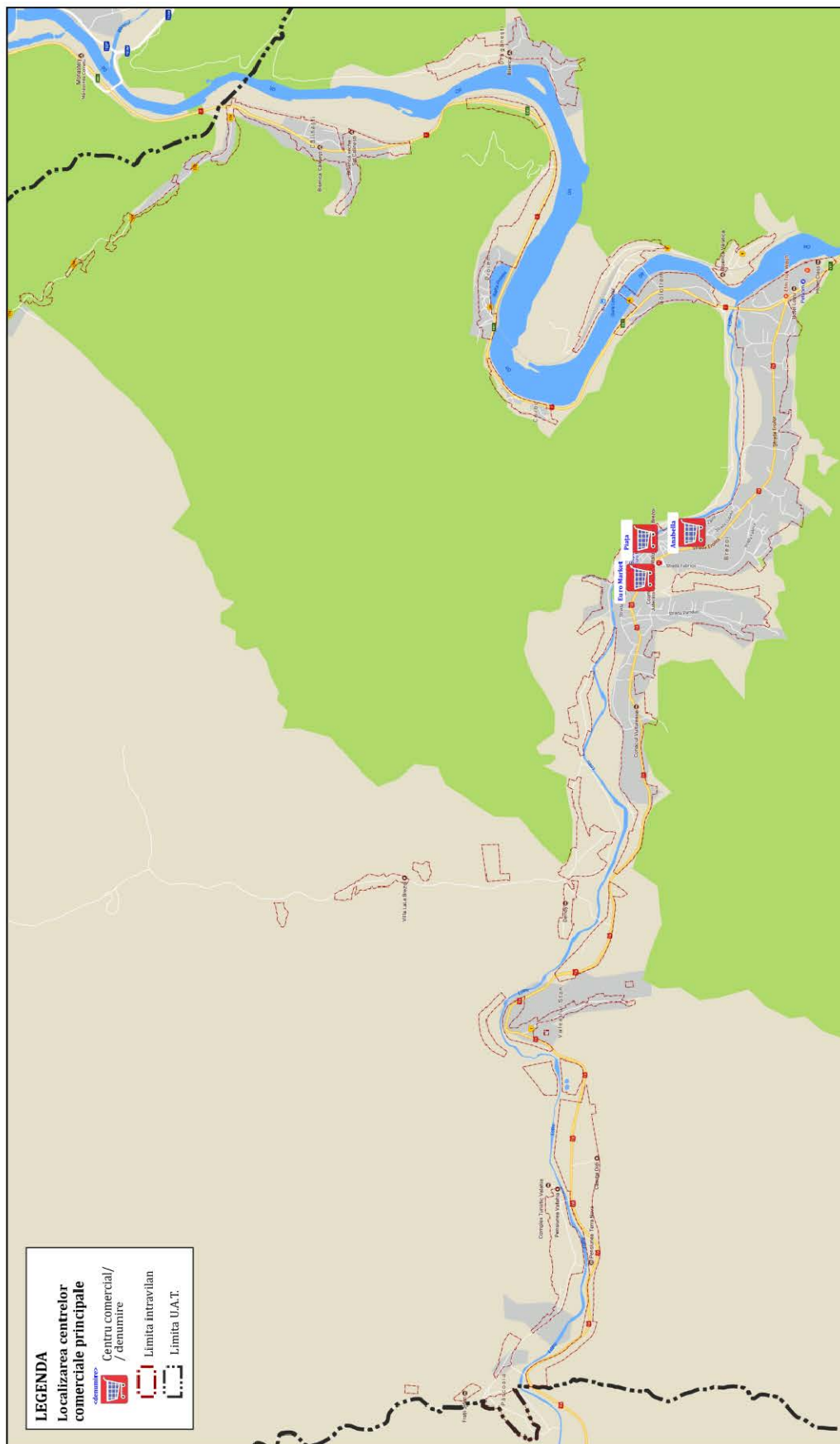


Figura 2.10. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Orașul Brezoi (rotită).

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Brezoi au fost realizate anchete privind scopul călătoriilor și distribuția acestora pe moduri de transport.

În cadrul anchetei privind scopul călătoriilor au fost indicate 10 scopuri principale ale călătoriilor și un altul pentru călătoriile realizate în alt scop, respectiv:

- Domiciliu;
- Serviciu;
- Afaceri în interes de serviciu;
- Educație / Formare;
- Cumpărături;
- Afaceri personale;
- Vizitarea prietenilor;
- Recreere;
- Ducerea / aducerea copiilor la /de la școală;
- Casă de vacanță;
- Altul.

Proportia călătoriilor realizate în scopuri regăsite printre cele menționate este reprezentată în figura 2.11. Exceptând deplasările de întoarcere la domiciliu, în urma prelucrării datelor a rezultat că ponderea cea mai ridicată este atinsă de deplasările efectuate pentru ajungerea la serviciu (31% din călătorii), urmate de cele pentru cumpărături (22,5% din călătorii) și de cele în scop educațional, care reprezintă 12,8% din totalul călătoriilor.

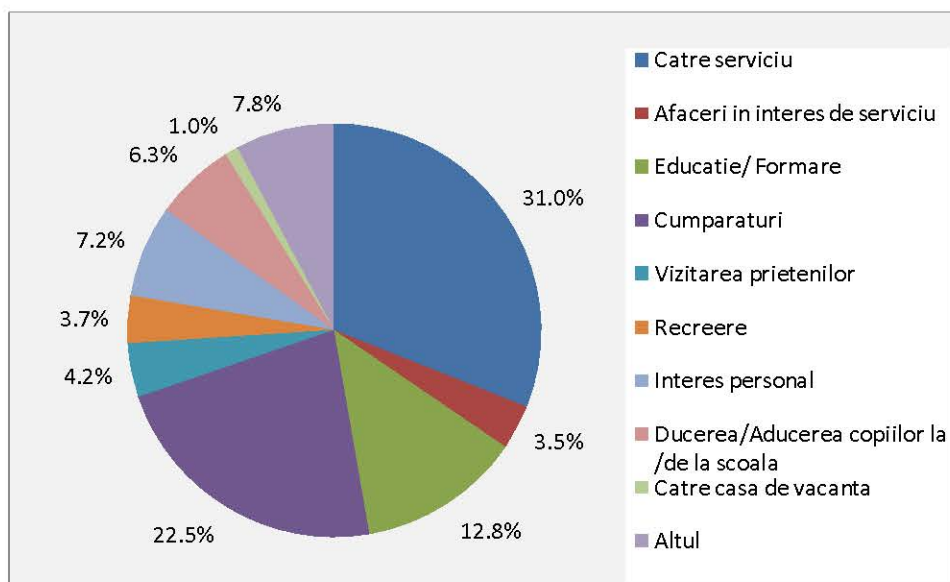


Figura 2.11. Scopul călătoriilor. Sursa: PMUD al Orașului Brezoi.

Un indicator care descrie comportamentul de mobilitate al cetățenilor la nivelul unei localități este distribuția modală a călătoriilor.

În cadrul anchetelor în gospodării au fost predefinite 5 moduri de transport specifice arealului de studiu din care respondentul le-a indicat pe cele utilizate pentru fiecare călătorie declarată. Acestea sunt: *Pietonal; Bicicleta; Autoturism; Autoutilitară (Camionetă); Taxi.*

Distribuția călătoriilor declarate pe moduri de transport este prezentată în diagrama din figura 2.12.

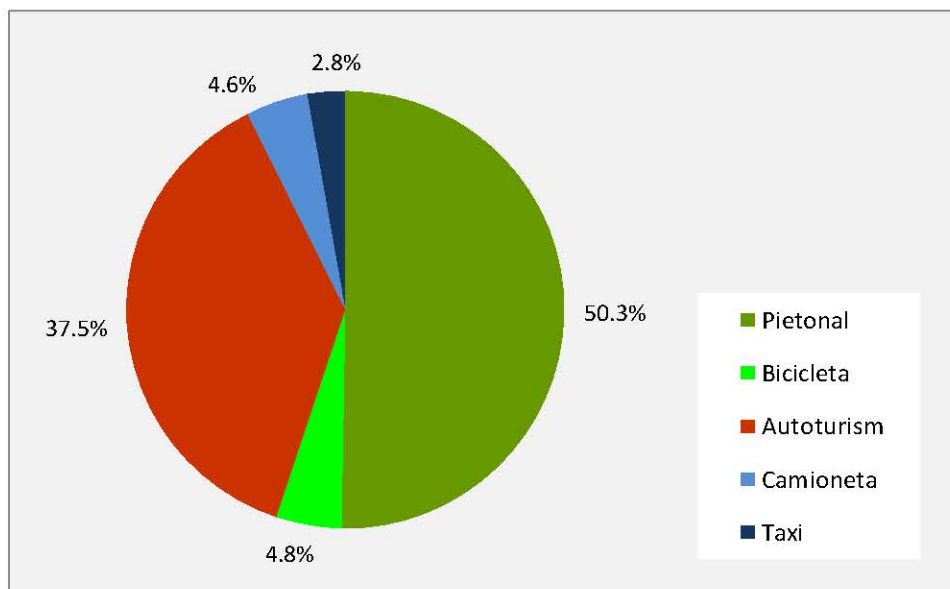


Figura 2.12. Distribuția călătoriilor pe moduri de transport. Sursa: PMUD al Orașului Brezoi.

Amplasarea reședințelor în raport cu localizarea activităților socio-economice, administrative, comerciale și de recreere facilitează deplasările pietonale în interiorul zonelor principale în care este împărțit teritoriul intravilan al orașului, fapt care se demonstrează prin ponderea ridicată a utilizării acestui mod de transport, de aproximativ 50%. Următorul mod de transport (ca proporție din totalul deplasărilor), care apare în preferințele cetățenilor Orașului Brezoi este autoturismul. Acesta este folosit pentru aproximativ 37,5% din totalul deplasărilor realizate, fiind considerată atât situația în care se călătorește în calitate de conducător auto, cât și cea în care respondentul este pasager. La această pondere specifică utilizării autovehiculului personal se adaugă la categoria autoturism o pondere de 2,8% specifică deplasărilor cu taxi.

După deplasările realizate pe jos, cu autovehiculul personal sau cu transportul public, din datele înregistrate rezultă că deplasările pentru care se utilizează bicicleta reprezintă o pondere de 4,8% din totalul deplasărilor zilnice.

Analiza cererii potențiale privind serviciul de transport public în comun

Strategia Consiliului Local de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în Orașul Brezoi prevede implementarea proiectului "***Mobilitate urbană durabilă în Orașul***



Brezoi", în valoare de 15.874.429,71 Lei. Acesta este constituit din următoarele componente majore:

I. *Infrastructură:*

- realizare pistă de biciclete;
- construire punte biciclete;
- construire autobază;
- construire stație de autobuz (stația din zona centrală a Orașul Brezoi);

II. *Mijloace de transport:*

- achiziție autobuze ecologice (hibrid de capacitate medie);

Studiul de trafic realizat pentru fundamentarea proiectului evidențiază faptul că în primul an de operare integrală a serviciului de transport public se estimează atragerea unui număr de 145.379 călătorii, iar în ultimul an al perioadei de durabilitate cererea de transport va fi de 205.915 călătorii.

Aceste valori sunt asociate dezvoltării unui sistem de transport public eficient, ecologic și modern care să asigure o acoperire la nivel urban și care să determine reducerea emisiilor de CO₂ și îmbunătățirea accesibilității modurilor de transport prietenoase cu mediul.



3. SCENARIILE ALTERNATIVE PRIVIND ÎNFIINȚAREA ȘI DELEGAREA SERVICIULUI

3.1. Considerații generale

Din documentațiile de fundamentare tehnico-economică a proiectului "*Mobilitate urbană durabilă în Orașul Brezoi*", rezultă că pentru satisfacerea nevoii de mobilitate din Orașul Brezoi în condițiile reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO₂) este necesar a se dezvolta serviciul de transport public pe traseul Calinești – Brezoi – Pascoaia:

- **Traseul 1 - Tur: Călinești – Brezoi - Păscoaia** (DN7- Călinești, DN7- Drăgănești, DN7- Proieni, DN7- Corbu, DN7- Golotreni, Str. Eroilor- zona Minieră Brezoi, Str. Eroilor- Judecătoria Brezoi, Str. Vultureasa, DN7A- Valea lui Stan, DN7A- Păscoaia)
- **Traseul 1 - Retur: Păscoaia – Brezoi - Călinești** (DN7A- Păscoaia, DN7A- Valea lui Stan, Str. Vultureasa, Str. Eroilor- zona Minieră Brezoi, DN7- Golotreni, DN7- Corbu, DN7- Proieni, DN7- Drăgănești, DN7- Călinești)

Serviciul de transport public propus va asigura o bună acoperire teritorială, aspect esențial în atractivitatea cererii de transport. Se va asigura legătura dintre localitățile componente și zona urbană, în care sunt concentrate obiective socio-economice, administrative și comerciale.

Pertru operarea traseului propus, s-a determinat ca sunt necesare 3 mijloace de transport public, cu o capacitate de transport de aproximativ 86 călători (26 locuri pe scaune și 60 locuri în picioare).

Programul de circulație propus prevede efectuarea a 22 de curse, cu un interval de circulație între vehicule de 30 de minute în orele de vârf și de 60 de minute în afara acestora. Astfel, parcursul total al vehiculelor, în decursul unei zile va fi de 859,58 km.

Infrastructura din cadrul sistemului de transport public, în acord cu strategia de dezvoltare a mobilității va fi formată din autobază și stații de transport public.

Biletele și abonamentele vor putea fi achiziționate de la punctul de emitere bilete și abonamente situat în stația amplasată în zona centrală a orașului. Biletele vor putea fi procurate și de la conducătorii autobuzelor.

Tarife și politica socială pentru transportul public de călători în Orașul Brezoi

În urma analizei sistemelor de tarifare existente în localități în care veniturile populației sunt comparative cu valorile medii înregistrate în arealul de studiu, s-au stabilit următoarele prețuri ale legitimațiilor de călătorie:

- Bilet – 1 călătorie: 2 Lei
- Abonament – 1 săptămână: 18 Lei
- Abonament – 2 săptămâni: 35 Lei
- Abonament – 1 lună: 60 Lei

Politica socială care va fi aplicată pe raza administrativ-teritorială a Orașului Brezoi este adaptată în funcție de legislația națională. Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități la transportul public sunt prezentate în tabelele de mai jos:

- Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun, suportate de către Primăria Orașului Brezoi – tabelul 3.1;
- Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun, suportate de alte instituții publice – tabelul 3.2;

Tabelul 3.1. Categoriile sociale care primesc facilități la transportul public suportate de Primăria Orașului Brezoi.

| Categoria socială / Tipul de protecție socială | Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere) | Nivelul protecției sociale acordate (lei/unitate inclusiv TVA) | Legislația în vigoare care reglementează protecția socială (actualizată, cu modificările și completările ulterioare) |
|--|--|--|--|
| Veterani de război, invalizi și văduve de război | 100% | 60 | Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, cu modificările și completările ulterioare |
| Eroi, martiri ai Revoluției din Decembrie 1989 | 100% | 60 | Legea 341/2004 a recunoștinței față de eroii martiri și luptătorii care au contribuit la victoria Revoluției Române din Decembrie 1989, cu modificările și completările ulterioare |



| Categoria socială / Tipul de protecție socială | Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere) | Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate inclusiv TVA) | Legislația în vigoare care reglementează protecția socială (actualizata, cu modificările și completările ulterioare) |
|---|--|--|--|
| Persoanele persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945 | 100% | 60 | Decret-Lege nr. 118/1990, ***republicată privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, cu modificările și completările ulterioare |
| Donatori de sânge, în cazul în care donarea se face la instituția de profil din localitatea de domiciliu sau din localitatea în care este angajat | 50% | 30 | H.G. nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge art. 11 lit. c); |
| Elevi (elevii din învățământul obligatoriu de stat, prescolarii înscriși la gradiniță, clasa pregătitoare, clasele I- VIII, elevii din învățământul liceal, al școlilor profesionale și de ucenici înmatriculați în unitățile de învățământ acreditate de stat, particular sau confesional | 50% | 30 | Legea nr. 1/2011 a educației naționale (art. 84 alin. 1); Hotărârea Guvernului României nr. 435 din 28 mai 2020 privind aprobarea procedurii de decontare a cheltuielilor de transport al elevilor, precum și pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind acordarea facilităților de transport intern feroviar și cu metroul pentru elevi și studenți, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 42/2017 |
| Elevii orfani, elevii cu cerințe educaționale speciale și cei institucionalizați, pe tot parcursul anului calendaristic. Elevii trebuie să frecventeze o unitate de învățământ acreditată de stat, particulară sau confesională și să aibă | 100% | 60 | Legea nr. 1/2011 a educației naționale (art. 84 alin. 2 și art. 205 alin.2); Anexa 1 pct.1 din Ordin 4055/1996; Codul Civil-art.499 obligatia de intretinere |



| Categoria socială / Tipul de protecție socială | Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere) | Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate inclusiv TVA) | Legislația în vigoare care reglementează protecția socială (actualizata, cu modificările și completările ulterioare) |
|---|---|--|---|
| vârsta maxima 26 de ani. | | | |
| Pensionarii cu domiciliul în Orașul Brezoi a căror pensie este mai mică de 1200 Lei/ lună | 100% | 60 | Legea 92/2007, Legea 215/2001; HCL aprobare a prezentului contract de delegare |

Tabelul 3.2. Categoriile sociale care primesc facilități la transportul public suportate de alte instituții.

| Categoria socială / Tipul de protecție socială | Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere) | Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate inclusiv TVA) | Legislația în vigoare care reglementează protecția socială (actualizata, cu modificările și completările ulterioare) |
|--|---|--|---|
| Persoane cu handicap grav și accentuat, însoțitori și asistenți personali ai acestora | 100% | 60 | Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare |
| Persoanele cu handicap grav și accentuat; Însoțitorii persoanelor cu handicap grav, în prezența acestora; Însoțitorii copiilor cu handicap accentuat, în prezența acestora; Însoțitorii aciuțiilor cu handicap auditiv și mintal accentuat, în prezența acestora; Asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav; Asistenții personali profesioniști ai persoanelor cu handicap grav sau accentuat | 100% | 60 | Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local (art. 17 alin. 1 lit. o) și alin. 2); Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată (art. 23) |
| Elevi (elevii din | 50% | 30 | Legea nr. 1/2011 a educației |



| Categoria socială / Tipul de protecție socială | Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere) | Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate inclusiv TVA) | Legislația în vigoare care reglementează protecția socială (actualizată, cu modificările și completările ulterioare) |
|--|--|--|--|
| Învățământul obligatoriu de stat, prescolarii înscriși la gradiniță, clasa pregătitoare, clasele I- VIII, elevii din învățământul liceal, al școlilor profesionale și de ucenici înmatriculați în unitățile de învățământ acreditate de stat, particular sau confesional | | | naționale (art. 84 alin. 1); Hotărârea Guvernului României nr. 435 din 28 mai 2020 privind aprobarea procedurii de decontare a cheltuielilor de transport al elevilor, precum și pentru modificarea și completarea Normelor metodologice privind acordarea facilităților de transport intern feroviar și cu metroul pentru elevi și studenți, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 42/2017 |

Legitimațiile gratuite vor fi valabile numai însoțite de un act de identitate. De asemenea, copiii în vârstă de până la 5 ani, însoțiți, călătoresc gratuit. Abonamentele și legitimațiile gratuite de călătorie se prezintă pentru verificare controlorului.

Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei a călători cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil (bilet, abonament, legitimație gratuită) sau refuzul de a prezenta organelor de control titlul respectiv de călătorie; de asemenea, se sancționează comportamentul necivilizat sau aducerea de prejudicii mijloacelor de transport (extras din Legea 92/10.04.2007 - Legea serviciilor de transport public local).

3.2. Analiza comparativă privind operarea

În acord cu prevederile legislative valabile la nivel național și al Uniunii Europene, sunt identificate trei structuri care pot fi aplicate pentru organizarea serviciului de transport public urban în cazul în care nevoile cetățenilor sunt satisfăcute de administrația publică locală. Prezenta secțiune stabilește următoarele:

- Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
- Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
- Cerințele Obligației de Serviciu Public;

- Procesul de selectare a Operatorului.

Mecanismele descrise pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care un operator intern s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care ar apărea o astfel de situație, Operatorul Intern va fi considerat Operator Extern și în consecință se va supune condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiași proiect investițional propus de municipalitate, analizând astfel în funcție de criteriile procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu, rezultatele și modul de atingere a obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiași studiu de caz unitar.

Scenariile alternative de delegare sunt:

- Scenariul I – Gestiune directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliului local, cu personalitate juridică
- Scenariul II – Gestiune directă prin delegarea serviciului către un operator intern
- Scenariul III – Gestiune delegată prin procedură competitivă către un operator extern

Scenariul I. Gestiune directă către un serviciu public de interes local înființat și organizat în subordinea consiliului local, cu personalitate juridică

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

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

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

În acest caz autoritatea locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public local, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local.

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



Referitor la cerințele obligației de serviciu public, în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr.1370/2007, actul intern al autorității locale trebuie:

- i. 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;
- ii. 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;
- iii. să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- iv. 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.

În ceea ce privește procesul de selectare a Operatorului, această operațiune nu este necesară, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii revenind autorității locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului I

| Criteriul | Avantaje | Dezavantaje |
|--|---|---|
| Administrativ | - Nu este necesară avizarea de către Consiliul Concurenței cu privire la ajutorul de stat (GHID privind conținutul actului de încredințare a serviciului comunitar de utilitate publică de transport local de călători din punct de vedere al regulilor de concurență și ajutor de stat, 2019, Art.52 alin. (2) (excepții de la obligația de avizare) | - Este necesară adoptarea unui act normative pentru înființarea serviciului public; |
| Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost / km | - Control al costurilor de operare; - Control asupra nivelului de tarifare; | - Necesitatea acoperirii tuturor cheltuielilor de operare, inclusiv a facilităților acordate; - Cheltuieli suplimentare pentru dotări; |
| Procedurale | - Nu se realizează nicio procedură de atribuire; | |
| Acces la finanțare europeană | - Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport; - Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport; | |
| Social | - Posibilitatea extinderii traseelor | |



| Criteriul | Avantaje | Dezavantaje |
|--|-------------------------|-----------------|
| <ul style="list-style-type: none">- Călători deserviți- Populație totală deservită- Accesul populației la serviciul de transport- Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif | <i>propuse initial;</i> | |
| Mediu <ul style="list-style-type: none">- Nivel CO₂- Nivel noxe | - Nu are impact | - Nu are impact |

Scenariul II. Gestiune directă prin delegarea serviciului către un operator intern

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni. Societatea se înființează prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată. De asemenea, conform Legii nr. 51/2006 republicată, art. 28, al. 2¹, Autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative: deținerea calității de acționar/ asociat unic al operatorului; desfășurarea exclusiv a activității din sfera furnizării/ prestării serviciilor de utilități publice de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului; capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitatea administrativ teritorială.

Sarcinile îndeplinite de Societate sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active Societății, astfel încât aceasta să poată îndeplini sarcini municipale. În cazul în care Societatea 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.

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



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

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei Societăți este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 privind transportul public local¹.

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

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

În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului intern sau în baza unei norme generale este cel descris în Anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, astfel:

| | |
|-----------------------|--|
| Efect financiar net = | Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public |
| | - |
| | Efectele financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză |
| | - |
| | Sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză |
| | + |
| | Un profit rezonabil |

¹ Model contract cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane este publicat în Anexa nr. 2 la Ordinul președintelui A.N.R.S.C. și A.N.A.P. nr .131/1401/17.04.2019



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

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

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

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

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

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

Operatorul va trebui să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea serviciilor de transport public de călători în afara autorității sale contractante, conform art. 5, alin. (2) litera b) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.



Avantaje și dezavantaje ale Scenariului II

| Criteriaul | Avantaje | Dezavantaje |
|--|--|--|
| Administrativ | - Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei pentru introducerea unui nou compartiment/ serviciu. | - Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului. |
| Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost / km | - Având în vedere că operatorul va funcționa cu mijloace de transport și dotări aflate în proprietatea Primăriei, aceasta va încasa redevență. | - Necesitatea compensării cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul; |
| Procedurale | - Nu se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice. | - Necesită avizul Consiliului Concurenței privind ajutorul de stat; |
| Acces la finanțare europeană | - Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport; - Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport. | |
| Social - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif | - Posibilitatea extinderii traseelor propuse inițial | |
| Mediu - Nivel CO ₂ - Nivel noxe | - Nu are impact | - Nu are impact |

Scenariul III. Gestiune delegată prin procedură competitivă către un operator extern

O autoritate a administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator Intern. O astfel de entitate poate fi o societate cu capital privat sau o societate cu acționariat public care nu a făcut obiectul unei atribuirii directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție. Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

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



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

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

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

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

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

Operatorul privat se selectează pe baza unei licitații organizată de autoritatea locală responsabilă.

Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență: (i) o măsură sub forma unei atribuirii directe sau (ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau (iii) o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia). Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani. Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1.000.000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2.000.000 de Euro, respectiv la 600.000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.



Atribuirea directă în Situație de Urgență, care se desfășoară în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 este scutită de obligația de notificare privind ajutoarele de stat. Tot astfel, atribuirea rezultată în urma unor proceduri competitive de atribuire este scutită de notificare, cu condiția ca valoarea compensației acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.

Alegerea atribuirii contractului de delegare a serviciilor de transport public local prin procedură competitivă, ar însemna scoaterea la licitație a traseelor de pe raza Orașului Brezoi.

La o primă privire, ar părea cea mai bună soluție, deoarece prin atribuire competitivă se oferă posibilitatea de a alege cea mai bună soluție pentru un anumit traseu și posibilitatea de a ridica nivelul calitativ al serviciului prin impunerea unor standarde la prestarea serviciului. Totuși, trebuie avut în vedere faptul că transportul public este un serviciu preponderent social, existând posibilitatea să nu prezinte interes pentru operatori de transport privați, care au în vedere mai mult decât orice creșterea profitului, și nu prestarea de servicii sociale. De asemenea, va constitui o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de către administrațiile locale.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului III

| Criteriul | Avantaje | Dezavantaje |
|---|--|---|
| Administrativ | <ul style="list-style-type: none">- Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei pentru introducerea unui nou compartiment/ serviciu. | <ul style="list-style-type: none">- Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului. |
| Economico-financiar: <ul style="list-style-type: none">- Nivel compensație- Nivel tarifare- Nivel redevență- Profit rezonabil- Cost / km | <ul style="list-style-type: none">- Compensațiile pot fi reduse substanțial față de Scenariul II;- Având în vedere că operatorul va funcționa cu mijloace de transport și dotări aflate în proprietatea Primăriei, aceasta va încasa redevență; | <ul style="list-style-type: none">- Necesitatea susținerii operatorului prin acordare de compensații;- Nu există control direct asupra cheltuielilor de operare; |
| Procedurale | | <ul style="list-style-type: none">- Se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice (Legea 99/2016). |
| Acces la finanțare europeană | <ul style="list-style-type: none">- Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport și pentru investiții în infrastructura de transport în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat. | |



| Criteriul | Avantaje | Dezavantaje |
|--|-----------------|--|
| Social - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif | | - Operatorul poate propune să reducă frecvența de operare în intervalele în care nu se înregistrează număr mare de călători, dorind să își maximizeze astfel profitul obținut. |
| Mediu - Nivel CO ₂ - Nivel noxe | - Nu are impact | - Nu are impact |

În ce privește impactul asupra mediului, scenariile studiate nu se diferențiază. Oricare ar fi modalitatea de delegare a serviciului de transport public local, operarea acestuia în condițiile create prin implementarea proiectului "Mobilitate urbană durabilă în Orașul Brezoi" va genera reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO₂) cu 4,1 % în primul an de operare, respectiv cu 8,3 % în ultimul an al perioadei de durabilitate (5 ani).

Având în vedere principalele caracteristici specifice scenariilor analizate se concluzionează că gestiunea directă către un serviciu public de interes local, cu personalitate juridică, înființat și organizat în subordinea consiliului local reprezintă varianta cea mai avantajoasă.

Gestiunea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator intern, presupune înființarea unei societăți comerciale cu capital integral al unității administrativ-teritoriale Orașul Brezoi. Funcționarea unei astfel de organizații implică eforturi financiare semnificative în raport cu veniturile aduse de operarea serviciului de transport public, având în vedere numărul redus de trasee.

În ceea ce privește gestiunea delegată către un operator privat, aceasta reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje, alegerea respectivei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, în special din cauza inexistenței unei modalități de control al autorităților asupra operatorului.

Plecând de la ipotezele expuse, Orașul Brezoi va fi implicat în organizarea, coordonarea, dezvoltarea și eficientizarea serviciului public de transport călători din oraș printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economico-financiar, procedural și social.



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 Brezoi 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 îi revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliul Local Brezoi 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. Și în conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliului Local Brezoi 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.

Astfel, conform prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare (aprobata prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, Consiliul Local al Orașului Brezoi urmează să adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate în Orașul Brezoi prin atribuire direct a contractului de delegare a gestiunii către un operator de drept public de tipul „Serviciu Public de interes local”, cu personalitate juridică, aflat în subordinea exclusivă a Consiliului Local al Orașului Brezoi.

Operatorul intern va fi o unitate care desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciului de utilități publice destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale Brezoi.

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



4. ELEMENTELE HOTĂRĂRII DE DARE ÎN ADMINISTRARE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

4.1. Aria teritorială

Serviciile de transport public se desfășoară pe teritoriul administrativ al Orașului Brezoi.

În conformitate cu art. 5 alin. (2) lit. b din Regulamentul CE 1370/2007, operatorul are dreptul de a presta Serviciul de transport public local doar pe raza administrativ-teritorială a Orașului Brezoi, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare serviciului de transport care intră pe raza unităților administrative-teritoriale vecine.

Operatorul, în calitatea sa de operator intern, are obligația de a nu participa la procedurile de licitație ori negociere directă pentru prestarea de servicii de transport public local în afara razei administrativ-teritoriale a Orașului Brezoi.

4.2. Obligația de serviciu public de transport

Operatorul se obligă să îndeplinească Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu respectarea Obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:

- Operatorul va aplica tarifele de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri sau gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local al Orașului Brezoi, potrivit prevederilor Hotărârii de dare în administrare;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;



- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în Hotărârea de dare în administrare;
- Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în Hotărârea de dare în administrare și în legislația Europeană și națională;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu vehiculele prevăzute în Hotărârea de dare în administrare.

4.3. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

Operatorul va avea drepturi exclusive care vor permite exploatarea serviciilor de transport public local de călători pe ruta și traseul prevăzut în prezentul studiu, respectiv:

- Va avea dreptul la plata Compensației din partea Autorității, în termenii și condițiile prevăzute în Hotărârea de dare în administrare;
- Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Hotărârea de dare în administrare;
- Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate pe traseul atribuit;
- Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Hotărârea de dare în administrare.

4.4. Durata contractului

Durata contractului de delegare va fi de 6 ani, având data de începere 01.01.2023.

Contractul poate fi prelungit prin act adițional, în condițiile legii și Regulamentului CE nr. 1370/2007. De asemenea, contractul poate fi prelungit prin act adițional, în circumstanțele excepționale prevăzute de art. 5 (5) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.

4.5. Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

Redevența

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/



activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul”.

În conformitate cu art. 29, al. 7 din Legea nr. 51/ 2006, operatorii care furnizează/prestează servicii de utilități publice în regim de gestiune directă au obligația calculării, înregistrării și recuperării amortismentelor mijloacelor fixe aferente acestor servicii prin tarif sau prin preț.

Amortizarea mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuie avute în vedere prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale. Astfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului intern s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse (tabelul 4.1).

Valoarea bunurilor date în concesiune este conformă celor prezentate în analiză, luând în considerare și numărul de elemente ale fiecărui mijloc fix prezentat.

Durata de delegare a serviciului nu influențează în niciun fel valoarea redevenței.

Tabelul 4.1. Investiții propuse în sistemul de transport public.

| Mijloc fix | Clasa ² | Valoare de investiție, Lei fără TVA | Perioada de amortizare | Valoare amortizare anuală, Lei |
|---|--------------------|-------------------------------------|------------------------|--------------------------------|
| Autobuze hibride de capacitate medie - 3 bucăți | 2.3.2.1.3.1 | 3.409.409,54 | 8 | 426.176,19 |
| Autobază | 1.3.1.1 | 1.303.976,61 | 48 | 27.166,18 |
| Stații de autobuz | 1.3.1 | 56.229,39 | 24 | 2.342,89 |
| | | | Total | 455.685,26 |

Contractul de finanțare externă nerambursabilă pentru proiectul proiectul "**Mobilitate urbană durabilă în Orașul Brezoi**" în care sunt incluse mijloacele fixe ce urmează să fie utilizate pentru operarea serviciului a fost semnat în partea a doua a anului 2019. Având în vedere stadiul actual al activităților proiectului, se estimează că operarea serviciului de transport public va fi posibilă începând cu data de 01.01.2023. Prin urmare, estimările privind numărul anual de călătorii care vor fi atrase de modul de transport public în perioada 2023-2028 se adoptă din Studiul de trafic aferent proiectului de investiții aprobat în anul 2018, cu actualizările ulterioare.

² Catalogul privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe.



Gradul de suportabilitate a populației privind costurile cu redevența

În conformitate cu H.G. nr. 246/2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice, rata de suportabilitate este procentajul din venitul mediu lunar al familiei (gospodăriei) cheltuit pe o categorie de servicii comunitare de utilități publice (nivelul facturii medii lunare împărțit la venitul mediu lunar al gospodăriei exprimat în procente).

Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populației este de a stabili contextul condițiilor socio-economice și demografice față de care vor fi introduse măsuri de investiții în domeniul transportului public. Aceste condiții vor determina efectiv dacă valoarea redevenței propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public.

Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate de o gospodărie pentru utilizarea serviciului de transport public la venitul mediu net al unei gospodării:

$$\text{Gradul/rata de suportabilitate (\%)} = \text{Total factura pe lună} / \text{Venitul mediu} \times 100$$

Unde:

Total factura pe lună - cheltuielile suportate de o gospodărie pentru utilizarea serviciului de transport public (considerând în medie 2,62 persoane/ gospodărie, în acord cu datele publicate de INS, Recensământul populației și al locuințelor 2011);

Venitul mediu – venitul mediu net la nivelul unei gospodării din Regiunea Sud-Vest Oltenia (considerând venitul net al unei persoane în valoare de 1661 Lei, în acord cu datele publicate de INS, baza de date Tempo Online pentru anul 2019, respectiv un număr mediu de 2,62 persoane/ gospodărie, în acord cu datele publicate de INS, Recensământul populației și al locuințelor 2011);

Ținând seama de relația de calcul de mai sus și de valorile parametrilor considerați, rezultă că rata de suportabilitate pentru serviciul de transport public local din Orașul Brezoi este de 2,41%.

Această valoare este comparabilă cu cea recomandată în Strategia națională privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice pentru transportul public local, respectiv 3%.

În acest context, având în vedere că valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/ activității de utilități publice reprezintă o sumă mult prea mare (455.685,26 lei/ an), se consideră oportun ca în calculul redevenței să se recurgă la aplicarea unei limite de până la 2,41% reprezentată de gradul de suportabilitate al populației. Aplicarea acestei

metodologii de calcul nu va influența negativ contabilitatea Orașului Brezoi, întrucât măsurile de investiții în domeniul transportului public vor fi finanțate în proporție de 98% din fonduri nerambursabile, iar din bugetul local se vor finanța 2% din totalul investițiilor.

Este important de subliniat faptul că nivelul propus al redevenței trebuie determinat astfel încât să fie suportabil, iar compania să nu mărească tarifele de călătorie pentru utilizarea transportului public de călători. Astfel, pentru concesionarea serviciului de transport public în Orașului Brezoi, începând cu anul 2023, se propune o redevență de 10.982,01 lei/ an (tabelul 4.2), valoare fundamentată conform amortizării pentru mijloacele fixe achiziționate prin proiect, aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Redevența se va calcula la valoarea efectivă a bunurilor acordate de către Autoritate către Operator.

Tabelul 4.2. Redevența estimată în cadrul Hotărârii de dare în administrare .

| Anul | Valoare mijloace fixe date în administrare, Lei fără TVA | Valoare amortizare, Lei/ an | Gradul/ rata de suportabilitate | Valoare redevența care va fi plătită, Lei/ an |
|------|--|-----------------------------|---------------------------------|---|
| 2023 | 4.769.615,54 | 455.685,26 | 2,41% | 10.982,01 |
| 2024 | 4.769.615,54 | 455.685,26 | 2,41% | 10.982,01 |
| 2025 | 4.769.615,54 | 455.685,26 | 2,41% | 10.982,01 |
| 2026 | 4.769.615,54 | 455.685,26 | 2,41% | 10.982,01 |
| 2027 | 4.769.615,54 | 455.685,26 | 2,41% | 10.982,01 |
| 2028 | 4.769.615,54 | 455.685,26 | 2,41% | 10.982,01 |

Valorile prezentate mai sus sunt estimate de către consultant pe baza necesarului de investiții în vederea dezvoltării serviciului de transport public. Pe lângă mijloacele fixe prezentate, la calculul redevenței se pot avea în vedere și alte investițiile necesare pentru dezvoltarea și sistemului de transport public.

Costuri, modalități de alocare a costurilor

În acord cu prevederile Ordinul nr. 134/ 2019 privind modificarea și completarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/ 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 365 din 10 mai 2019, structura cheltuielilor aferente efectuării serviciului de transport public local ținând cont de cheltuielile de exploatare pentru efectuarea serviciului (cheltuieli materiale, cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații, cheltuieli cu salariile personalului) și de cheltuielile financiare.

Valorile anuale ale costurilor estimate pentru funcționarea serviciului de transport public local pe teritoriul Orașului Brezoi sunt centralizate în tabelul următor. Acestea corespund

unui parcurs mediu de 313.748 km/an, calculat în acord cu programul de circulație planificat. Variația anuală a costului mediu pe km, de la 3,22 lei/ km în anul 2023, la 3,59 lei/ km în anul 2028 este generată de creșterea indexarea cheltuielilor cu rata inflației de 2,2%/ an (prognoză BNR pentru perioada 2020-2022).

Tabelul 4.3. Cheltuieli de operare.

| Elemente de cheltuieli | Anul | | | | | |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| Cheltuieli materiale | 477303,72 | 487804,41 | 498536,10 | 509503,89 | 520712,98 | 532168,67 |
| Combustibil | 459076,31 | 469175,99 | 479497,86 | 490046,81 | 500827,84 | 511846,05 |
| Service auto (întreținere-reparații) | 9113,71 | 9314,21 | 9519,12 | 9728,54 | 9942,57 | 10161,31 |
| Alte cheltuieli materiale | 9113,71 | 9314,21 | 9519,12 | 9728,54 | 9942,57 | 10161,31 |
| Cheltuieli cu taxe/ impozite și autorizații | 33182,01 | 33670,41 | 34169,56 | 34679,69 | 35201,05 | 35733,87 |
| Inspecția tehnică periodică | 1800,00 | 1839,60 | 1880,07 | 1921,43 | 1963,70 | 2006,90 |
| Asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie | 18000,00 | 18396,00 | 18800,71 | 19214,33 | 19637,05 | 20069,07 |
| Asigurarea persoanelor transportate și a bagajelor | 900,00 | 919,80 | 940,04 | 960,72 | 981,86 | 1003,46 |
| Licență comunitară | 1500,00 | 1533,00 | 1566,73 | 1601,20 | 1636,43 | 1672,43 |
| Redeventă | 10982,01 | 10982,01 | 10982,01 | 10982,01 | 10982,01 | 10982,01 |
| Cheltuieli cu salariile personalului | 500112,00 | 511114,46 | 522358,98 | 533850,88 | 545595,60 | 557598,70 |
| Salarii | 500112,00 | 511114,46 | 522358,98 | 533850,88 | 545595,60 | 557598,70 |
| Cheltuieli de exploatare | 1010597,73 | 1032589,28 | 1055064,64 | 1078034,46 | 1101509,63 | 1125501,24 |
| Total cheltuieli | 1010597,73 | 1032589,28 | 1055064,64 | 1078034,46 | 1101509,63 | 1125501,24 |
| Profit | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Valoare totală servicii de transport | 1010597,73 | 1032589,28 | 1055064,64 | 1078034,46 | 1101509,63 | 1125501,24 |
| Număr total de km planificați anual | 313748,16 | 313748,16 | 313748,16 | 313748,16 | 313748,16 | 313748,16 |
| Tarif mediu (lei/ km) | 3,22 | 3,29 | 3,36 | 3,44 | 3,51 | 3,59 |

Cheltuielile de combustibil pentru funcționarea mijloacelor de transport public au fost determinate considerând un consum mediu de 29,5 litri motorină/ 100 km, respectiv valoarea de 4,96 lei/litru în primul an de operare.

Cheltuieli cu salariile personalului țin seama de valorile lunare ale salariilor brute prezentate în tabelul 4.4. Acestea sunt specifice primului an de operare. Pentru următoarea perioadă s-a aplicat rata inflației de 2,2% pe an, menținând structura din organigrama propusă pentru Serviciul Comunitar de Transport Public Local Brezoi (figura 4.1).

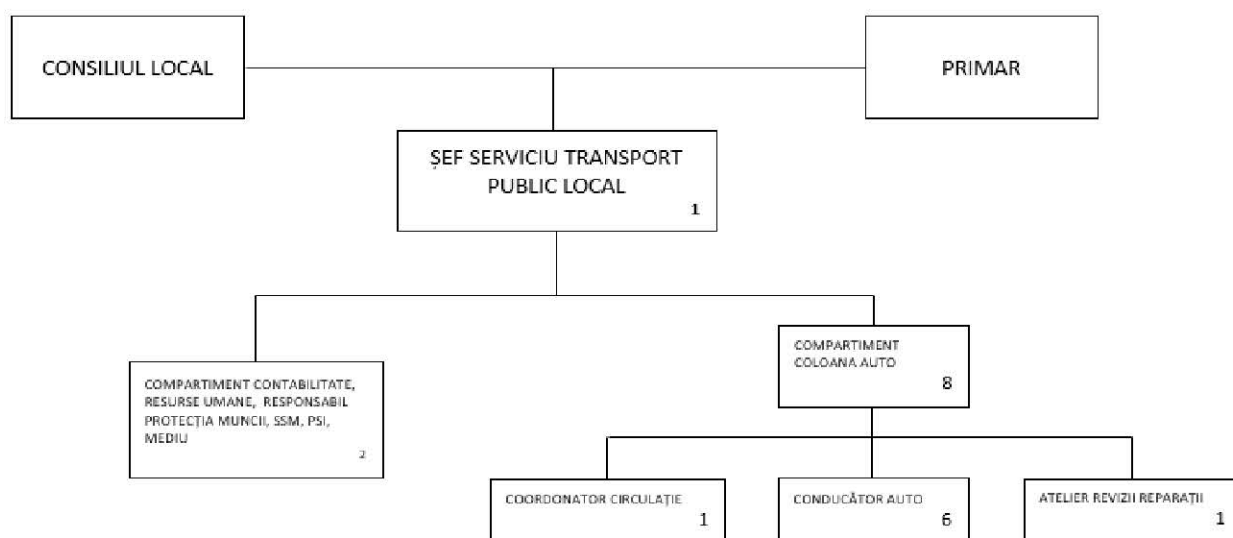


Figura 4.1. Organigrama propusă pentru SCTPLB.

Tabelul 4.4. Cheltuieli cu salariile personalului, anul 1.

| Postul | Nr. salariați | Salariul brut lunar, Lei | Salariul brut anual, Lei |
|---|---------------|--------------------------|--------------------------|
| Contabilitate, resurse umane, responsabil protecția muncii, SSM, PSI, mediu | 2 | 3000 | 72,000 |
| Șef Serviciu Transport public local | 1 | 5000 | 60,000 |
| Coordonator circulație | 1 | 4000 | 48,000 |
| Conducător auto | 6 | 4000 | 288,000 |
| Atelier revizii reparații | 1 | 2676 | 32,112 |
| Total | 11 | | 500.112,00 |

Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Veniturile care intră în calculul compensației reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de către Operator.

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

- i. venituri din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit;
- ii. venituri din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în mașini, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.);
- iii. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit contractului de delegare;
- iv. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate. Sunt acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări de mijloace fixe aferente bunurilor proprii, valorificare de deșeuri, închirierea temporară a unor spații ale Operatorului, venituri asociate drepturilor de autor și proprietate intelectuală, etc..

În cazul de față au fost considerate veniturile din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie și din diferențele de tarif percepute pentru categoriile de utilizatori pentru care se acordă reduceri sau gratuități (Capitolul 3.1).

În primul an de operare integrală a serviciului de transport public (2023) se estimează un număr de 143.916 călătorii, iar în ultimul an al perioadei de analiză (2028) 204.913 călătorii. Acestea reprezintă deplasări pentru care se utilizează drept titlul de călătorie biletul, cât și abonamentele disponibile în structura tarifară (pentru 1 săptămână, 2 săptămâni, 1 lună), luându-se în calcul călătoriile realizate atât de către persoanele cărora li se aplică tariful întreg al unei călătorii, cât și de către persoanele care beneficiază de reduceri sau de gratuități.

Pentru determinarea numărului de călătorii anuale între limitele intervalului de analiză (tabelul 4.6), s-a aplicat interpolarea liniară. Estimarea numărului de călătorii efectuate pentru fiecare an de contract a fost realizată pe baza concluziilor din studiile de trafic care au fundamentat dimensionarea investițiilor în transportul public local precum și impactul acestora asupra mobilității persoanelor din Orașul Brezoi.

Tabelul 4.6. Număr călătorii atrase de sistemul de transport public.

| Anul | Călătorii | | | | |
|------|-----------|--------|---------------------------|---------------------------|----------------------|
| | Total | Bilete | Abonamente 1 săptămână | Abonamente 2 săptămâni | Abonamente 1 lună |
| 2023 | 143916 | 28783 | 2878 | 4317 | 107938 |
| 2024 | 156115 | 31223 | 3122 | 4683 | 117087 |
| 2025 | 168314 | 33663 | 3366 | 5049 | 126236 |
| 2026 | 180513 | 36103 | 3610 | 5415 | 135385 |
| 2027 | 192712 | 38542 | 3854 | 5781 | 144535 |
| 2028 | 204913 | 40983 | 4098 | 6147 | 153685 |

Numărul de călătorii asociat fiecărui tip de abonament este: abonament 1 săptămână – 15 călătorii, abonament 2 săptămâni – 30 călătorii și abonament 1 lună – 60 călătorii. Considerând acest număr de călătorii și valoarea unitară a titlurilor de călătorie (Capitolul 3.1), s-a determinat valoarea anuală a veniturilor pe care le va încasa operatorul din activitatea de transport (tabelul 4.7).

Tabelul 4.7. Venituri anuale generate de sistemul de transport public.

| Anul | Călătorii | | | | |
|------|-----------|---------------------------|---------------------------|----------------------|-----------|
| | Bilete | Abonamente 1 săptămână | Abonamente 2 săptămâni | Abonamente 1 lună | Total |
| 2023 | 57566 | 3456 | 5040 | 107940 | 174002,00 |
| 2024 | 62446 | 3744 | 5460 | 117060 | 188710,00 |
| 2025 | 67326 | 4032 | 5880 | 126240 | 203478,00 |
| 2026 | 72206 | 4338 | 6335 | 135360 | 218239,00 |
| 2027 | 77084 | 4626 | 6755 | 144540 | 233005,00 |
| 2028 | 81966 | 4914 | 7175 | 153660 | 247715,00 |

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Operatorul are dreptul să rețină toate veniturile rezultate din prestarea altor activități de transport și a activităților conexe serviciului de transport public local, care nu fac obiectul delegării de gestiune.

Orașul Brezoi va stabili Tarifele de călătorie, iar operatorul Serviciul Comunitar de Transport Public Local Brezoi va încasa veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie pentru serviciile de transport public prestate în baza Hotărârii de dare în administrare.



Compensația

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

Autoritatea va plăti Operatorului Compensație pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, calculată după următoarea formulă:

$$C = CE - V$$

Unde:

- C reprezintă Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public
- CE reprezintă Cheltuielile totale eligibile
- V reprezintă Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public

Valoarea estimată a compensației pentru fiecare an al contractului este precizată în tabelul de mai jos.

Tabelul 4.8. Compensația anuală asociată serviciului de transport public.

| Nr. | Indicator | Anul | | | | | |
|-----|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
| I | Cheltuieli totale CE (la nivelul cheltuielilor totale din structura pe elemente de cheltuieli a tarifului mediu ofertat/aplicat) | 1010597,73 | 1032589,28 | 1055064,64 | 1078034,46 | 1101509,63 | 1125501,24 |
| II | Venituri totale V, din care: | 174002,00 | 188710,00 | 203478,00 | 218239,00 | 233005,00 | 247715,00 |
| | Venituri din vânzări de Titluri de călătorie | 174002,00 | 188710,00 | 203478,00 | 218239,00 | 233005,00 | 247715,00 |
| | Alte venituri | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| III | Compensația C (I + II - III), din care: | 836595,73 | 843879,28 | 851586,64 | 859795,46 | 868504,63 | 877786,24 |
| | Diferențe de tarif, inclusiv asociate gratuităților | 54000,00 | 58800,00 | 64200,00 | 69000,00 | 74400,00 | 78600,00 |

Valorile sunt prognozate la data realizării studiului de oportunitate, acestea fiind supuse actualizărilor periodice, atât pe baza datelor obținute după finalizarea procedurilor de achiziție a mijloacelor fixe menționate în programele de investiții cât și pe baza auditurilor tehnico-economice și a aprobării de către Autoritate a unor nivele de cost/km diferite, ca urmare a evoluției elementelor de cost. De asemenea, modificarea politicii tarifare va duce la modificarea valorii compensației.

4.6. Standarde de calitate și mecanisme de stimulare a eficienței

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători se revizuiesc anual de către Autoritate, iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin actualizarea Hotărârii de dare în administrare, în funcție de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea dată anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritate.

Pentru monitorizarea acestora, s-au stabilit următorii indicatori de performanță:

- numărul de curse neregulate sau suspendate din culpa operatorului;
- numărul de curse neefectuate din culpa operatorului pe o durată mai mare de 24 ore;
- numărul de reclamații ale călătorilor privind dotările de confort și calitatea serviciului, dintre care: a) numărul de reclamații fundamentate; b) numărul de reclamații rezolvate; c) numărul de reclamații nerezolvate;
- numărul de autovehicule utilizate zilnic raportat la numărul de autovehicule necesar pentru realizarea Programului de circulație;
- respectarea condiții de calitate (mijloace de transport curate, mijloace de transport în care funcționează sistemele de încălzire/ răcire) ;
- cuantumul sancțiunilor și penalităților plătite de operator pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
- numărul abaterilor de la prevederile legale constatate și sancționate de personalul împuternicit;
- numărul accidentelor în trafic din vina personalului propriu al operatorului.

În cazul în care se consideră alți indicatori de performanță care ar fi relevanți în monitorizarea calității operării, indicatorii menționați pot fi îmbunătățiți prin introducerea unora noi.

4.7. Mecanismul de evitare a oricărei supracompensări

Evitarea supra- sau sub-compensării și respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico-economic, urmat de decontarea anuală de regularizare. În plus, cerințele de evidență separată a altor activități desfășurate și alocarea de cota de costuri indirecte și generale asigură trasabilitatea costurilor obligației de serviciu public.



5. CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri dezvoltarea serviciului de transportului public local din Orașul Brezoi.

Având în vedere repartiția populației la nivelul ariei de studiu și necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, care să deservească centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor.

Analizând cele prezentate mai sus și având în vedere că:

- Potrivit Legii nr. 92/2007, transportul local de persoane prin curse regulate se înființează și se organizează de către autoritățile administrației publice locale, iar unul dintre principiile care trebuie respectate este cel al satisfacerii cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale salariaților operatorilor economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale.
- Totodată, Serviciile de transport public local se supun normelor europene ce reglementează acest domeniu. În acest sens, precizăm că Prevederile Regulamentului (CE) al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr.1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr.1191/69 și nr.1107/70 ale Consiliului, se aplica în mod direct în dreptul român, prevederile sale prevalând celor din legislația națională. Regulamentul nr.1370/2007 definește „transportul public de călători” ca fiind „serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu”.
- Potrivit Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.



- Orașul Brezoi a parcurs toate demersurile necesare pentru lansarea intenției de delegare către un operator intern în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, respectiv a transmis anunțul de intenție în data de 15.04.2019, având număr de înregistrare JOUE: 2019/S 074-176676,

se concluzionează că este oportună delegarea serviciului de transport public local către Serviciul Comunitar de Transport Public Local Brezoi.

Orașul Brezoi a efectuat demersuri pentru atragerea de fonduri nerambursabile pentru investițiile prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru modernizarea infrastructurii și a dotărilor de transport public local de călători. Aceasta presupune un Contract de delegare tip Contract de Servicii Publice/ Hotărâre de dare în administrare a prestării serviciului de transport public, în conformitate cu legislația Uniunii Europene.

Operarea de către operatorul intern va începe în urma aprobării Hotărârii de dare în administrare conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, operarea pe baza acestui contract fiind estimată să înceapă la data de 01.01.2023.

Oportunitatea delegării serviciului de transport public local de călători operatorului de transport public local Serviciul Comunitar de Transport Public Local Brezoi, aflat în subordinea Consiliului Local al Orașului Brezoi este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public local de călători în condiții de calitate, siguranță, capacitate managerială și raport calitate / preț cât mai bun, așa cum a fost demonstrat în capitolele anterioare.

În concluzie, din analizarea tuturor scenariilor posibile, se consideră oportună soluția **gestiunii directe a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul Orașului Brezoi prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator public de tipul „Serviciu Public de interes local”, cu personalitate juridică, aflat în subordinea exclusivă a Consiliului Local Brezoi.**