

R O M Â N I A
JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN
MUNICIPIUL REȘIȚA
S E C R E T A R

Nr. 26506/18.08.2017

A N U N T

În conformitate cu art. 6 al Legii 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică cu modificările și completările ulterioare, aducem la cunoștință publică, faptul că în ședința ordinară a Consiliului Local al Municipiului Reșița din **AUGUST 2017**, urmează să fie supus spre aprobare următorul proiect de hotărâre:

Proiect de hotărâre privind atribuirea în gestiune directă a serviciului de transport public local de călători în Municipiul Reșița, către o Companie Municipală.

Persoanele care au propuneri, sugestii și opinii cu privire la proiectele de hotărâre afișate, le pot depune în scris la Biroul Elaborare Documente privind Administrația Publică Locală și Arhivă, et. II.

S E C R E T A R,
BUCUR Lucian-Cornel



HOTĂRÂREA Nr. _____
din _____ 2017

privind atribuirea în gestiune directă a serviciului de transport
public local de călători în Municipiul Reșița,
către o Companie Municipală

Consiliul Local al Municipiului Reșița, întrunit în ședința ordinară din data
_____ 2017;

Având în vedere Expunerea de motive și Raportul de specialitate al Direcției
Investiții, Dezvoltare Locală și Mobilitate Urbană - Serviciul Gospodărie Urbană și Mediu;

Văzând Raportul final propus consultării publice - Studiu de oportunitate al delegării
serviciului de transport public local din Municipiul Reșița elaborat de S.C. F.I.P.
CONSULTING S.R.L., înregistrat cu nr. 26496/18.08.2017;

Având în vedere Hotărârea Consiliului Local Nr. 260 din 11.08.2011 pentru
Atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de
persoane prin curse regulate în Municipiul Reșița, către S.C. SPEDITION RO-A TIR S.R.L,
cu modificările și completările ulterioare;

Luând în considerare Ordinul 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a
Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările
ulterioare;

Văzând 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;

Luând în considerare Ordinul Nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind
stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de
persoane;

Ținând cont de Ordinul 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;

În conformitate cu Ordinul Nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a
contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

Ținând cont de Ordonanța Guvernului Nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de
servicii publice subvenționate de transport rutier și de transport pe căile navigabile
interioare, republicată;

Văzând Legea Nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și
completările ulterioare;

În conformitate cu art. 28 alin. (2), lit. b) din Legea Nr. 51/2006 a serviciilor
comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

În conformitate cu prevederile Legii nr. 19/2002 privind garantarea furnizării de
servicii publice în transporturile rutiere și pe căi navigabile interioare pentru aprobarea
O.G. nr. 97/1999, republicată;

În baza Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al
Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare
a Regulamentelor (CEE) NR. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;

Văzând și Anunțul de intenție fără invitație la procedura concurențială de ofertare -
Atribuire directă Servicii publice de transport feroviar și rutier de călători 2016/S 190-
341543;

În temeiul art. 36 alin.(2) lit. c) și d) , alin. (6), lit a), pct. 14, alin. (5) lit. a), art. 45, alin. (1), art. 49, art. 115 alin. (1) lit.b), alin. (3) și alin. (6) ale Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală republicată, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. - Se însușește studiul de oportunitate elaborat în vederea delegării serviciului de transport public local de călători din Municipiul Reșița, întocmit de S.C. FIP CONSULTING S.R.L. București, care devine document oficial certificat prin ștampile și semnături și care produce efecte juridice, fapt pentru care Managerul de Proiect dl Radu Andronic răspunde personal după caz administrativ, civil și penal pentru exactitatea mențiunilor, a datelor, a calculelor, a prețurilor cuprinse în acesta și pentru respectarea întocmai a actelor normative naționale și europene, studiu prezentat în anexă, anexă ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. - Se aprobă gestiunea delegată prin atribuire directă către o Companie Municipală ca modalitate de operare și administrare a serviciului de transport public local de călători din Municipiul Reșița, în conformitate cu concluziile și recomandările cuprinse în Studiul de oportunitate elaborat în vederea delegării serviciului de transport public local din Municipiul Reșița.

Art. 3 - Se aprobă modelul Contractului de servicii publice de transport local de călători, prin atribuire directă a serviciului de transport public local de călători din Municipiul Reșița, către Compania Municipală, prezentat în anexă, anexă ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 4. - Se aprobă caietul de sarcini de operare, prezentat în anexă, anexă ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 5. - Se aprobă Regulamentul de operare, prezentat în anexă, anexă ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 6. - Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Direcția Investiții, Dezvoltare Locală și Mobilitate Urbană - Serviciul Gospodărie Urbană și Mediu, Direcția Buget, Finanțe-Contabilitate, Resurse Umane, Direcția pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al municipiului Reșița, Serviciul Public Direcția de Asistență Socială și operatorul intern Societatea Transport Urban Reșița S.A;

Art. 7. - Prezenta hotărâre intră în vigoare la data comunicării;

Art. 8. - Prezenta hotărâre se comunică:

- Primarului Municipiului Reșița domnul Popa Ioan;
- Prefectului și Instituției Prefectului Județul Caraș-Severin;
- Direcției Investiții, Dezvoltare Locală și Mobilitate Urbană;
- Direcției Buget, Finanțe-Contabilitate, Resurse Umane
- Serviciului Gospodărie Urbană și Mediu;
- Serviciului Public Direcția de Asistență socială;
- Direcției pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al municipiului Reșița;
- Societatea Transport Urban Reșița S.A..

AVIZAT
SECRETAR
BUCUR LUCIAN CORNEL

RAPORT DE SPECIALITATE

**privind atribuirea în gestiune directă a serviciului de transport
public local de călători în Municipiul Reșița,
către o Companie Municipală**

Autoritățile administrației publice locale au competențe exclusive în ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și coordonarea serviciului de transport în Municipiul Reșița.

Compania Municipală Societatea Transport Urban Reșița S.A. este definită ca operator intern în sensul articolului 5 aliniatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007.

Autoritatea locală a publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene informații referitoare la numele și adresa autorității competente tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea serviciului de transport public local de călători în Municipiul Reșița.

Capacitatea de exploatare a operatorului cu capital de stat a determinat strategia de contractare adoptată de autoritatea locală, astfel încât prin achiziționarea de către acesta a mijloacelor de transport second hand necesare, sistemul e-ticketing, precum și a depoului de tramvaie, operatorul intern să poată presta activitatea de transport public local de călători odată cu atribuirea directă a serviciului, conform cerințelor impuse prin programul de transport respectiv prin cerințele Regulamentului 1370/2007 (CE).

Se are în vedere și intenția autorității locale pentru modernizarea sistemului de transport electric cu tramvaiul, respectiv amenajarea infrastructurii de transport în Municipiul Reșița, (decizia autorității locale pentru reluarea transportului în comun cu tramvaiul) soluția fiind revizuită în cadrul PMUD – Plan de mobilitate Urbană Durabilă a municipiului Reșița, aprobat prin H.C.L. Nr. 165/25.07.2017, acesta fiind un instrument de planificare strategică pentru accesarea fondurilor europene.

La nivel de cerere de finanțare se va solicita și se verifică conformitatea cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) NR. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului doar a Contractului de delegare a gestiunii încheiat cu operatorul de transport căruia îi sunt puse la dispoziție mijloacele de transport achiziționate în cadrul cererii de finanțare, conform Ghidului solicitantului – condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu titlul POR/2017/4/4.1/1 Axa prioritară 4, obiectivul specific 4.1 – Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe Planurile de mobilitate Urbană Durabilă (recomandările ghidului aflat în consultare publică).

Pentru activitățile de elaborare a proiectului Contractului de Delegare de Gestiune, respectiv Studiul de oportunitate al delegării serviciului de transport public local, inclusiv în procesul de obținere a avizelor necesare pentru intrarea în vigoare a contractului, se află în derulare procedura serviciului de consultanță achiziționat, având termen conform strategiei de contractare (anexă la contract de servicii) pentru elaborarea proiectului 15 septembrie.

Până când operatorul intern va deveni operațional Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Reșița, nr. 15516/15.09.2011, a fost prelungit prin Actul Adițional Nr. 3, dar nu mai târziu de 31.01.2018, celelalte prevederi ale Contractului rămân neschimbate.

Se are în vedere faptul că operatorul intern al autorității locale este într-un proces de organizare care presupune asigurarea tuturor resurselor descrise mai sus, respectiv în momentul în care sunt create condiții optime desfășurării acestor activități, (obținerea licențelor și a contractului de atribuire, organizare contabilitate distinctă) acesta va deveni operațional.

Într-o primă etapă se aprobă gestiunea delegată către o Companie Municipală ca modalitate de operare și administrare a serviciului de transport public local de călători din Municipiul Reșița, în conformitate cu concluziile și recomandările cuprinse în Studiul de oportunitate elaborat de S.C. FIP CONSULTING S.R.L. București în vederea delegării serviciului de transport public local din Municipiul Reșița, (atribuire directă operator intern) ulterior când Compania Municipală este operațională (în termenul de 60 zile de notificare către Spedition RO A TIR S.R.L.) se va atribui contractul de servicii publice către Societatea Transport Urban Reșița S.A.. printr-o Hotărâre a Consiliului Local Reșița, iar H.C.L. Nr. 178/2011 respectiv H.C.L. Nr. 260/2011 vor fi revocate.

În cadrul studiului de oportunitate au fost analizate 3 scenarii posibile de operare a serviciului de transport public (1-administrare directă, 2-companie municipală și 3-companie privată), scenariul 2 având cele mai multe avantaje și cele mai puține dezavantaje.

De asemenea se aprobă și drafturile privind: contractul de delegare, regulamentul de operare și caietul de sarcini de operare, acestea urmând a fi negociate/dezvoltate cu compania municipală, până la atribuirea propriu-zisă a contractului de delegare.

Prin prezentul proiect de hotărâre se dorește asigurarea continuității serviciului de transport public local de persoane în Municipiul Reșița prin internalizarea acestuia, respectiv atribuirea în gestiune directă a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Reșița, către Compania Municipală/operatorul intern - Societatea Transport Urban Reșița S.A..

Față de cele prezentate supunem spre analiză proiectul de hotărâre în forma prezentată.

**DIRECTOR EXECUTIV,
CĂTANĂ TITIANA**

**ȘEF SERVICIU,
BURILEANU CORNELIA**

**DIRECTOR ECONOMIC,
ASOFRONEI UZUN MARIA**

**ȘEF BIROU,
BARBU OCTAVIAN**

**INSPECTOR,
DUMITRACHE MARIUS**

EXPUNERE DE MOTIVE

**privind atribuirea în gestiune directă a serviciului de transport
public local de călători în Municipiul Reșița,
către o Companie Municipală**

Autoritățile administrației publice locale au competențe exclusive în ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și coordonarea serviciului de transport în Municipiul Reșița.

Compania Municipală Societatea Transport Urban Reșița S.A. este definită ca operator intern în sensul articolului 5 aliniatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007.

Se are în vedere intenția autorității locale pentru atragerea de fonduri europene nerambursabile pe axa POR 4.1 respectiv internalizarea serviciului de transport public local de persoane (s-a notificat Anunțul de intenție pentru procedura atribuirii directe unui operator intern a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local).

Pentru activitățile de elaborare a proiectului Contractului de Delegare de Gestiune, respectiv studiul de oportunitate al delegării serviciului de transport public local, inclusiv în procesul de obținere a avizelor necesare pentru intrarea în vigoare a contractului, se află în derulare procedura serviciului de consultanță achiziționat, având termen conform strategiei de contractare (anexă la contract de servicii) pentru elaborarea proiectului 15 septembrie.

Până când operatorul intern va deveni operațional Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Reșița, nr. 15516/15.09.2011, a fost prelungit prin Actul Adițional Nr. 3, dar nu mai târziu de 31.01.2018, celelalte prevederi ale Contractului rămân neschimbate.

Se are în vedere faptul că operatorul intern al autorității locale este într-un proces de organizare care presupune asigurarea tuturor resurselor descrise mai sus, respectiv în momentul în care sunt create condiții optime desfășurării acestor activități, (obținerea licențelor și a contractului de atribuire) acesta va deveni operațional.

Într-o primă etapă se aprobă gestiunea delegată către o Companie Municipală ca modalitate de operare și administrare a serviciului de transport public local de călători din Municipiul Reșița, în conformitate cu concluziile și recomandările cuprinse în Studiul de oportunitate elaborat de S.C. FIP CONSULTING S.R.L. în vederea delegării serviciului de transport public local din Municipiul Reșița, (atribuire directă operator intern) ulterior când Compania Municipală este operațională (în termenul de 60 zile de notificare către Spedition RO A TIR S.R.L.) se va atribui contractul de delegare către Societatea Transport Urban Reșița S.A. printr-o Hotărâre a Consiliului Local Reșița, iar H.C.L. Nr. 178/2011 respectiv H.C.L. Nr. 260/2011 vor fi revocate.

De asemenea se aprobă și drafturile privind proiectul de contract de delegare, regulamentul de operare și caietul de sarcini de operare, acestea urmând a fi negociate/dezvoltate cu compania municipală, până la atribuirea propriu-zisă a contractului de delegare.

Prin prezentul proiect de hotărâre se dorește asigurarea continuității serviciului de transport public local de persoane în Municipiul Reșița prin internalizarea acestuia.

Față de cele prezentate propunem spre aprobare Consiliului Local al municipiului Reșița proiectul de hotărâre înaintat.

PRIMAR,
POPA IOAN



FIP Consulting
Linking Opportunities®



RINA SIMTEX
ORGANISMUL DE CERTIFICARE



CĂTRE: Municipiul Reșița
Piața 1 Decembrie 1918, nr. 1A, Reșița, Caraș-Severin
Telefon: 0255 211 692
Fax: 0255 212 655

Nr. 1344/18.08.2017

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI
REȘIȚA

REGISTRATURA GENERALĂ

NR. 26496
ZIUA 18 LUNA 08 ANUL 2017

În atenția domnului Ioan Popa – Primar al Municipiului Reșița
În atenția doamnei Titiana Cătană – Direcția Tehnică

Subiect: Adresă de înaintare a Studiul de oportunitate al delegării serviciului de transport public local – varianta preliminară

Stimate Domn,
Stimată Doamnă

Subscrisa SC FIP CONSULTING SRL, cu sediul în Onești, Str. Calea Slănicului nr. 63, Județ Bacău, număr de înmatriculare Jo4/292/2006, cod fiscal RO 18423208, avem în derulare cu Primăria Municipiului Reșița contractul de servicii 18839/11.07.2017 având ca obiect elaborarea "Studiul de oportunitate al delegării serviciului de transport public local". Prin prezenta vă înaintăm:

- Raportul Draft, în varianta electronică.

Cu stima,
Radu Andronic
Administrator
SC FIP CONSULTING SRL



CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI
REȘIȚA

REGISTRATURA GENERALĂ

18 NR. 26496
ZIUA 18 LUNA 08 ANUL 2017

STUDIU DE OPORTUNITATE

al delegării serviciului de transport public local din
Municipiul Reșița

SC FIP CONSULTING SRL

August 2017

Raport final propus consultării publice

Studiu de oportunitate transport public local Reșița

Colectiv de elaborare

Radu Andronic	Project Manager
Romeo Ene	Inginer Transporturi
Cristinel Șandru	Economist
Marian Istrate	Geograf, specialist dezvoltare urbană

Informații despre livrabil

Revizie	Livrabil	Data
1	Versiune finală, pentru aprobarea CL Reșița	17/08/2017

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor de referință în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană și transporturi. Preluarea acestora de către terțe parti poate constitui concurența neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare. Sursa analizelor (figuri, planșe, tabele, diagrame etc.) este reprezentată de analiza Consultantului, dacă nu se specifică altceva..

Informațiile cu caracter teoretic din secțiunile "Analiza oportunității privind modul de administrare a Serviciilor de Transport Public" și "Analiza tehnico-economică privind modalitatea dotării cu active" sunt preluate din Ghidul "Aspecte de avut în vedere pentru finanțarea transportului public" elaborat de JASPERS – ARUP - Metroul SA pentru MDRAP (www.inforegio.ro).

Cuprins

Titlul lucrării.....	4
Beneficiarul studiului	4
Elaboratorul studiului	4
Obiectul si scopul studiului	4
Referinte legale	6
Definitii si abrevieri	7
Prezentarea situației actuale a transportului public.....	11
Situatia actuala a transportului public la nivelul beneficiarului	11
Oportunitati si nevoi existente la nivelul UAT pentru dezvoltarea transportului public.....	19
Elemente de eligibilitate si legalitate ale operatorului municipal nou infiintat	20
Analiza oportunitatii privind modul de administrare a Serviciilor de Transport Public	22
Scenariul 1 – Gestiune Directa.....	23
Scenariul 2 – Gestiune delegata catre un operator Municipal	24
Scenariul 3 – Gestiune delegata catre un operator Extern.....	27
Concluzii si recomandari privind modul de administrare a serviciilor de Transport Public: motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică modul de administrare selectat .	29
Orientari generale privind administrarea serviciilor de transport public	32
Durata contractului.....	32
Modul de calcul al subventiei	32
Modul de calcul al redeventei.....	32
Modul de calcul al pretului calatoriilor	33
Categorii de persoane cu reduceri de tarif sau gratuitati.....	33
Indicatori de performanta pentru serviciile de transport public.....	33
Recomandari privind pasii de urmat pentru implementarea solutiei recomandate.....	34
Concluzii generale	35

INTRODUCERE

Titlul lucrării

STUDIU DE OPORTUNITATE

al delegării serviciului de transport public local din
Municipiul Reșița

Beneficiarul studiului

Beneficiarul prezentului Studiu este Consiliul Local Reșița, prin Primăria Reșița.

Datele de contact: Piața 1 Decembrie 1918, nr. 1A, Reșița, Caraș-Severin

www.primaria-resita.ro

Elaboratorul studiului

Studiul de oportunitate a fost elaborat de FIP Consulting SRL, companie de consultanță în domeniul mobilității urbane și a dezvoltării sistemelor de transport public ecologice.

Date de contact: Str. Berzei 20, Sector 1, București

www.fipconsulting.ro

Obiectul și scopul studiului

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

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezintă cerință obligatorie, conform prevederilor legale. Studiul de oportunitate se axează pe analiza elementelor tehnice, juridice și financiare implicate, realizând o evaluare a următoarelor aspecte:

- Aspecte generale ;
- Fezabilitate tehnică ;
- Fezabilitate economică și financiară ;
- Aspecte sociale și aspecte instituționale.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării transportului public local de persoane în municipiul Reșița și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

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.

Prin realizarea acestui obiectiv, Consiliul Local al municipiului Reșița, reprezentantul Autorității administrației publice locale al municipiului Reșița, 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 municipiului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al 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 aglomerate;
- 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.

În conformitate cu Ordinul 263 din 6 decembrie 2007 privind aprobarea „Normelor cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local”, studiul trebuie să cuprindă:

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

Deși Ordinul 263/2007 a fost abrogat prin Ordinul 140/2017, pentru buna practică în privința fundamentării deciziei modalității de delegare, se va urma, cu titlu de recomandare, conținutul propus în vechiul ordin ANRSC.

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

Situația actuală a serviciului de transport public local va cuprinde o analiză a contractului de delegare existent, a operatorului de transport existent și o analiză a dotărilor conexe sistemului de transport (stații, facilități calatori, etc.)

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 existente.

În final, pentru implementarea scenariului optim dezvoltat, se vor propune măsuri și acțiuni pentru dezvoltarea sistemului de transport în concordanță cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007, astfel încât municipiul Reșița să devină un aplicant eligibil pentru accesarea finanțării nerambursabile în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020.

Referințe legale

Referințele legale la nivel european

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

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007".
- Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013".
- Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1080/2006.

Referințele legale la nivel național

Conținutul prezentului document este reglementat la nivel național de următoarele acte normative:

- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;

- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr. 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare; și
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local.
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.
- Legea nr. 20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 77/2014
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020
- Ordinul 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local

Definiții și abrevieri

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociație de Dezvoltare	Asocierea a Autorităților Locale în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.
Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care Autoritatea Contractantă delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.
Autoritatea Contractantă	Autoritatea competentă (Autoritate Locală sau o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport

	Public) care are competența legală de a atribui serviciul de Transport Public în Gestiune directă sau Gestiune delegată, precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea Obligației de Serviciu Public cu privire la care Operatorul va avea dreptul de a achiziționa active, plătind Autorității Contractante un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de Operator și au fost utilizate la executarea Obligației de Serviciu Public. Bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului, după încetarea Contractului de Servicii Publice.
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea Obligației de Serviciu Public, care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini Autorității Contractante la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de Autoritatea Contractantă.
Compartiment Specializat	O structură din cadrul Autorității Locale, fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin Gestiune Directă, în calitate de Operator al Autorității Locale.
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia Autoritatea Contractantă exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. Autoritatea Contractantă este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie
Compensație pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o Autoritate Contractantă din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.
Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către Autoritatea Contractantă, astfel cum este prevăzut în cadrul Contractului de Servicii Publice.
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care Autoritatea Locală transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.

Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care Autoritatea își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.
Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceeași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o Autoritate Contractantă îi acordă dreptul de a presta servicii de Transport Public într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un Compartiment Specializat, un Operator Intern sau un Operator Extern.
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind Operator Intern al Autorității Contractante. Acesta poate fi un Operator Privat sau o Companie Municipală care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O Companie Municipală căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către Autoritatea Contractantă.
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o Autoritate Contractantă îi acordă dreptul de a presta servicii de Transport Public pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care Autoritatea Contractantă delegă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, Operatorul poate plăti o redevență

	către Autoritatea Contractantă, calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.
Sistem de Transport Public	Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei Autorități Locale, care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.
Transport Public	În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei Autorități Locale) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui Asociații de Dezvoltare Intercomunitară).



Prezentarea situației actuale a transportului public

Situația actuală a transportului public la nivelul beneficiarului

Aspecte organizatorice: prezentarea operatorului, documente de reglementare a transportului public, trasee operate, flota existentă, resurse și dotări

PREZENTAREA ȘI DESCRIEREA SOCIETĂȚII SC SPEDITION RO-A TIR SRL Mediaș PREZENTAREA GENERALĂ A SOCIETĂȚII

◆ Date de identificare

Denumirea societății:	SC SPEDITION RO-A TIR SRL
Sediu social:	strada Șos. Sibiului nr. 176A, municipiul Mediaș, jud. Sibiu,
Punct de lucru Reșița	B-dul Republicii Nr. 29
Telefon/fax:	0255 22 44 88
Forma juridică:	Societate comercială cu capital integral privat;
Cod unic de înregistrare:	28508271

Capitalul social este distribuit între o persoană fizică și o persoană juridică.

Indicatori economici: la 31.12.2016:

- o Cifra de afaceri: 22 273 397 lei
- o Profit/pierdere: 5 682 447 lei
- o Datorii totale: 5 007 163 lei
- o Numar mediu de angajati: 140
- o Număr mediu de angajați punct de lucru: 96

Aceste date sunt raportate pentru întreaga societate și nu pentru punctul de lucru Reșița al acestei companii.

Funcționarea punctului de lucru Reșița este organizată astfel:

1. Director Punct de Lucru
2. Director Tehnic
3. Departament Transport:
 - a. Șef departament: 1 persoană
 - b. Șoferi: 37 persoane
 - c. Taxatori: 25 persoane
 - d. Dispeceri: 3 persoane
4. Departament Service:
 - a. Șef departament: 1 persoană
 - b. Mecanici: 7 persoane
 - c. Electricieni: 3 persoane
 - d. Strungari: 1 persoană
5. Departament Control:
 - a. Șef departament: 1 persoană
 - b. Controlori: 6 persoane
6. Departament economic:
 - a. Șef departament: 1 persoană
 - b. Economist: 1 persoană
 - c. Casieră: 2 persoane
7. Departament Igienizare:
 - a. Agent curățenie: 3 persoane
8. Inspector SSM/ Magaziner: 1 persoană
9. Departament Resurse Umane:
 - a. Manager Resurse umane: 1 persoană

Astfel, în prezent, SC SPEDITION RO-A TIR SRL, Punct de lucru Reșița are un număr efectiv de angajați de 96 angajați, conform bilanțului anului 2016.

Realizarea serviciului din obiectul de activitate principală nu necesită cerințe speciale de mediu de lucru.

SC SPEDITION RO-A TIR SRL, Punct de lucru Reșița operează serviciul de transport public local de persoane în baza Contractului de Delegare de Gestiune nr. 15516 din 15 Septembrie 2011, Anexa la HCL Reșița nr 260/2011.

Durata contractului este de 6 ani.

Redeventa conform contractului este stabilită la nivelul de 3000 lei/an pentru autobuze și 5000 lei/lună pentru operarea tramvaielor, conform HCL 425/2011.

Contractul a fost încheiat prin procedură competitivă, licitație publică deschisă.

Analiza contractului de servicii publice din punctul de vedere al respectării Regulamentului CE 1370/2007

Nume operator	SC SPEDITION RO-A TIR SRL
Tip operator	Extern
Tip de serviciu public de transport	Rutier – autobuz
Contract nr.	15516 din 15 Septembrie 2011, Anexa la HCL Reșița nr 260/2011, Modificat prin actele adiționale Nr.1 și Nr.2.
Procedura de atribuire a contractului	Licitație publică deschisă
Durata contractului și termenul limita	6 ani, cu posibilitate de prelungire 15.09.2017

Analiza în ceea ce privește respectarea Articolului 4 "Conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice și al normelor generale"

Articol de regulament	Conformitate contract	Rez.
Alin 1, lit a) CSP definesc în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză	Contractul prevede în mod clar obligațiile de serviciu public, în Cap. 11.1 Obligațiile Concesionarului : - Dreptul și obligația de a presta servicii de transport public local de persoane prin curse regulate - Dreptul și obligația de a administra și exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului. Aria de acoperire a serviciului – aria administrativ teritorială a municipiului Reșița.	✓
Alin 1, lit. b) CSP stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent: 1. Parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației 2. Natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat intr-un mod care să prevină compensarea în exces [...].	Parametrii în baza cărora să se calculeze compensația pentru serviciul public nu sunt stipulați sau sunt stipulați foarte vag pentru o serie de categorii care beneficiază de compensație, conf. Art 8 al CSP. Drepturile de transport sunt exclusive.	
Alin 1, lit. c) CSP stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii.	Acest articol nu are acoperire în contractul de delegare	
Alin 2 CSP determină modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate între cele două entități.	Acest articol nu are acoperire în contractul de delegare	
Alin 3 Durata CSP este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de	Durata contractului este de 6 ani, serviciile de transport sunt cu autobuzul	✓

transport cu autobuzul si 15 ani pentru serviciile de transport pe sine.		
Alin 6 In cazul in care autoritatile competente, in conformitate cu dreptul intern, solicita ca operatorii de servicii publice sa respecte anumite standarde de calitate, aceste standarde sunt cuprinse in caietele de sarcini si in CSP	Pot fi asimilate unor standarde de calitate obligatiile operatorului stipulate in Regulamentul pentru efectuarea transportului public local (art. 15). Aceste obligatii sunt preluate in Caietul de Sarcini si Contractul de Delegare. Cerintele de calitate privind prestarea serviciului public nu sunt insa cuantificate si/sau masurabile.	✓
Alin 7 Caietele de sarcini si CSP indica, intr-o maniera transparenta, daca subcontractarea poate fi avuta in vedere si, daca da, in ce masura.	Contractul prevede la Art. 13, lit.c) și lit.d) că serviciul public nu poate fi delegat si concesionat altei entitati.	✓

Analiza in ceea ce priveste respectarea Articol 5 "Atribuirea de contracte de servicii publice"

Tip operator:	Operator extern
---------------	-----------------

- A. Pentru operator intern / prestare directa de catre autoritatea competenta
- Se aplica prevederile Art. 5, alin. 2

Tip procedura eligibila	Licitație deschisă
-------------------------	--------------------

Limitari conform Regulament	Conformitate contract	Rez.
Art. 5, alin (2), lit. a Demonstrarea exercitarii controlului autoritatii locale competente asupra operatorului		Nu se aplica
Art. 5, alin (2), lit. b Teritoriul acoperit de operatorul intern este exclusiv teritoriul autoritatii locale competente, fara a aduce atingere vreunei linii de iesire sau a altor elemente auxiliare activitatii respective care intra pe teritoriul autoritatilor locale competente vecine si sa nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de calatori in afara teritoriului autoritatii locale competente.		Nu se aplica

B. Pentru operator extern

- Se aplica prevederile Art. 5, alin. 3 sau Art. 5 alin. 4

Tip procedura eligibila	Conform Art. Regulament	Limitari	Conformitate contract
Procedura competitiva	Art. 5, alin. 3	Procedura deschisa tuturor operatorilor, transparenta si nediscriminatorie	✓
Atribuire directa	Art. 5, alin. 4	Valoarea medie a contractului este pana la 1.000.000 euro/an sau contractul vizeaza servicii de transport public de calatori pe mai putin de 300.000 km anual Sau In cazul in care operatorul este IMM si opereaza sub 23 autovehicule, Valoarea medie a contractului este pana la 2.000.000 euro/an sau contractul vizeaza servicii de transport public de calatori pe mai putin de 600.000 km anual	Nu se aplica

Analiza in ceea ce priveste respectarea Articol 7 "Publicarea"

Articol de regulament	Conformitate contract	Rez.
Art. 7, alin. 1 Fiecare autoritate competenta publica anual un raport cumulativ privind obligatiile de serviciu public de care raspunde, operatorii de serviciu public selectati si platile compensatorii si drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub forma rambursarii. Raportul in cauza trebuie sa faca distinctia intre moduri de transport, sa permita monitorizarea si evaluarea functionarii, a calitatii si a finantarii retelei de transport in comun si sa furnizeze, daca este cazul, informatii cu privire la natura si intinderea eventualelor drepturi exclusive acordate.	Nu a fost publicat un astfel de raport anual.	
Art. 7, alin. 2 Fiecare autoritate competenta ia masurile necesare pentru a se asigura ca, cu cel putin un an inainte de lansarea invitatiei de participare la procedura competitiva de atribuire sau cu un an intainte de atribuirea directa, sunt publicate in	A fost publicat in JOUE un anunt cu cel putin 1 an inainte de decizia de atribuire a contractului pentru serviciul de transport public local.	✓

Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cel puțin următoarele informații:		
a) numele și adresa autorității competente		
b) tipul de atribuire vizat		
c) serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă		

În cazul nepublicării în JOUE a anunțului de intenție, se verifică încadrarea în următoarele excepții:

Excepție	Aplicativitate	Rez.
CSP privește o prestație anuală de mai puțin de 50.000 km de servicii publice de transport calatori – conform Art. 7, alin (2)		Nu se aplica
CSP a fost încheiat în urma unei proceduri competitive echitabile după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019 – conform Art. 8, alin (3), lit. c)	Procedura de atribuire a contractului a fost procedura competitivă prin licitație deschisă	✓

Analiza în ceea ce privește respectarea calculului "Compensatiei de serviciu public"

Articol de regulament	Conformitate contract	Rez.
Preambul alin. (27) – Compensatia acordată de către autoritățile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculată în așa fel încât să se evite compensarea în exces	Art. 6 din Contract prevede dreptul Transportatorului de a propune actualizări de tarif, dar care se aprobă prin hotărâri de Consiliul Local Reșița.	
Preambul alin. (33) – Compensatia de serviciu public nu reprezintă avantaj în sensul Art. 88 din Tratat (nu este considerat ajutor de stat incompatibil) cu condiția îndeplinirii a patru condiții cumulative (Hotărârea Altmark):	(1) SC SPEDITION RO-A TIR SRL detine o obligație de serviciu public de efectuat, cu un domeniu de aplicare clar definit; (2) Parametrii pe baza cărora se calculează compensatia nu sunt stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent – sunt menționați la Art. 8 din CSP (3) Compensatia plătită depășește costurile suportate pentru îndeplinirea obligației de serviciu public, ținând seama de veniturile realizate și de un profit rezonabil, așa cum este prezentat ulterior; (4) Contractul a fost încheiat printr-o	✓  
- Întreprinderea beneficiara trebuie să aibă o obligație de serviciu public de efectuat și domeniul de aplicare a acestei obligații să fie clar definit; - Parametrii pe baza cărora se calculează compensatia trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent; - Compensatia plătită nu poate		

depasi suma necesara pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate pentru indeplinirea obligatiei de serviciu public, tinand seama de veniturile realizate si de un profit rezonabil - In cazul in care intreprinderea care are de indeplinit o obligatie de serviciu public nu este selectata printr-o procedura de achizitie publica, care ar permite selectarea ofertantului capabil sa furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensatiei trebuie determinat pe baza nivelului costurilor pe care o intreprindere obisnuita, bine gestionata si corespunzator dotata cu mijloace de transport, le-ar fi suportat in acest caz.	procedura de achizitie publica, astfel incat nivelul compensatiei trebuie calculat la nivelul costurilor pe care o intreprindere obisnuita, bine gestionata si corespunzator dotata cu mijloace de transport, le-ar fi suportat in acest caz. Coroborat cu punctul (3) de mai sus, este necesara efectuarea unei analize tehnico-financiare, prin care sa se determine corectitudinea nivelului de costuri pentru operarea transportului public. Realizarea acestei analize va face parte din prezentului studiu, insa se retine rezultatul de la punctul (3), astfel incat se poate spune ca nu este indeplinit nici acest criteriu.	
Compensatia este calculata in conformitate cu normele stabilite in Anexa la Reg. 1370/2007 – Compensatia nu poate depasi efectul financiar net. Efectul financiar net = Costurile suportate cu obligatia de serviciu public – eventualele efecte financiare pozitive generate in cadrul retelei exploatate – sume incasate din tarife sau orice alte venituri generate + un profit rezonabil	Nu este calculata o compensatie, tarifele de transport sunt propuse de operator, iar Consiliul Local este obligat conform art. 14, al. 14.2 lit. e) "sa aprobe tarifele pentru transportul public de persoane, precum și sumele care se plătesc de la ugetul local pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport public și veniturile efective încasate, pe traseele serviciului public subvenționat, precum și pentru transportul asigurat diferitelor categorii de persoane care beneficiază de facilități la transportul public local în baza unor legi sau hotărâri ale Consiliului Local".	
Profitul rezonabil este corespunzator ratei de rentabilitate a capitalului pentru sectorul de activitate respectiv. (Rezultat net/capitaluri proprii)	Profitul net obtinut in ultimii ani nu se inscrie in mare in limitele considerate rezonabile conform Regulament. Rata de rentabilitate a capitalului pentru servicii de transport rutier pentru contracte pe 6 ani este stabilita la 3,87%¹. Profitul rezonabil al operatorului trebuie să reprezinte o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru activitatea din sectorul	

¹ Sursa: <http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>

	transportului public, ținând seama de nivelul de risc al serviciului de transport public local suportat de către operator. Nivelul profitului rezonabil se evaluează și se stabilește anual de către Autoritatea Contractantă, pe baza bilanțului contabil de la data de 31 decembrie al anului precedent, și se aplică tuturor costurilor eligibile ca și cheltuieli operaționale	
--	--	--

Conform Regulamentului 1370, nivelul maxim al compensatiei 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 exploatare" minus "sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate" la care se adaugă un profit rezonabil.

În ceea ce privește evaluarea modului de îndeplinire a cerinței privind nivelul rezonabil al profitului, a fost operat un exercițiu de calcul a ratei de rentabilitate a capitalului, folosind formula de calcul $ROE = \text{Profit net} / \text{Capitaluri proprii}$. Valorile privind rezultatul net și capitalurile proprii au fost utilizate din Bilanțurile contabile ale operatorului. În urma calculării ROE, a fost comparată valoarea obținută cu rata de rentabilitate stabilită de Consiliul Concurenței și însoțită de MDRAP de 3,87% pentru contractele de servicii de transport public local cu durate de 6 ani.

Concluziile analizei asupra contractului existent:

- Contractul încheiat cu operatorul **respectă** prevederile Regulamentului CE 1370/2007 în ceea ce privește procedura de atribuire;
- Contractul încheiat cu operatorul **NU respectă** prevederile Regulamentului CE 1370/2007 în ceea ce privește transparența și modul de calcul al compensatiei;
- Compensatia primită de operatorul economic de-a lungul timpului este în exces datorită nerespectării limitei ROE legală pentru contractele de servicii de transport public local;
- Operatorul este un operator extern, care operează pe baza contractului de delegare;
- Compensatia pentru îndeplinirea obligației de serviciu public **poate fi considerată ajutor de stat**, pentru că nu îndeplinește cumulativ toate cele patru condiții Altmark.
- Contractul a fost încheiat în 2011, data la care acesta ar fi trebuit să fie aliniat cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007.
- Subvenția primită de operator nu a respectat valorile de calcul conform formulei precizate în Regulament, rata de rentabilitate a capitalurilor (ROE) nu a fost calculată conform principiului de calcul precizat în cadrul DECIZIEI COMISIEI din 20.12.2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, art.5 – Compensatia, punctul 7, "În sensul prezentei decizii, o rată a rentabilității capitalului care nu depășește rata de swap aplicabilă plus o primă de 100 de puncte de bază este considerată a fi rezonabilă în orice situație. Rata swap relevantă este rata swap a cărei scadență și monedă corespund duratei și monedei prevăzute în actul de atribuire. Atunci când furnizarea serviciului de interes economic general nu este legată de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază.". Conform

<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>, ratele SWAP, care se modifica la fiecare 6 luni, sunt dupa cum urmeaza pentru perioada 01.01.2017-30.06.2017:

Contractul a fost incheiat in 2011, data la care acesta ar fi trebuit sa fie aliniat cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007.

Societatea SC Transport Urban Reșița SA

Pentru operarea transportului public din municipiul Reșița și reintroducerea transportului cu tramvaiul, la propunerea Primăriei Reșița, s-a înființat societatea SC Transport Urban Reșița SA, a cărei act constitutiv a fost aprobat prin HCL Reșița nr. 279/2016 și modificat prin HCL 317/2016.

Societatea are doi acționari:

1. CL al municipiului Reșița – prin reprezentant Ardeleanu Gheorghe: 98% din acțiuni
2. SC Piețe Reșița SRL – prin reprezentant Bistrian Dorin Nicolae: 2% din acțiuni

Sediul societății este în mun. Reșița, Str. Petru Maior nr. 2 (Bloc 800), cam. 402, județul Caraș Severin.

Domeniile de activitate:

Activitatea principală a companiei este de Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători- Cod CAEN 4931

Societatea este înregistrată și cu alte activități secundare.

Concluzii ale situației actuale

Analiza situației actuale a condus la următoarele concluzii:

- a. Există un număr de 6 trasee licențiate, deservite de către operatorul existent printr-un număr zilnic de 26 autobuze, din totalitatea parcului rulant compus din 30 autobuze
- b. Dotările și facilitățile existente în stații sunt, în general, deficitare;
- c. Timpii de așteptare în stații sunt ridicati, în condițiile unor frecvențe scăzute ale sosirilor în stații pentru toate liniile ce deservește o anumită stație, ceea ce determină ineficiență a serviciilor. Există, prin urmare, oportunitatea de eficientizare a serviciilor prin reducerea frecvenței sau eliminarea liniilor redundante;
- d. Variațiile orare ale cererii sunt semnificative, ceea ce conduce la necesitatea modificării frecvențelor și schimbarea programului de transport;
- e. Operatorul de transport furnizează serviciul de utilitate publică pe baza unui contract de delegare a serviciilor;
- f. Sistemul de achiziționare și validare a biletelor de călătorie prin cumpărare directă de la încasator în autobuz este ineficient din cauza numărului mare de personal implicat ;
- g. Sistemul de control din mijloacele de transport este eficient, ceea ce determină un procent scăzut al călătoriilor frauduloase

Oportunitati si nevoi existente la nivelul UAT pentru dezvoltarea transportului public

Nevoile existente la nivelul municipiului Reșița pentru dezvoltarea serviciului de transport public sunt:

- Dezvoltarea serviciului de transport public local pentru deservirea optima a locuitorilor municipiului
- Achiziționarea de parc rulant nou
- Achiziționarea Depoului
- Reabilitarea căii de rulare a tramvaiului
- Integrarea traseelor de transport public intr-o singura retea

- Modernizarea stațiilor de așteptare a mijloacelor de transport
- Îmbunătățirea indicatorilor de eficiență economică a operatorului
- Îmbunătățirea indicatorilor de exploatare a operatorului.

Elemente de eligibilitate și legalitate ale operatorului municipal nou înființat

În contextul oportunității delegării gestiunii serviciului de transport public, Consiliul Local Resita a hotărât înființarea unei societăți de transport public local de persoane, această decizie concretizându-se prin Hotărârea nr. 245/20.09.2016.

Potrivit HCL nr. 279/24.10.2016, societatea ce a primit denumirea de S.C. Transport Urban Resita S.A. a fost înființată sub autoritatea Consiliului Local al Municipiului Resita ca și acționar majoritar și SC PIETE RESITA SRL, capitalul social fiind împărțit astfel:

- Consiliul Local Resita – 98%;
- SC PIETE RESITA SRL – 2%.

Conform Actului constitutiv ce constituie anexa la HCL nr. 279/2016, domeniul principal de activitate al societății este cel de transporturi urbane, suburban și metropolitan de călători, cod CAEN 4931.

Având în vedere obligația instituită în sarcina autorităților administrației publice locale prin Legea 92/2007 de a asigura, organiza, coordona și controla prestarea serviciilor de transport public desfășurate pe raza administrativ-teritorială a acestora, precum și obligația de a înființa societăți de transport public, Consiliul Local al Municipiului Resita a luat decizia înființării societății Transport Urban Resita S.A.

S.C. Transport Urban Resita S.A. a fost înființată în conformitate cu Legea 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificările și completările ulterioare, fiind o societate pe acțiuni, cu toate consecințele legale ce le impune Capitolul IV din această lege.

Societatea pe acțiuni este societatea al cărei capital social este împărțit în acțiuni, iar obligațiile sociale sunt garantate cu patrimoniul social; acționarii răspund numai în limita aportului lor. Societatea pe acțiuni este o societate de capital, elementul estential reprezentându-l cota de capital investită de acționar – intuitu pecuniae.

În conformitate cu art. 10 alin. (3) din Legea 31/1990, numărul acționarilor în societatea pe acțiuni nu poate fi mai mic de 2, aspect pe care societatea înființată îl respectă, aceasta având doi acționari, cel majoritar fiind Consiliul Local Resita.

Art. 20 din Actul constitutiv modificat al S.C. Transport Urban Resita S.A. prevede faptul că societatea este administrată de către un administrator unic, persoană fizică, pe un mandat de 2 ani.

Dat fiind că municipiul Resita dorește delegarea gestiunii serviciului de transport public local, se impune respectarea legislației aferente în domeniu, atât cu privire la atribuirea delegării, cât și cu privire la persoana către care se delegă gestiunea.

Astfel, art. (3) din ORDINUL ANRSC nr. 140 din 30 mai 2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, face trimitere expresă la respectarea Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

Potrivit art. 5 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007:

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

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

Prevederile Regulamentului european sunt direct aplicabile și obligatorii în toate elementele sale.

Cu toate acestea, pentru a crea cadrul de aplicare a Regulamentului 1370/2007, legiuitorul a decis preluarea în legislația națională a prevederilor acestuia, impunând chiar obligații suplimentare. Astfel, Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, care, la art. 28 alin. (2) impune ca societățile înființate în baza Legii 31/1990 ca fiind operatori prin intermediul cărora se realizează gestiunea directă să respecte următoarele condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

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

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

c) capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă.”

În consecință, legislația din România impune obligații suplimentare față de Regulamentul European, prevăzând în mod expres în sarcina operatorului caruia i se va delega gestiunea serviciului de transport să:

- Desfășoare exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor;

- Aiba capitalul social detinut in totalitate de unitatea administrativ-teritoriala pe raza careia isi desfasoara activitatea.

Astfel fiind, Consiliul Local al Municipiului Resita poate incredinta prin atribuire directa gestiunea serviciului de transport public numai unei societati care sa indeplineasca conditiile legale, referindu-ne in mod expres la cea privitoare la capitalul social.

Avand in vedere toate cele de mai sus, reiese faptul ca Transport Urban Resita S.A., societatea infiintata in scopul delegarii gestiunii serviciului de transport, nu respecta la momentul actual obligatiile legale pentru atribuirea gestiunii acestui serviciu, in sensul ca aceasta societate nu indeplineste conditiile cumulative obligatorii prevazute de Legea 225/2016.

Mai precis, dat fiind ca Transport Urban Resita S.A. este o societate pe actiuni, deci cu capitalul social impartit intre 2 asociati (Consiliul Local al Municipiului Resita si SC Piete Resita SRL), nu respecta conditia detinerii acestuia in totalitate de catre unitatea administrativ teritoriala, adica de Consiliul Local al Municipiului Resita.

Analiza oportunitatii privind modul de administrare a Serviciilor de Transport Public

Considerații Generale

Această secțiune din acest document de față descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea Transportului Public Urban, acolo unde nevoile cetățenilor sunt satisfăcute de Municipalitate (sau o Asociație care reprezintă Municipalitatea). Prezenta secțiune stabilește următoarele:

- i. Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
- ii. Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
- iii. Cerințele Obligației de Serviciu Public; și
- iv. Procesul de selectare a Operatorului

Mecanismele descrise aici pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care o Companie Municipală s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care are apărerea o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat a fi Operator Extern suspus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

Scenariul 1 – Gestiune Directa

Caracteristicile Gestiunii Directe

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

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

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

Procedura de încredințare a Serviciului Public

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

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

Cerințele Obligației de Serviciu Public

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

- 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; și
- 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.

Procesul de selectare a Operatorului

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

Avantaje/dezavantaje ale Scenariului 1

Criteriu	Avantaje	Dezavantaje
Administrative	Nu este necesara publicarea unui Anunt in JOUE cu minim 1 an inainte de semnarea unui contract	Este necesara modificarea organigramei Primarie, prin includerea unui nou compartiment

	servicii publice	– necesita implicit obtinerea avizului ANFP Dificil, daca nu imposibil, de gestionat in paralel un departament propriu si o companie municipală (in cazul in care nu se decide preluarea companiei in noua structura)
Economico-Financiare	Un control superior al costurilor Acoperirea diferentei dintre venituri si cheltuieli se realizeaza direct din Bugetul Anual al UAT	
Procedurale	Nu se realizeaza procedura de atribuire a serviciului public	
Acces la finantare europeana		Nu este prevazuta explicit eligibilitatea in acest caz pentru achizitia de autobuze sau alte interventii in infrastructura
Social		Necesitatea preluarii angajatilor din compania municipală, altfel exista riscul de somaj
Mediu	Nu are impact	Nu are impact

Scenariul 2 – Gestiune delegata catre un operator Municipal

Caracteristicile Gestiunii delegate către o Companie Municipală

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 (denumită în continuare "companie municipală").

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

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

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

Companiile municipale sunt Operatori Interni în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator intern își va păstra statutul de operator intern atâta timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității sale contractante, conform articolului 5 alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Compania municipală 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.

Procedura de atribuire a Serviciului Public

Conform Legii române nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei Societăți Comerciale². Aceasta poate fi o societate comercială nou înființată sau (în conformitate cu Legea 92/2007) o Societate Comercială creată prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deținut integral sau parțial de către autoritatea publică (Operator Intern).

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

Cerintele Obligației de Serviciu Public

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei companii municipale este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local³.

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

- i. să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză,
- ii. 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,
- 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;
- v. să stabilească standardele de calitate a serviciului,
- vi. să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
- vii. să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.

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:

² Ca excepție, în baza articolului 28 din Legea 51/2006, o Regie autonomă poate presta servicii de utilități publice numai pentru o perioadă limitată de timp, până la finalizarea proiectelor finanțate din fonduri UE sau IFI.

³ Contracte model de serviciu public sunt disponibile pe info regio.ro

Efect financiar net = Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public

Minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare în temeiul obligației/obligățiilor de serviciu public în cauză

Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligățiilor de serviciu public în cauză

Plus un profit rezonabil

Procesul de selectare a Operatorului

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

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 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 careia 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.**

Avantaje/dezavantaje ale Scenariului 2

Criteriu	Avantaje	Dezavantaje
Administrative	Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment	Este necesară publicarea unui Anunț de intenție în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract servicii publice Obligația încheierii unui nou contract de servicii publice, ținând cont de faptul că prezentul contract de delegare a gestiunii este încă valabil
Economico-Financiare	Control asupra costurilor de operare Subvențiile acordate pot fi reduse substanțial față de nivelul actual în cazul modernizării și eficientizării operatorului	Necesitatea sustinerii transportului public prin subvenții
Procedurale	Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public	
Acces la finanțare europeană	Eligibilitate pentru achiziția de autobuze/tramvaie sau alte intervenții în infrastructură	

Social	Nu are impact social pentru angajatii companiei de transport Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operarii serviciului si posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbana	
Mediu	Nu are impact	Nu are impact

Scenariul 3 – Gestiune delegata catre un operator Extern

Caracteristicile gestiunii delegate unui Operator Extern

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

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

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

Procedura de atribuire a Serviciului Public

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

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

Cerintele Obligației de Serviciu Public

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

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

- i. să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză,
- ii. 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,
- 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;

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

Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.

Procesul de selectare a Operatorului

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

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

Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1.000.000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2.000.000 de Euro și, respectiv, la 600.000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.

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

Avantaje/dezavantaje ale Scenariului 3

Criteriu	Avantaje	Dezavantaje
Administrative	Nu este necesara modificarea organigramei Primarie, prin includerea unui nou compartiment	Este necesara publicarea unui Anunt de intentie in JOUE cu minim 1 an inainte de semnarea unui contract servicii publice Obligatia incheierii unui nou contract de servicii publice, tinand cont de faptul ca prezentul contract de delegare a gestiunii este inca valabil
Economico-Financiare	Subventiile acordate pot fi reduce substantial fata de nivelul actual	Necesitatea sustinerii transportului public prin subventii

		Nu exista un control direct asupra costurilor de operare
Procedurale		Se realizeaza procedura de atribuire a serviciului public
Acces la finantare europeana	Eligibilitate pentru achizitia de autobuze sau alte interventii in infrastructura, in conditiile reglementarii privind Ajutorul de Stat	
Social		Necesitatea preluarii angajatilor din compania municipala, altfel exista riscul de somaj
Mediu	Nu are impact	Nu are impact

Concluzii si recomandari privind modul de administrare a serviciilor de Transport Public: motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică modul de administrare selectat

Modul de administrare selectat pentru realizarea serviciilor de transport public este cel al unei delegari directe a serviciilor, catre un operator municipal, tinand cont de motivele de ordin economic, financiar, si social si de mediu care justifica aceasta alegere.

Motive de ordin economic sunt descrise in continuare, aceste activitati fiind asigurate de operatorul economic municipal:

- Operatorul municipal asigura inlocuirea autobuzelor actuale cu unele in numar si tip corespunzatoare realizarii programului de circulatie si care satisfac conditiile impuse privind asigurarea circulatiei, confortul pasagerilor si protectia mediului;
- Operatorul municipal asigura eficientizarea transportului public si achizitionarea de autobuze pentru corelarea numarului de trasee cu numărul de autobuze din parcul auto al noului operator;
- Autoritatea Publica Locala asigura achizitia de autobuze și tramvaie noi care sa asigure rezerva necesara pentru desfasurarea activitatii in conditii optime in cazul defectiunii unui autobuz;
- Operatorul Municipal asigura respectarea reglementarilor legale privind omologarea, inmatricularea si efectuarea inspectiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloace de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
- Operatorul Municipal asigura operatiile de intretinere si reparatii necesare parcului de mijloace de transport stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementarilor legale in vigoare privind efectuarea acestor activitati;
- Operatorul Municipal asigura asigurarea starii tehnice corespunzatoare a mijloacelor de transport
- Operatorul Municipal asigura asigurarea de spatii in suprafata suficienta pentru parcare mijloacelor de transport;
- Operatorul Municipal asigura activitatea de dispecerizare si dotarile speciale pentru urmarirea si coordonarea in trafic a mijloacelor de transport;
- Operatorul Municipal asigura personalul calificat si vehiculele de interventie operativa;
- Operatorul Municipal asigura respectarea prevederilor legale in vigoare privind angajarea, desemnarea, pregatirea profesionala, examinarea medicala si psihologica a persoanelor cu functii care concura la siguranta circulatiei;

- Operatorul Municipal asigura mentinerea starii tehnice corespunzatoare a mijloacelor de transport, a instalatiilor auxiliare si a curateniei acestora;
- Operatorul Municipal asigura respectarea indicatorilor de performanta si de calitate stabiliti prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotararea de dare in administrare a serviciului si precizati in regulamentul serviciilor de transport public local;
- Operatorul Municipal asigura furnizarea catre autoritatea administratiei publice locale a informatiilor solicitate si accesul la toate informatiile necesare in vederea verificarii si evaluarii functionarii si dezvoltarii serviciului de transport public local;
- Operatorul Municipal asigura realizarea unui sistem de evidenta a sesizarilor si reclamatilor si de rezolvare operativa a acestora;
- Operatorul Municipal asigura realizarea unui statistici a accidentelor si analiza acestora;
- Operatorul Municipal asigura aplicarea de metode performante de management care sa conduca la reducerea costurilor operationale;
- Operatorul Municipal asigura analiza oportunitatii privind dotarea cu active pentru dezvoltarea serviciului de transport public;

Motive de ordin financiar in vederea asigurarii unui mod de administrare prin achizitie directa a unui operator economic municipal a sistemului de transport public in Municipiul Reșița:

- Sarcinile indeplinite de operatorul economic municipal sunt finantate din capitalurile sale proprii;
- Autoritatea contractanta va furniza active companiei municipale astfel incat compania să poată îndeplini sarcini municipale;
- Activitatea economica a operatorului municipal este contabilizata de catre Autoritatea publica locala;
- Operatorul economic va asigura contabilizarea separata a activitatilor care nu sunt aferente serviciului de transport public;
- Pastrarea preturilor actuale ale biletelor;

Motive de ordin social in vederea asigurarii unui mod de administrare prin achizitie directa a unui operator economic municipal a sistemului de transport public in Municipiul Reșița:

- Pastrarea numarului de locuri de munca deja existente in cadrul SC Spedition RO-A-TIR SRL;
- Pastrarea preturilor actuale ale biletelor, fapt ce se reflecta in valoarea subventiilor primite de operatorul economic municipal pentru biletele subventionate;
- corelarea numarului de calatori previzionat cu cel al locurilor din autobuze sau tramvaie (in raport cu numarul de calatorii previzionate) in vederea asigurarii unui standard de calitate inalt al calatoriilor.

Motive de mediu in vederea asigurarii unui mod de administrare prin achizitie directa a unui operator economic municipal a sistemului de transport public in Municipiul Reșița:

- Reducerea emisiilor de carbon generate de flota de autobuze detinuta in proprietate prin achizitia de autobuze noi, cu un consum redus;
- Eficientizarea modalitatii de operare a transportului public prin reorganizarea traseelor, odată cu reintroducerea transportului public efectuat cu tramvaie, astfel incat sa conduca la reducerea emisiilor generate de autobuze;
- Corelarea numarului previzionat de calatori cu cel al locurilor din autobuze, in vederea asigurarii unui transport optim de calatori, care sa nu genereze emisii superioare celor medii datorita supraincarcarii;

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

Tabel 1 Avantaje și dezavantaje ale celor 3 scenarii de delegare

Criterii	Scenariul 1 - Administrativ		Scenariul 2 - Delegare către o companie municipală		Scenariul 3 - Delegare către o companie privată	
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Administrative	Nu este necesară publicarea unui Anunt în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract servicii publice	Este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment – necesită implicit obținerea avizului ANFP Dificil, dacă nu imposibil, de gestionat în paralel un departament propriu și o companie municipală (în cazul în care nu se decide preluarea companiei în noua structură)	Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment	Este necesară publicarea unui Anunt de intenție în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract servicii publice Obligația încheierii unui nou contract de servicii publice, ținând cont de faptul că prezentul contract de delegare a gestiunii este încă valabil	Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment	Este necesară publicarea unui Anunt de intenție în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract servicii publice Obligația încheierii unui nou contract de servicii publice, ținând cont de faptul că prezentul contract de delegare a gestiunii este încă valabil
Economico-Financiare	Un control superior al costurilor Acoperirea diferenței dintre venituri și cheltuieli se realizează direct din Bugetul Anual al UAT		Control asupra costurilor de operare Subvențiile acordate pot fi reduse substanțial față de nivelul actual în cazul modernizării și eficientizării operatorului	Necesitatea sustinerii transportului public prin subvenții	Subvențiile acordate pot fi reduse substanțial față de nivelul actual	Necesitatea sustinerii transportului public prin subvenții Nu există un control direct asupra costurilor de operare
Procedurale	Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public		Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public			Se realizează procedura de atribuire a serviciului public
Acces la finanțare europeană		Nu este prevăzută explicit eligibilitatea în acest caz pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții în	Eligibilitate pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură		Eligibilitate pentru achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură, în condițiile	

		infrastructura			reglementarii privind Ajutorul de Stat	
Social		Necesitatea preluării angajaților din compania municipală, altfel există riscul de somaj	Nu are impact social pentru angajații companiei de transport social Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbană			Necesitatea preluării angajaților din compania municipală, altfel există riscul de somaj
Mediu	Nu are impact	Nu are impact	Nu are impact	Nu are impact	Nu are impact	Nu are impact

Orientari generale privind administrarea serviciilor de transport public

Durata contractului

Durata contractului va fi de 10 ani.

În cazul reintroducerii transportului public cu tramvaie durata contractului va fi de 15 ani.

Pentru început, contractul de servicii publice pentru delegare directă către operatorul municipal, se va încheia pe o perioadă de 10 ani.

Modul de calcul al subvenției

Subvenția primită de operatorul economic SC Transportu Urban Reșița SA se calculează ca diferența dintre costul de operare, veniturile de operare și profitul rezonabil, conform Ordonanței nr. 97/30.08.1999 privind garantarea furnizării de servicii publice. Potrivit regulamentului CE nr. 1370/2007 în calculul compensației cuvenite operatorului, în cadrul unui contract de servicii publice este inclus și un profit rezonabil care se aplică la diferența dintre costurile suportate în legătură cu obligația de serviciu public respective și încasarile din tarife sau orice venituri generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu în cauză.

Modul de calcul al redevenței

Plata redevenței se face trimestrial, în patru rate egale până la finele lunii următoare încheierii trimestrului, pentru trimestrul anterior.

După un an de la data semnării prezentului contract, redevența va fi indexată anual, cu un procent egal cu rata inflației înregistrată în anul precedent.

Conform prevederilor art.4 alin.2 din OUG 54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică "Modul de calcul și de plată a redevenței se stabilește de către ministerele de resort sau de alte organe de specialitate ale administrației publice centrale ori de către autoritățile administrației publice locale". Astfel, pentru echilibrul bugetar prognozat și a valorii bilețelor și abonamentelor pentru transportul în comun se propune o redevență anuală de 3110 lei prin aplicarea

cotei de 0.02% la veniturile anuale prognozate din prestarea serviciilor de transport public . Redeventa va fi indexata anual, cu un procent egal cu rata inflatiei inregistrata in anul precedent.

Modul de calcul al pretului calatoriilor

Transportatorul este autorizat sa perceapa de la beneficiarii transportului contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimatii de calatorie valabile la tarifele aprobate de Consiliul Local Municipiul Reșița dupa delegarea gestiunii serviciului public. Tariful in vigoare se poate modifica pe baza propunerilor fundamentate ale concesionarului numai dupa aprobarea acestuia prin Hotarare a Consiliului Local Reșița, ori de cate ori este nevoie ca urmare a unor schimbari legislative ce au ca rezultat cresterea unor taxe folosite la fundamentarea tarifulor, proportional cu aceste modificari; Se va pastra pretul actual al biletelor.

Categorii de persoane cu reduceri de tarif sau gratuitati

Categorii sociale pentru care se acorda reduceri de tarif:

1. pensionari
2. persoane ce au fost persecutate politic;
3. persoane cu handicap;
4. elevi;
5. veteran de razboi si vaduve de razboi;

Indicatori de performanta pentru serviciile de transport public

Indicatorii de performanta privind efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate sunt urmatorii:

1. numarul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului fata de programul de circulatie;
2. numarul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de calatori pe o perioada mai mare de 24 de ore;
3. numarul de calatori afectati de situatiile prevazute la punctele 1 si 2;
4. numarul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparative cu numarul necesar pentru realizarea programului de circulatie;
5. numarul de reclamatii ale calatorilor privind calitatea transportului, dintre care:
 - a) numarul de reclamatii justificate;
 - b) numarul de reclamatii rezolvate;
 - c) numarul de reclamatii la care nu au primit raspuns in termenele legale;
6. vechimea mijloacelor de transport si dotarile de confort pentru calatori;
7. despagubirile platite de catre operatorii de transport autorizati pentru nerespectarea conditiilor de calitate si de mediu privind desfasurarea transportului;
8. numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit privind nerespectarea prevederilor legale;
9. numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat;

Recomandari privind pasii de urmat pentru implementarea solutiei recomandate

Pentru ca Consiliul local al Municipiului Resita sa poata delega gestiunea serviciului de transport public in conformitate cu prevederile legale in vigoare, acesta trebuie sa detina integral capitalul social al unei societati cu raspundere limitata (SRL), aceasta fiind singura forma constitutiva ce permite un singur asociat.

Pe de alta parte, din informatiile ce au rezultat in urma analizarii documentelor puse la dispozitie de beneficiar, a reiesit faptul ca in prezent Consiliul Local mai are calitatea de unic asociat intr-un alt SRL.

Potrivit art. 14 alin. (1) din Legea 31/1990, o persoana fizica sau juridica nu poate fi asociat unic decat intr-o singura societate. Sancțiunea încălcării interdicțiilor se sancționează cu dizolvarea societății, la cererea Ministerului Finanțelor Publice (care urmărește protejarea unui interes public) sau a oricărei persoane interesate (de exemplu, un creditor social), societatea dizolvată intrând în lichidare.

Astfel fiind, Consiliul Local al Municipiului Resita, pentru atingerea scopului enuntat in prezentul studiu de oportunitate, trebuie sa urmeze pasii de mai jos :

- Introducerea unui alt asociat in societatea cu raspundere limitata unde este asociat unic in prezent ;
- Schimbarea formei juridice a societatii Transport Urban Resita S.A. in conditiile art. 205 din Legea 31/1990, din societate pe actiuni in societate cu raspundere limitata, cu modificarea actului constitutiv ce va cuprinde eliminarea actionarului SC PIETE RESITA SRL, rezultand astfel detinerea in totalitate a capitalului social.
- Dupa implinirea termenului de minim 1 an de la publicarea in JOUE a anuntului de intentie privind delegarea serviciului se va putea semna noul contract de servicii publice, in conformitate cu Regulamentul CE 1370/2007
- Achizitionarea de material rulant pentru a putea desfasura activitatea de transport public.
- Intrarea in vigoare a noului contract de servicii publice se va face dupa expirarea contractului de delegare existent.

Concluzii generale

- Tipul de delegare a serviciului public optim pentru municipiul Reșița este **gestiune delegată către un operator municipal, prin atribuire directă** către operatorul municipal SC Transport Urban Reșița SA, având în vedere avantajele precizate în capitolul de analiză
- Operarea de către SC Transport Urban Reșița SA va începe în urma semnării unui Contract de Servicii Publice conform Regulamentului CE 1370/2007.
- Prevederile Regulamentului CE 1370/2007 privind Publicarea (Art. 7) **a fost indeplinită** de municipiul Reșița prin publicarea anunțului de intenție privind atribuirea serviciului în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene în data de 3 Octombrie 2016, anunț cu numărul 2016/S 190-341543.
- Prevederile Regulamentului CE 1370/2007 privind Atribuirea (Art. 5) **vor fi indeplinite** în urma modificărilor patrimoniale necesare la nivelul UAT Reșița, descrise la capitolul anterior.
- Operarea serviciului va putea fi efectivă după înzestrarea operatorului cu mijloace de transport destinate prestării serviciului.

