ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN IALOMIȚA

Tel.: 0243 230200
Fax: 0243 230250

Slobozia - Piața Revoluției Nr. 1

web: www.cicnet.ro
e-mail: cji@cicnet.ro

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN IALOMIȚA
INTRARE NR. 5243/24.02.2022
IEȘIRE
2022 luna 02 ziua 24
Member of CISQF federation
RINA SIMTEX
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001

PROIECT DE HOTĂRÂRE NR. 2

pentru modificarea Hotărârii Consiliului Județean Ialomița nr. 250/.23.12.2021 privind aprobarea "Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Ialomița, pentru perioada 2023-2032 (01.01.2023 – 31.12.2032)" și a modalității de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Ialomița

Consiliul Județean Ialomița,

Având în vedere:

- Referatul de aprobare nr. 5241 /2022 - W din 24.02.2022 al Președintelui Consiliului Județean Ialomița,

Examinând:

- Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr. 250/.23.12.2021 privind aprobarea "Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Ialomița, pentru perioada 2023-2032 (01.01.2023 – 31.12.2032)" și a modalității de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Ialomița;

- avizul conform condiționat nr. 2761/09.02.2022 al Agenției Naționale pentru Achiziții Publice;

- Raportul de specialitate nr. 5301 /2022 - W din 24.02.2022 al Direcției Investiții și Servicii Publice;

- Avizul nr. _____/2022 - ___ din ____.2022 al Comisiei de urbanism, amenajarea teritoriului, dezvoltare regională, protecția mediului și turism,

În conformitate cu:

- prevederile Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile Ordonanței Guvernului nr. 27/.2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile art. 173 alin. (1) lit. d) și alin. (5) lit. q) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/.2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată;

- prevederile Regulamentului de organizare și funcționare a Consiliului Județean Ialomița, aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr. 46 din 30.03.2021, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art.196 alin.(1) lit.a) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/.2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

Consiliul Judetean Ialomita
10000109655

HOTĂRĂŞTE:

Art.I *La Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr. 250/23.12.2021 privind aprobarea "Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Ialomița, pentru perioada 2023-2032 (01.01.2023 –31.12.2032)" și a modalității de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Ialomița), Anexa nr.3 se modifică și se înlocuiește cu anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.*

Art.II *Prin grija Secretarului General al Județului Ialomița, prezenta hotărâre se va comunica, spre ducere la îndeplinire, Direcției Investiții și Servicii Publice, și spre știință Instituției Prefectului – Județul Ialomița, urmând a fi publicată pe site-ul Consiliului Județean Ialomița - Secțiunea "Monitorul Oficial al Județului".*

PREŞEDINTE

MARIAN PAVEL

Avizat,
Secretarul general al județului Ialomița
Adrian Robert IONESCU

Rd./Oc.
DIG

Studiu de oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului public de transport județean – Județul Ialomița

EXTRAS Rev. 1

CERTRANS LEVEL:

DIRECTOR GENERAL: ing. Răzvan NOVASELIV

ADMINISTRATOR: ing. Ana-Brîndusa COCU

Cuprins

1. Introducere 4

2. Descrierea și identificarea serviciului și a ariei teritoriale 5

2.1. Descrierea ariei teritoriale 5

2.2. Descrierea șiidentificarea serviciului și a sistemului a cărui gestiune urmează a fi delegată 6

2.3. Situația economico-financiară a serviciului 7

2.4. Starea tehnică a sistemului aferent serviciului 8

3. Investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea sau restrângerea serviciului, după caz 8

4. Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică atribuirea în gestiune 13

4.1 Motivele de atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate 13

4.1.1. Gestiunea directă a serviciului de transport public județean 16

4.1.2. Gestiunea delegată a serviciului de transport public județean 17

4.2. Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică atribuirea în gestiune 20

4.3. Concluzii asupra stabilirii modalității optime de gestiune a serviciului de transport județean de călători prin curse regulate la nivelul județului Ialomița 25

5. Durata estimată a contractului 26

6. Întocmirea documentației de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători 28

6.1. Programul de transport– întocmit în baza programului de transport propus prin studiul de trafic elaborat de Certrans Level 28

6.2. Formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor care o însoțesc 29

6.3. Criteriile de calificare și selecție a ofertelor 30

6.4. Factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire 31

6.5. Criteriul de atribuire a contractului/contractelor de delegare 32

6.6. Valoarea estimată a contractului de delegare 333

6.7. Modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului 46

1. Introducere

Serviciul de transport judeţean de persoane prin curse regulate, cu autovehicule, se realizează potrivit prevederilor legale în materie prin contracte de delegare a gestiunii, pe baza licenţelor de traseu. În acest sens, fac referire prevederile:

- Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 *privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 şi nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările şi completările ulterioare*;
- Legii nr. 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale, cu modificările şi completările ulterioare*.

Obiectivul principal al Studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate are drept obiectiv principal fundamentarea şi stabilirea modalităţii de gestiune a serviciului de transport public pe raza judeţului Ialomiţa de trasee şi grupe de trasee a căror valoare va fi estimată în baza analizei tehnico-economice şi de eficienţă a costurilor de operare a serviciilor de administrare şi exploatare a sistemelor de utilităţi publice. În acest sens, se vor urmări contractul-cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local şi judeţean de persoane şi modelele licenţelor de traseu anexă la acesta, precum şi normele-cadru privind stabilirea, ajustarea şi modificarea tarifelor serviciilor publice de transport local şi judeţean elaborate de Autorităţile de reglementare competente la nivel central pentru domeniul serviciilor publice de transport judeţean.

Obiectivele specifice ale studiului de oportunitate vizează în principal îmbunătăţirea serviciilor de utilitate publică destinate transportului cetăţenilor; creşterea gradului de transparenţă în activitatea administraţiei publice locale; accesibilitate sporită din partea administraţiei publice locale privind solicitările cetăţenilor; creşterea calităţii şi eficienţei serviciului de transport public judeţean de persoane; satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populaţiei pe întreg teritoriul judeţului Ialomiţa prin servicii de calitate; accesul la serviciile de transport şi protecţia categoriilor sociale defavorizate; asigurarea unui serviciu de utilitate publică în condiţii de siguranţă maximă.

Studiul de oportunitate include următoarele secţiuni:

- descrierea şi identificarea serviciului şi a ariei teritoriale
- situaţia economico-financiară actuală a serviciului şi starea tehnică a sistemului aferent acestuia
- investiţiile necesare pentru modernizarea, îmbunătăţirea calitativă şi cantitativă, precum şi a condiţiilor sociale şi de mediu şi extinderea sau restrângerea serviciului, după caz
- motivele de ordin economic, financiar, social şi de mediu, care justifică atribuirea în gestiune; durata estimată a contractului
- întocmirea documentaţiei de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători.

Documentaţia de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători la nivelul judeţului Ialomiţa include următoarele:

- formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea şi prezentarea ofertei şi a documentelor care o însoţesc;
- programul de transport – întocmit în baza programului de transport propus prin studiul de trafic (mobilitate) elaborat de SC Certrans Level SRL, actualizat şi optimizat în funcţie de fluxurile de călători existente, raportat la nevoile reale de deplasare a populaţiei şi având în vedere asigurarea unui grad mediu de ocupare a locurilor în autobuz de 70%;

- criteriile de calificare și selecție a ofertelor (criteriile de calificare și selecție menționate de Legea nr. 99/2016) și a factorilor de evaluare (conform Legii nr.92/2007, cu modificările și completările ulterioare) a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire (vechimea medie a parcului de autobuze, clasificarea autobuzelor, nivelul tarifului, dotarea cu instalație de aer condiționat, capacitatea de transport, norma de poluare a autobuzului etc.)
- criteriul de atribuire a contractului (cel mai bun raport calitate - preț);
- modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului;
- valoarea estimată a contractului (valoarea anuală pentru fiecare traseu din programul județean de transport și în mod corespunzător valoarea pentru fiecare grupă de trasee) pe baza unor analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare, raportate la noul program de transport.

2. Descrierea și identificarea serviciului și a ariei teritoriale

2.1. Descrierea ariei teritoriale

Aria teritorială a serviciului a cărui gestiune urmează să fie delegată este reprezentată de aria administrativ-teritorială a județului Ialomița.

Amplasare și repere geografice

Județul Ialomița se află în partea de sud-est a României, la intersecția paralelei 44°38' latitudine nordică cu meridianul 27°18' longitudine estică și este limitat de județele: Brăila, Buzău (la nord), Prahova (la nord-vest), Ilfov (la vest), Constanța (la sud-est), Călărași (la sud).

Județul se întinde pe o suprafață de 4.453 km^2 și este situat în partea de sud-est a țării, în Câmpia Bărăganului, diviziune estică a Câmpiei Române, pe cursul inferior al Ialomiței și la interferența unor vechi și importante drumuri comerciale, prin care capitala țării este legată cu Moldova și cu litoralul Mării Negre.

Organizare teritorial-administrativă

Din punct de vedere administrativ, județul cuprinde: 3 municipii încadrate, potrivit legii, ca localități de rangul II (*Slobozia, Urziceni și Fetești*); 4 orașe care au rangul III (*Țăndărei, Amara, Căzănești, Fierbinți-Târg*); 59 comune (*Adâncata, Albești, Alexeni, Andrășești, Armășești, Axintele, Balaciu, Bărbulești, Bărcănești, Borănești, Bordușani, Bucu, Buești, Ciocârlia, Ciochina, Ciulnița, Cocora, Colelia, Cosâmbești, Coșereni, Drăgoești, Dridu, Făcăeni, Gârbovi, Gheorghe Doja, Gheorghe Lazăr, Giurgeni, Grindu, Grivița, Gura Ialomiței, Ion Roată, Jilavele, Maia, Manasia, Mărculești, Mihail Kogălniceanu, Miloșești, Moldoveni, Movila, Moviliță, Munteni-Buzău, Ograda, Perieți, Platonești, Rădulești, Reviga, Roșiori, Sălcioara, Sărățeni, Să veni, Scânteia, Sfântu Gheorghe, Sinești, Stelnica, Sudiți, Traian, Valea Ciorii, Valea Măcrișului, Vlădeni*) și 127 sate.

Rețeaua rutieră

Lungimea rețelei rutiere în județul Ialomița, conform datelor statistice publicate de Institutul Național de Statistică, la nivelul anului 2019 este de 1.160 km. Din totalul de 1.160 km, 354 km sunt drumuri naționale, 507 km drumuri județene, 299 km drumuri comunale și 20 km de autostradă (Autostrada Fetești-Constanța).

În ce privește drumurile naționale, acestea au pe teritoriul județului orientări de la E la V și de la N la S, unele drumuri naționale (DN) având și statut de drum European (E), și anume:

A. Pe direcția nord – sud:

- DN2(E85) București – Urziceni, Buzău, Focșani, Suceava, Siret,
- DN21 (E584) Brăila, Slobozia, Călărași (spre Bulgaria),

- DN 2C Costești – Grivița – Slobozia,
- DN21ABărăganul – Tăndărei,
- DN3B M Kogălniceanu-Fetești.

B. Pe direcția Est – Vest:

- DN2, Autostrada Soarelui
- DN2A: Urziceni – Slobozia – Giurgeni – Vadu Oii – Constanța,
- DN1D: Urziceni – Albești,
- DN3A Dor Mărunt – Fetești Gară.

Partea de est a județului Ialomița este mai bine acoperită de rețeaua de drumuri naționale decât zona de vest și cu atât mai puțin zona centrală străbătută de DN2A la care se conectează drumurile județene ce „irigă" zona.

Populația județului

Populația rezidentă a județului Ialomița era de 256.120 persoane la 1 ianuarie 2019 din care 113.897 persoane au domiciliul în localitățile urbane și 142.223 persoane în localitățile rurale. Densitatea medie populației județului Ialomița înregistrată în anul 2019 era de 57,52 locuitori/km^2, valoare inferioară mediei înregistrată la nivel național (81,44 locuitori/km^2).

Distribuția locuitorilor la nivelul județul este următoarea:

- nu există orașe mari, cu peste 100.000 de locuitori;
- orașe mijlocii cu o populație cuprinsă între 20.000 și 100.000 de locuitori – municipiile Slobozia și Fetești;
- orașe mici cu o populație sub 20.000 de locuitori – municipiul Urziceni și orașele Amara, Căzănești, Fierbinți-Târg și Țăndărei.

În ultimii ani, populația județului a înregistrat o scădere determinată de tendințele înregistrate la nivelul fenomenelor demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația internă și externă. Tendința de scădere a populației este un factor care influențează în timp modul de organizare și defășurare a serviciului de transport public județean, pentru că în esență fluxurile de călători se constituie din cadrul acestei populații rezidente la nivelul județului care se deplasează între diferite localități din cadrul său (cel mai frecvent între o localitate rurală și un oraș).

2.2. Descrierea și identificarea serviciului și a sistemului a cărui gestiune urmează a fi delegată

Serviciul de transport public județean la nivelul județeului Ialomița funcționează în conformitate cu prevederile Legii 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare. Astfel, conform articolului 3 din Legea 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, serviciul public de transport județean face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării serviciilor publice de transport județean de persoane.

Sistemul de transport public (călători) desemnează transportul public global, incluzând rețeaua de transport public, cadrul instituțional și de reglementare. Serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate este suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul autovehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, conform unui program de transport. Serviciul este definit

de art. 2 litera a) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, drept serviciul "de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu şi continuu" în Aria Serviciului, potrivit Programului de Transport şi Traseelor atribuite.

Aria Serviciului, în contextul studiului de oportunitate reprezintă raza administrativ-teritorială a judeţului Ialomiţa.

În prezent, **Programul judeţean de transport public** de persoane al Judeţului Ialomiţa aprobat de către Consiliul Judeţean Ialomiţa **cuprinde 50 trasee care deservesc 66 de UAT-uri**, din care:

- ✓ 15trasee din actualul program de transport îşi au originea în municipiul Urziceni
- ✓ 2trasee din actualul program de transport îşi au originea în oraşul Ţăndărei
- ✓ 22trasee din actualul program de transport îşi are originea în municipiul Slobozia
- ✓ 5trasee din actualul program de transport îşi au originea în municipiul Feteşti
- ✓ 1traseu din actualul program de transport îşi are originea în oraşul Fierbinţi
- ✓ 1traseu din actualul program de transport îşi are originea în localitatea Brazii
- ✓ 1traseu din actualul program de transport îşi are originea în localitatea Luciu
- ✓ 1traseu din actualul program de transport îşi are originea în localitatea Malu Roşu
- ✓ 1traseu din actualul program de transport îşi are originea în localitatea Platoneşti
- ✓ 1traseu din actualul program de transport îşi are originea în localitatea Sălcioara

Operatorii de transport care deţin licenţe de traseu şi prestează serviciul de transport public judeţean prin curse regulate pe raza judeţului **sunt în număr de 17.**

La nivelul judeţului sunt amenajate 2 autogări situate în municipiul Slobozia (Comtrans şi Ciril Com).

Din cele 59 de comune sunt deservite direct (în legătură cu un oraş) 33, iar 26 sunt deservite în tranzit acestea fiind conectate la reţeaua feroviară.

Se disting 3 centre urbane majore din punct de vedere al atragerii fluxurilor de călători: Slobozia (23 de trasee), Urziceni (17) şi Feteşti (5). Acestora li se adaugă Ţăndărei (3) şi Fierbinţi-Târg (2). Municipiul Slobozia este conectat direct cu 16 comune ale judeţului (27%). Se întâlnesc situaţii în care comune situate la peste 40 km care se găsesc în raza de influenţă a altui centru urban au trasee către reşedinţa judeţului (Cocora, Reviga, Sălcioara, Gura Ialomiţei etc.).

2.3. Situaţia economico-financiară a serviciului

Analiza situaţiei actuale economico-financiare a serviciului de transport public judeţean la nivelul judeţului Ialomiţa s-a realizat în baza informaţiilor puse la dispoziţie de o parte redusă a operatorilor de transport care efectuează traseele din actualul program de transport. Aceasta a relevat următoarele aspecte:

- ➢ Cu excepţia unui singur traseu dintre cele pentru care au fost furnizate informaţii veniturile obţinute din exploatare sunt mai mari decât cheltuielile cu procente cuprinse între 11% şi 32%; facem observaţia că unii dintre operatori au raportat cheltuielile totale, pe întreaga activitate desfăşurată, nu doar cea de pe traseele de transport judeţean deservite, neexistând în acest sens o evidenţă separată;
- ➢ În structura cheltuielilor de exploatare se disting următoarele categorii de cheltuieli cu ponderea cea mai mare: combustibilul (între 29% şi 47%), salariile (între 18% şi 42%), amortizarea (între 2% şi 17%), service-ul auto – serviciile de întreţinere şi reparaţii (între 2% şi 4%), schimbul de ulei şi filtre (între 1% şi 2%), răspunderea civilă auto (între 1% şi 5%), piesele auto (între 0,5% şi 12,47%), asigurarea CASCO (între 4% şi 5%), impozite (între 1% şi 4%); costul biletului defalcat pe categorii de costuri păstrează aceleaşi proporţii;

- Gradul de încărcare a curselor pe trasee într-o zi lucrătoare este cuprins între 69% şi 85%, cel mai frecvent fiind 70-75%; gradul de încărcare în zilele de week-end este cuprins între 54% şi 62%;
- Costul per kilometru în situaţiile în care a putut fi calculat sau din informaţiile furnizate de operatori este cuprins între 1,60 lei/km şi 3,41 lei/km;
- Operatorii de transport nu primesc subvenţii pentru efectuarea transportului judeţean;
- Sistemul de taxare: emiterea de bilete şi abonamente; biletele se emit în mijloacele de transport, acestea dispunând de casă de marcat fiscală.

2.4. Starea tehnică a sistemului aferent serviciului

Sistemul aferent serviciului de transport public judeţean include infrastructura rutieră pe care se desfăşoară traseele de transport cu staţiile de transport public, capete de linii şi autogări şi mijloacele de transport care efectuează curse regulate pe traseele de transport judeţean.

Analiza stării tehnice a sistemului de transport public judeţean a relevat următoarele aspecte:

- În ansamblu, pe traseele de transport judeţean, în proporţie de 48% starea drumurilor este bună, 34% medie iar 21% rea. Starea necorespunzătoare a infrastructurii rutiere de pe unele tronsoane de drum pe care se desfăşoară traseele de transport public judeţean necesită lucrări de reparaţii şi reabilitare;
- Staţiile urcare-coborâre călători de pe traseele de transport judeţean sunt amenajate în proporţie de peste 50%. Rămân multe alte staţii care nu sunt amenajate şi nu dispun de alveole, copertine, bănci de aşteptare sau de panouri informative cu privire la programul de transport. Sunt şi situaţii în care în ciuda faptului că sunt amenajate cu locuri de adăpost şi staţionare, nu sunt întreţinute corespunzător;
- Autovehiculele au capacităţi cuprinse între 14 şi 60 de locuri; multe dintre autovehicule care echipează traseele au o capacitate mare, de multe ori cu mult peste cererea de transport;
- Unele vehicule dispun de sistem de localizare prin GPS şi de un sistem (tabletă) care permit localizarea permanentă a vehiculelor pe traseu şi identificarea numărului de călători;
- Foarte puţine autovehicule prezintă facilităţi sau adaptări pentru accesul şi transportul persoanelor cu dizabilităţi;
- În ce priveşte sistemul electronic de taxare/validare a titlurilor de călătorie, niciun autovehicul nu este dotat cu un astfel de sistem, emiterea titlurilor de călătorie se realizează pe bază de bon fiscal emis de casa de marcat, eliberat de conducătorul auto vehiculului, sau bilete pe model prestabilit, din cotor;
- Cele mai noi dintre autovehiculele de transport judeţean au vechimi de 2-3 ani dar sunt şi vehicule foarte uzate de până la 15 ani vechime; se remarcă în multe cazuri un grad mare de uzură a autovehiculelor;
- Viteza medie de exploatare a autovehiculelor de transport public pe traseele judeţene este cuprinsă între 30 şi 38 km/h, cu o medie de 33,44 km/h.

3. Investiţiile necesare pentru modernizarea, îmbunătăţirea calitativă şi cantitativă, precum şi a condiţiilor sociale şi de mediu şi extinderea sau restrângerea serviciului, după caz

Efectuarea serviciului de transport public judeţean de călători trebuie să asigure:

- Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale cetăţenilor pe teritoriul judeţului Ialomiţa;
- Creşterea nivelului de calitate al serviciului şi de confort al utilizatorilor,
- Accesul la serviciile de transport public judeţean de persoane şi protecţia categoriilor sociale defavorizate;

- Informarea publicului călător;
- Executarea transportului public judeţean de persoane prin curse regulate în condiţii de continuitate, regularitate, siguranţă şi confort;
- Corelarea capacităţii de transport cu cererea de transport existentă.

Între obiectivele principalele urmărite în procesul de organizare a serviciului de transport public judeţean de persoane vizează:

- asigurarea continuităţii serviciilor de transport prin programele de transport, corelate cu fluxurile de călători;
- corelarea capacităţii mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- informarea şi consultarea periodică a populaţiei asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public judeţean de persoane.

Serviciului de transport public judeţean trebuie să-şi adapteze reţeaua de transport în funcţie de dezvoltarea economică a judeţului, de cerinţele diferitelor categorii sociale şi de strategiile de dezvoltare la nivel regional.

În cadrul *Studiului de trafic privind identificarea şi evaluarea fluxurilor de călători şi a cerinţelor de mobilitate ale colectivităţilor locale, în cadrul serviciului public de transport judeţean, prestat între localităţile judeţului Ialomiţa*, **a fost propusă o nouă structură a deservirii ce cuprinde un număr de 41 de trasee structurate în 11 grupe de transport** pe criterii de teritorialitate şi rentabilitate în cadrul grupei.

Grupele cu traseele aferente sunt prezentate în cele ce urmează:

Grupa 01– cuprinde 2 trasee care fac legătura între Slobozia şi localităţi din partea de vest a mun. Slobozia

Grupa 02 – cuprinde 5 trasee care fac legătura între Slobozia şi localităţi din partea de vest şi nord a mun. Slobozia

Grupa 03 – cuprinde 4 trasee care fac legătura între Slobozia şi localităţi din partea de nord, est şi parţial sud a mun. Slobozia

Grupa 04 – cuprinde 3 trasee care fac legătura între Slobozia şi localităţi din partea de nord a mun. Slobozia

Grupa 05 – cuprinde 3 trasee care fac legătura între Slobozia, Feteşti şi Ţăndărei şi cu alte localităţi de pe acest traseu.

Grupa 06 – cuprinde 6 trasee care fac legătura între Urziceni şi localităţi aflate în parte de nord şi vest a mun. Urziceni.

Grupa 07 – cuprinde 5 trasee care fac legătura între Urziceni şi localităţi aflate în parte de sud-est şi sud-vest a mun. Urziceni.

Grupa 08 – cuprinde 4 trasee care fac legătura între Urziceni şi localităţi poziţionate în estul mun. Urziceni.

Grupa 09 – cuprinde 2 trasee care fac legătura între Feteşti şi localităţi poziţionate în nordul mun. Feteşti.

Grupa 10 – cuprinde 4 trasee care fac legătura între Ţăndărei şi localităţi poziţionate în nord, est şi sud faţă de oraşul Tăndărei.

Grupa 11 – cuprinde 3 trasee care fac legătura între Fierbinţi-Târg şi localităţi poziţionate în nord şi est faţă de oraşul Fierbinţi-Târg.

În noua structură care include un număr de 41 de trasee:

- sunt păstrate 41 de trasee din cele 50 actuale, cu menţiunea că unele dintre aceste trasee vechi au fost reunite şi s-a creat un singur traseu,

➢ iar 3 trasee sunt noi și vor circula pe perioada cursurilor școlare.

Pornind de la starea tehnică actuală a sistemului aferente serviciului în cadrul studiului au fost realizate o serie de recomandări pentru posibile investiții pe lângă reabilitarea infrastructurii rutiere: modernizarea drumurilor județene, modernizarea stațiilor de transport public, Investiții în mijloace de transport, alte investiții necesare modernizării serviciului de transport județean (sistem de control și management al traficului județean, sistem de taxare electronică – e-ticketing, sisteme de informare a călătorilor).

- **Investiții în reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri**

Consiliul Județean Ialomița are responsabilitatea de a gestiona fondurile pentru efectuarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor, de întreținere periodică, păstrarea stabilității structurale a acestora și asigurarea condițiilor de siguranță pentru traficul rutier.

Îmbunătățirea condițiilor de transport din punctul de vedere al infrastructurii rutiere va avea consecințe pozitive asupra activității operatorilor de transport în sensul că beneficiind de o infrastructură optimă, vehiculele utilizate pentru transportul județean se vor menține în stare mai bună. Asigurarea viabilității și a siguranței traficului este influențată în mod esențial de calitatea drumurilor. O rețea rutieră bine întreținută contribuie la reducerea costurilor utilizatorilor, riscului de accidente și are ca rezultat îmbunătățirea siguranței rutiere, evitarea riscului de închidere a rețelei pentru reparații capitale, reducerea impactului asupra mediului.

Realizarea de către Consiliul Județean a investițiilor pentru reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene va avea un impact asupra costurilor de operare. Dacă infrastructura este corespunzătoare, vehiculele se vor menține o perioadă mai lungă de timp în stare mai bună, nefiind necesare reparații frecvente ca urmare a defecțiunilor autovehiculelor determinate în parte și de starea căilor de rulare. Scăderea cheltuielilor cu întreținerea și reparațiile va crea premise pozitive ca operatorii de transport să aloce anumite sume pentru modernizarea parcului auto.

Starea tehnică caracterizată ca fiind rea a unor sectoare de drumuri județene pe care se realizează transportul public de călători, necesită investiții pentru lucrări de reabilitare și modernizare.

Pentru asigurarea unui serviciu de transport public județean la standarde de calitate și siguranță, demersurile autorităților locale de pe raza localităților tranzitate de trasee de transport județean sau care se constituie ca și capăt de traseu se vor canaliza în realizarea investițiilor pentru îmbunătățirea stării drumurilor comunale. Autoritățile administrației publice locale vor trebui să asigure, fiecare pe teritoriul administrativ starea tehnică corespunzătoare a carosabilului de pe întreaga rețea de trasee cuprinsă în programul de transport.

- **Investiții în stații publice de transport**

Stațiile publice reprezintă punctele de pe traseul serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, amenajate corespunzător, semnalizate printr-un indicator rutier și care să aibă în dotare un panou suplimentar pe care este atașat orarul conform căruia opresc autobuzele pentru coborârea persoanelor transportate.

Pe traseele de transport județean există stații care necesită amenajări corespunzătoare. În acest sens, sunt necesare investiții în modernizarea acestora cum ar fi semnalizarea corespunzătoare a prezenței lor, amenajarea de refugii, dotarea stațiilor cu copertine/pavilioane, bănci de așteptare, după caz, sisteme de informare privind programul de transport (cursele care opresc în stații). În măsura în care resursele financiare o permit, Consiliul Județean Ialomița trebuie să efectueze aceste lucrări de investiții.

În privința stațiilor de transport public de pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale de pe traseele județene de transport, Consiliul Județean Ialomița trebuie să efectueze demersurile necesare în ce privește sensibilizarea autorităților locale pentru lucrări de investiții în modernizarea stațiilor de transport public de pe raza localităților în sensul amenajării corespunzătoare a acestora. Autoritățile administrației publice locale vor

trebui să asigure, fiecare pe teritoriul administrativ semnalizarea rutieră a staţiilor (indicator de staţie), a stării tehnice a trotuarelor din zona staţiilor de oprire a mijloacelor de transport public local de călători, iluminarea zonelor staţiilor de autobuz şi a trecerilor de pietoni din zona staţiilor de transport.

Recomandare: *modelele de pavilioane destinate adăpostirii pasagerilor pot avea o capacitate de până la 10 persoane, în funcţie de caz şi un spaţiu amenajat pentru persoanele cu nevoi speciale. Pot avea o structură modulară, realizată din oţel inoxidabil şi profile din aluminiu, cu panouri de închidere ce pot fi din sticlă securizată sau policarbonat. Structura pavilionului se recomandă a fi amplasată pe un sistem constructiv alcătuit din fundaţii din beton armat şi placă de beton armat pe care se vor ancora stâlpii metalici. Investiţia în staţii de transport public de acelaşi model la nivelul întregului judeţ ar determina identificarea uşoară a staţiilor de către toţi utilizatorii, indiferent de localitate.*

- **Investiţii în mijloace de transport**

Autovehiculele de transport public care operează curse pe traseele de transport judeţean în judeţul Ialomiţa prezintă în multe cazuri dotări fizice şi tehnice depăşite din punct de vedere a asigurării confortului călătorilor, normelor de poluare, facilităţii transportului persoanelor cu dizabilităţi. Unele dintre mijloacele de transport au şi 15 de ani vechime.

Autovehiculele destinate transportului public de călători trebuie să asigure în mod obligatoriu condiţii de confort pentru pasageri, oferind un mediu iluminat, curat, încălzit şi ventilat corespunzător ce permite accesul facil al tuturor persoanelor. Poziţia pe care o ocupă pasagerul în autobuzul destinat transportului public, fie că este pe scaun sau în picioare trebuie să-i asigure acestuia un maximum de confort cu respectarea spaţiului personal. Design-ul modern, „aerisit" al acestor autovehicule, spaţiul generos face din interiorul lor medii mult mai atrăgătoare atât pentru pasageri, cât şi pentru conducătorii auto (aceştia din urmă beneficiind la ultimele modele de autobuze de un confort sporit al cabinei).

Pentru a se asigura condiţii optime de călătorie indiferent de perioadă, este necesar ca mijloacele de transport utilizate pe trasee judeţene să dispună de dotări superioare: încălzire, aer condiţionat, iluminat interior corespunzător.

Pentru un transport durabil şi eficient este necesar ca mijloacele de transport utilizate să fie cât mai puţin poluante şi pe cât posibil să îndeplinească ultimele norme EURO de poluare.

Investiţii le în astfel de mijloace de transport cad în sarcina operatorilor de transport.

Se recomandă ca vehiculele cu care se va efectua activitatea de transport persoane să fie echipate cu sisteme EBS şi ESP, precum şi cu sisteme de supraveghere video.

Sistemele de supraveghere video ale autobuzelor fac parte din seria echipamantelor care contribuie la creşterea sentimentului de siguranţă a pasagerilor prin reducerea incidenţei actelor de vandalism şi a criminalităţii. Acestea pot fi montate la bordul vehiculelor, pot fi echipate cu microfoane şi semnale de alarma activate de pasageri. Astfel, în condiţiile existenţei unui centru de control care monitorizează de la distanţă vehiculele, staţiile şi rutele se poate asigura un timp de răspuns îmbunătăţit în caz de asistenţă sau urgenţă, pot fi determinate cele mai eficiente metode de răspuns prin monitorizarea continuă a situaţiei de pe traseu.

Potrivit art. 22 lit. c) din Legea 448/2006 republicată *privind protecţia şi promovarea drepturilor persoanelor cu handicap cu modificările şi completările ulterioare*, autorităţile administraţiei publice locale, precum şi societăţile comerciale ce deţin licenţă de traseu au obligaţia să ia următoarele măsuri specifice în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap:

a) să achiziţioneze mijloace de transport în comun adaptate nevoilor persoanelor cu handicap, dotate inclusiv cu sisteme de avertizare audio şi video;
b) să adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulaţie, în limitele tehnice posibile, conform reglementărilor în vigoare, pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap, inclusiv în ceea ce priveşte dotarea acestora cu sisteme de avertizare audio şi video;
c) să realizeze, în colaborare ori în parteneriat cu persoane juridice, publice sau private, programe de transport al persoanelor cu handicap.

- **Alte investiţii necesare pentru modernizarea serviciului de transport public judeţean de persoane**

a. Investiţii în sistemul de control şi management al traficului judeţean

Sistemul de localizare a autobuzelor destinate transportului public este utilizată pentru a monitoriza vehiculele de transport în timp real prin folosirea de echipamente GPS, informaţia despre localizarea acestora fiind transmisă centrului de control. Utilizarea sistemului de poziţionare prin satelit poate aduce o serie de beneficii importante ce constau în: îmbunătăţirea sistemului de control prin urmărirea fişelor de traseu şi prin acoperirea traseelor în mod corespunzător şi îmbunătăţirea siguranţei circulaţiei, pentru că în caz de urgenţă centrul de control al traficului poate transmite instantaneu locaţia vehiculului către cei responsabili cu intervenţia.

Dotarea autobuzului cu sistem de poziţionare prin satelit face posibilă totodată îmbunătăţirea calităţii serviciilor, călătorii fiind informaţi corespunzător asupra locaţiei şi orei de sosire a următorului vehicul. Nu în ultimul rând acest sistem crează premisele optimizării sincronizării cu alte sisteme de transport. Sistemul de informaţii în timp real pentru pasageri conduce la un grad de informare crescută a acestora ceea ce are drept consecinţă directă creşterea nivelului de încredere şi confort în utilizarea sistemului de transport public şi în siguranţa unei călătorii conform unei planificări bine stabilite anterior, fără a interveni surprize neplăcute. Afişarea informaţiilor în timp real are menirea de a spori calitatea serviciilor, întârzierile şi problemele de fiabilitate sunt luate în considerare, pasagerilor fiindu-le oferite informaţii exacte. Confortul astfel creat contribuie la creşterea serviciului de transport.

Implementarea sistemului de control şi management al traficului judeţean permite programarea curselor de autobuze, urmărirea lor pe traseu, poziţia lor faţă de staţii de oprire, trimiterea de mesaje conducătorilor de mijloace de transport pentru corecţii de/pe traseu; totodată urmărirea tuturor mijloacelor de transport monitorizate pe harta digitală a zonei. Poziţionarea vehiculelor se face cu ajutorul modulelor GPS instalate pe vehicule, iar transmisia datelor se face cu ajutorul GPRS. Astfel, pentru monitorizarea de trafic, autobuzele sunt echipate cu GPS la bord şi tehnologii de comunicaţii. Conducătorul mijlocului de transport este informat în permanenţă despre modul de încadrare în programul de circulaţie (avans, întârziere, normal). Dispecerii de circulaţie programează vehiculele pe trasee pe baza unui grafic stabilit, urmărind apoi traseul şi respectarea parametrilor pe monitoare. Semnalele de poziţie ale mijlocului de transport transmise prin GPRS sunt prelucrate şi transmise prin informaţii către panourile de informare călători, care se află montate în staţiile de aşteptare.

Se consideră oportună implementarea de către Consiliul Judeţean Ialomiţa a unui soft GPS şi dotarea autovehiculelor cu GPS pentru monitorizarea modului cum este efectuat traseul din punct de vedere al respectării rutei, a staţiilor prevăzute în caietul de sarcini şi a timpilor de efectuare a cursei, a informării utilizatorilor în timp real cu privire la timpul de aşteptare până la următorul autobuz pentru un anumit traseu, funcţie de staţiaîn care se află.

b. Investiţii în sistemul de taxare electronică – e-ticketing

Transportul public de transport judeţean ar trebui să implice un sistem de tarifare performant şi în acest sens se propune ca şi o altă posibilă investiţie - sistemul de taxare electronică – e-ticketing. Din punctul de

vedere al călătorului tariful trebuie să fie flexibil şi să asigure un efort financiar cât mai mic. Din punct de vedere al autorităţilor şi operatorilor este important ca tariful să acopere costurile.

Ticketing-ul este un instrument de implementare a politicii de tarifare cu luarea în considerare a obiectivelor operaţionale, comerciale şi sociale. Sistemele de ticketing reprezintă traducerea taxelor în mijloace concrete de plată (pentru călători) şi colectarea de taxe (pentru operator).

Sistemul de e-ticketing trebuie să fie utilizat şi pentru ierarhizarea traseelor de transport în comun: în acest sens fiecare traseu trebuie să aibă propriul indice venituri/cheltuieli pentru a putea folosi flexibilitatea taxării în scopul diferenţierii tarifare.

Implementarea şi dezvoltarea unui sistem e-ticketing pentru transportul public judeţean de călători din judeţul Ialomiţa ar trebui să facă parte dintr-un proces de planificare mai larg în ce priveşte managementul mobilităţii.

c. **Investiţii în sisteme de informare a călătorilor**

O bună informare a publicului călător presupune existenţa şi funcţionalitatea unor sisteme de informare a pasagerilor. Informaţiile furnizate călătorilor prin intermediul acestor sisteme vizează orele de sosire şi de plecare, întârzierile şi alte informaţii despre trafic prin grafice de mers, panouri digitale informare călători etc.

Trebuie acordată o atenţie deosebită sistemelor de informare în timp real a călătorilor îndeosebi în punctele de interschimb (care nu sunt proiectate element cu element, ci în mod integrat), deoarece s-a observat un oarecare conflict în ce priveşte cooperarea necesară între mijloacele de transport, precum şi o competiţie dintre operatori pentru atragerea de călători. De regulă, operatorii doresc să se diferenţieze între ei pentru oferirea unor servicii individualizate, recunoscute. Aceştia nu par să aibă nici un interes să colaboreze strâns cu concurenţa sau chiar să împărtăşească informaţii. La nivel executiv, este vitală o abordare cooperantă şi un proces raţional de orientare.

Accesul la informaţie, promovarea sistemelor de informare în timp real asupra călătoriei, bogate în conţinut şi totuşi cu o prezentare simplă şi transparentă, nu sunt doar necesare, ci sunt esenţiale pentru planificarea unei deplasări fluente şi negocierea transferurilor, îndeosebi în cazul întreruperilor unor servicii sau a traficului rutier.

Recomandare: *dotarea principalelor staţii de îmbarcare-debarcare cu sisteme de informare a călătorilor.*

4. Motivele de ordin economic, financiar, social şi de mediu, care justifică atribuirea în gestiune

4.1 Motivele de atribuire a gestiunii serviciului de transport publicjudeţean de persoane prin curse regulate

Organizarea şi efectuarea activităţilor specifice serviciului de transport public judeţean de persoane de la nivelul judeţului Ialomiţa trebuie să se realizeze cu respectarea următoarelor principii:

a. promovarea concurenţei între operatorii de transport cărora li se va atribui executarea serviciului;
b. garantarea accesului egal şi nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piaţa serviciului public de transport judeţean din Ialomiţa;
c. garantarea respectării drepturilor şi intereselor utilizatorilor serviciul public de transport judeţean;
d. rezolvarea problemelor de ordin economic, social şi de mediu ale judeţului;

e. utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului public de transport județean;
f. deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
g. asigurarea executării unui serviciu public de transport public suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
h. recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;
i. autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;
j. protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local;
k. integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate traseele și pentru toate mijloacele de transport ale serviciului public județean;
l. dispecerizarea serviciului public de transport local și județean de persoane realizat prin programe permanente;
m. consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport și/sau ale transportatorilor autorizați, precum și ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind serviciul public de transport local și județean, precum și modalitățile de funcționare a acestui serviciu..

Cadrul legal aplicabil pentru atribuirea gestiunii serviciului de transport public județean sub forma unui Contract de Servicii Publice ce se conformează reglementărilor Uniunii Europene se structurează pe două niveluri conectate: european și național.

Principala reglementare aplicabilă la nivelul Uniunii Europene este **Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007** al Parlamentului European și a Consiliului din 23 Octombrie 2007 *privind serviciile de transport public, feroviar și rutier și abrogarea Regulamentelor Consiliului (EEC) Nr. 1191/69 și 1107/70,* ce a intrat în vigoare în data de 3 Decembrie 2009. Acesta stabilește cadrul pentru atribuirea contractelor de servicii publice și pentru compensarea obligațiilor de serviciu public. Scopul Regulamentului este acela de a crea o piață internă pentru furnizarea serviciilor de transport public de pasageri. Realizarea acestui lucru prin completarea normelor generale privind achizițiile publice stabilește condițiile în care plata compensației poate fi considerată compatibilă cu piața internă și scutită de notificarea prealabilă privind ajutorul de Stat. Cadrul legal al UE a rămas în mare parte stabil începând cu anul 2009, când a intrat în vigoare Regulamentul 1370/2007, care este direct și integral aplicabil în România.

Cu privire la cadrul legal național, studiul de oportunitate se concentrează pe prevederile legale relevante privind organizarea și contractarea serviciilor de transport public județean. La nivelul țării noastre există două tipuri de instrumente legislative, structurate, după cum urmează:

- Legislația națională (ce include legile, ordonanțele, Regulamentele Naționale, Ordinele Ministrului etc.) – toate acestea fiind reglementări aplicabile la nivel național;
- Legislația locală (care include hotărâri ale Consiliului Județean) – toate fiind reglementări aplicabile numai la nivel unității teritorial administrative județene.

La nivel național, principala lege aplicabilă este **Legea *serviciilor comunitare de utilități publice* nr. 51/2006**, iar în ceea ce privește legislația specializată, **Legea nr. 92/2007 *privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*** stabilește cadrul legal pentru implementarea, autorizarea, operarea, administrarea, finanțarea și controlul prestării serviciilor de transport public în județe. Această lege este implementată printr-o serie de reglementări emise de entitățile de reglementare a transportului public local, dintre care cel mai important este **Ordinul nr. 131/1.401/2019** *privind documentele standard și contractul-cadru*

care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, emis de Autoritatea Națională de Reglementare pentru serviciile comunitare de Utilități Publice nr. 131 din 17 aprilie 2019 și Agenția Națională pentru Achiziții Publice Nr. 1.401 din 17 aprilie 2019. Regulamentul nr. 1370/2007 definește „transportul public de călători" ca fiind *„serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu"*. Noțiunea de servicii de interes economic general („SIEG") se referă, în general, la serviciile de natură economică pe care autoritățile publice ale statelor membre, la nivel național, regional sau local, în funcție de repartizarea competențelor lor conform dreptului național, le supun obligațiilor specifice de serviciu public prin intermediul unui mandat (contract) acordat unei întreprinderi pentru prestarea unui SIEG și pe baza unui criteriu de interes general, pentru a asigura prestarea acestor servicii în condiții care nu sunt neapărat cele existente pe piață.

Potrivit art. 21 din Legea 92/2007, serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

a) gestiune directă;
b) gestiune delegată.

Legea 51/2006 (republicată) privind serviciile comunitare de utilități publice cu modificările și completările ulterioare, indică aceleași două forme de gestiune (art. 22), în sensul că Autoritățile administrației publice au posibilitatea de **a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice** în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de **a încredința gestiunea acestora**, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii. Autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în baza unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.

Precizăm că cele două modalități de gestiune nu contravin prevederilor Regulamentului nr.1370/2007.

Potrivit art. 29 din legea 92/2007, *"Serviciul public de transport județean poate fi atribuit pentru executare, **în gestiune directă sau delegată**, operatorilor de transport rutier deținători de licențe de transport, eliberate sau recunoscute în condițiile legii, ori transportatorilor autorizați deținători ai unei autorizații de transport de persoane, eliberată, în condițiile legii, de către autoritatea administrației publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare."*

Raporturile juridice dintre unitatea administrativ-teritorială și operatori sunt reglementate prin:

- **hotărâri de dare în administrare a furnizării/prestării serviciilor de utilități publice** către servicii publice de interes județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliului județean, respectiv **contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice** către societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective, în cazul gestiunii directe;
- **contractele de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice**, în cazul gestiunii delegate.

Gestiunea serviciului de transport public de la nivelul județului Ialomița reprezintă modalitatea de organizare, funcționare și administrare a serviciului de transport public județean în scopul furnizării/prestării acestuia în condițiile stabilite de Consiliul Județean Ialomița.

4.1.1. Gestiunea directă a serviciului de transport public județean

În conformitate cu Legea 92/2007, în cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport județean și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport județean, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

Articolul 28 din legea 51/2006 stipulează că: *"(1) Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora."*

Legea 92/2007 prevede că gestiunea directă a serviciului de transport județean se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, după cum urmează:

Legea 92/2007	**Legea 51/2006**
a) servicii publice de interes județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor județene, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;	a) servicii publice de interes județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor județene, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;	b) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.
c) operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.	Operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) - operator regional - operatorul societate reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii

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

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

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

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

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

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

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

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

Cu referire la punctul e), acesta este interzis de dreptul intern (legea 92/2007 art. 22 referitor la gestiunea directă, alin. (5)): **subcontractarea serviciilor publice de transport călători de către operatorii interni este interzisă.**

4.1.2. Gestiunea delegată a serviciului de transport public județean

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin delegare de gestiune a serviciului de transport public județean prin care autoritatea administrației publice locale – Consiliul Județean transferă unuia sau mai multor

operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public județean, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Legea 92/2007 cu referire la **gestiunea delegată** precizează că aceasta se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Potrivit aceleiași legi, procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale, conform prevederilor Legii nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau ale Legii nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, după caz. La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

Potrivit **Legii 51/2006, gestiunea delegată** este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii. Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme. Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

a) contract de concesiune de servicii;
b) contract de achiziție publică de servicii.

Legea 100/2016 *privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii* exclude de la aplicarea sa concesiunile de servicii de transport local călători, prin urmare acestea pot fi atribuite în conformitate cu legislația internă specială. Legea 100/2016 *"nu se aplică concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului."*

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

a) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social privat;
b) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt.

Societățile reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct.

În cazul gestiunii delegate, autoritățile administrației publice locale păstrează, în conformitate cu competențele ce le revin, potrivit legii, prerogativele și răspunderile privind adoptarea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciilor, respectiv a programelor de dezvoltare a sistemelor de utilități publice, precum și

obligaţia de a urmări, de a controla şi de a supraveghea modul în care se realizează serviciile de utilităţi publice, respectiv:

a. modul de respectare şi de îndeplinire a obligaţiilor contractuale asumate de operatori, inclusiv în relaţia cu utilizatorii;
b. calitatea serviciilor furnizate/prestate;
c. indicatorii de performanţă ai serviciilor furnizate/prestate;
d. modul de administrare, exploatare, conservare şi menţinere în funcţiune, dezvoltare sau modernizare a sistemelor de utilităţi publice;
e. modul de formare, stabilire, modificare şi ajustare a preţurilor şi tarifelor pentru serviciile de utilităţi publice.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public judeţean este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitatatea administrativ-teritorială – Judeţul Ialomiţa, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalităţile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acţionează pe riscul şi răspunderea sa, dreptul şi obligaţia de a furniza/presta integral un serviciu de utilităţi publice ori, după caz, numai unele activităţi specifice acestuia, inclusiv dreptul şi obligaţia de a administra şi de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activităţii furnizate/prestate, în schimbul unei redevenţe, după caz. Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de unitatea administrativ-teritorială, care are calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative şi intră sub incidenţa prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare.

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoţit de caietul de sarcini şi regulamentul serviciului, de inventarul bunurilor mobile şi imobile, proprietate publică sau privată a unităţii administrativ-teritoriale, aferente serviciului, procesul-verbal de predare-preluare a acestor bunuri, indicatorii tehnici corelaţi cu ţintele/obiectivele asumate la nivel naţional.

Procedura de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport judeţean se desfăşoară conform Legii nr. 99/2016 *privind achiziţiile sectoriale*. Sarcinile se încredinţează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numeşte Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, şi, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

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

Un operator Extern trebuie să îşi asume obligaţia de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Autoritatea Locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetăţenilor. Un operator extern îşi asumă obligaţia de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obţină de la călători şi/sau în schimbul unei Compensaţii pentru serviciul public.

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

- să stabilească în mod clar obligaţiile de serviciu public şi zonele geografice în cauză,
- să stabilească, în mod obiectiv şi transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensaţiei, dacă există, şi natura şi întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces,
- să stabilească modalităţile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii,

- să determine modalităţile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reţinute de operatorul de servicii publice, restituite autorităţii competente sau partajate de cele două entităţi;
- să stabilească standardele de calitate a serviciului,
- să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere şi, dacă da, în ce măsură; şi
- să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant şi infrastructura.

Operatorul privat se selectează în urma aplicării unei proceduri de atribuire competitive organizată de Autoritatea Locală responsabilă.

Delegarea gestiunii pe principii concurenţiale

Delegarea gestiunii serviciului de transport public realizată pe principii concurenţiale se bazează pe aplicarea unei proceduri de atribuire competitive. În acest sens, sunt şi dispoziţiile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, recitalul 20: *„În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredinţeze unui terţ un serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind contractele publice şi concesiunile, astfel cum este stabilit prin articolele 43-49 din tratat şi în conformitate cu principiile transparenţei şi egalităţii de tratament."*

Această dispoziţie este reconfirmată în art.5 alin (3) din Regulament: *„(3) Orice autoritate competentă care face apel la un terţ, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepţia cazurilor menţionate la alineatele (4), (5) şi (6). Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă şi respectă principiile transparenţei şi nediscriminării. În urma depunerii ofertelor şi a eventualei etape de preselecţie, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerinţe speciale sau complexe."*

Forma de gestiune a serviciului public de transport prin curse regulate la nivelul judeţului Ialomiţa va fi gestiunea delegată către operatori privaţi prin contract de delegare a gestiunii.

Atribuirea gestiunii serviciului public de transport judeţean prin curse regulate la nivelul judeţului Ialomiţa, cu respectarea legislaţiei în vigoare şi ţinând cont de particularităţile transportului judeţean în contextul în care transportul judeţean face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică se va realiza pe principii concurenţiale, cu aplicarea Legii nr. 99 din 19 mai 2016 *privind achiziţiile sectoriale*.

4.2. Motivele de ordin economic, financiar, social şi de mediu, care justifică atribuirea în gestiune

Motivele de ordin economic, financiar

În sensul prevederilor legale (Legea 92/2007), serviciul de transport public judeţean este autonom din punct de

vedere financiar, **finanţarea cheltuielilor curente şi de capital necesare pentru efectuarea acestuia, asigurându-se din veniturile operatorilor de transport.**

Veniturile operatorilor de transport rutier se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat, şi/sau din subvenţii de la bugetul de stat şi de la bugetele locale, calculate ca diferenţă de tarif, în condiţiile legii şi cu aprobarea Consiliului Judeţean.

Principalul motiv de ordin economic care susţine delegarea gestiunii serviciului de transport public judeţean este că prin această modalitate se va asigura prestarea serviciului de personal calificat şi cu mijloacele de transport solicitate prin programul de transport, elemente de care Consiliul Judeţean Ialomiţa nu dispune pentru a desfăşura această activitate în regim propriu. În acest fel, Consiliul Judeţean este degrevat de toate cheltuielile aferente executării acestui serviciu comunitar, acestuia revenindu-i doar sarcinile de organizare, verificare şi control.

Lipsa resurselor materiale şi financiare de la nivelul Consiliului Judeţean Ialomiţa nu permit prestarea directă a serviciului de transport public judeţean.

Principala motivaţie de ordin financiar a delegării gestiunii este că sarcinile îndeplinite de operatorii de transport sunt finanţate din capitalurile lor proprii.

Delegarea gestiunii acestui serviciu se impune, deoarece bugetul judeţului nu poate suporta toate cheltuielile ocazionate de dotarea şi funcţionarea serviciului de transport public judeţean. Consiliul Judeţean Ialomiţa nu are capacitatea de a organiza şi de a susţine financiar întreg transportul judeţean.

Organizarea serviciului prin **gestiune directă** presupune investiţii foarte mari şi imediate din bugetul Consiliului Judeţean Ialomiţa pentru dotarea cu mijloace de transport şi realizarea de logistică necesară gestionării serviciului. Acesta este unul dintre motivele importante de ordin economic şi financiar care pledează în favoarea **delegării gestiunii serviciului.** Consiliul judeţean Ialomiţa este avantajat de disiparea presiunii asupra bugetului local dacă se intră pe scenariul gestiunii delegate.

Avantajul principal al atribuirii gestiunii serviciului de transport public judeţean de călători îl constituie, în afară de evitarea dificultăţilor generate de identificarea unor surse de finanţare, neasumarea de către autoritatea contractantă a unor riscuri concomitente şi ulterioare realizării investiţiilor de îmbunătăţire a serviciului de transport judeţean de persoane.

În contextul delegării gestiunii serviciului de transport public judeţean nu putem vorbi de un transfer a unei părţi semnificative a riscului de operare către operatorul/operatorii de transport. Cu toate că alocarea riscurilor derulării contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport pare a fi partajată în mod egal între Entitatea Contractantă – Consiliul Judeţean şi Operatorul de transport, în ultimă instanţă orice risc inerent operatorului se răsfrânge şi asupra posibilităţii Entităţii Contractante de a asigura prestarea serviciilor publice de transport pe raza sa administrativ-teritorială, obligaţie prevăzută de Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale. Chiar şi în condiţiile sancţionării operatorului de transport pentru neîndeplinirea corespunzătoare a obligaţiei de serviciu public, chiar şi cu aplicarea măsurii extreme a rezilierii contractului din cauza nerealizării obligaţiei de serviciu, în final Entitatea Contractantă este cea care va trebui să asigure realizarea/continuitatea serviciului.

În cazul delegării de gestiune a serviciului de transport judeţean cea mai mare parte a riscului de operare nu este preluată de operator, argument ce susţine încheierea unui contract de achiziţie sectorială pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport judeţean. Acesta este un argument în favoarea încheierii unui contract de achiziţie sectorială pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport judeţean.

Modalitatea de gestionare a riscurilor identificate este prezentată în cele ce urmează:

Modalitatea de gestionare a riscurilor

Categoria de risc	Descriere	Consecinţe	Gestionare
Riscuri de amplasament			
Structura existentă a infrastructurii de transport	Drumurile existente pe traseele pe care se efectuează transportul	Uzură accentuată a mijloacelor de transport şi majorarea costurilor de	Entitatea contractantă, în calitate de administrator a drumurilor judeţene va

Categoria de risc	Descriere	Consecinţe	Gestionare
	judeţean sunt sau au tendinţă să se deterioreze rapid	întreţinere	lua toate măsurile necesare pentru a le menţine în bună stare.
Aspecte legate de finanţarea contractului			
Modificări de taxe	Pe parcursul contractului, regimul de taxe şi impozite se schimbă în defavoarea delegatului	Impact negativ asupra veniturilor financiare ale delegatului şi imposibilitatea asigurării serviciului la nivelul impus	Stabilirea procentului ce îl reprezintă taxele şi impozitele din valoarea tarifului la fundamentarea acestuia şi stabilirea modalităţii de modificare a tarifului proporţional cu aceste modificări
Operare			
Întreţinere şireparare	Defectarea mijloacelor de transport mai des decât s-a luat în considerare ducând la cheltuieli mai mari de întreţinere şi reparaţie decât cele folosite la fundamentarea tarifelor de transport	Creşterea costurilor de operare cu efecte negative atât asupra calităţii serviciului prestat cât şi asupra investiţiilor planificate prin diminuare profitului obţinut.	Entitatea contractantă a stabilit ca factor de evaluare "vechimea pearcului de autovehicule" prin care se acordă cele mai mari punctaje mijloacelor de transport cu o vechime cât mai mică, astfel încât să se diminueze probabilitatea de defectare a acestora peste limita previzionată.
Operare	Delegatul nu poate efectua prestaţiile conform contractului	Imposibilitatea asigurării serviciului la nivelul specificat în caietul de sarcini şi oferta depusă.	Entitatea contractantă impune prin documentaţia de atribuire (caietul de sarcini, condiţii contractuale obligatorii) condiţii care să minimizeze riscurile de a nu mai putea fi prestate serviciile de către delegat şi să examineze în detaliu încă din faza de ofertare, capacitatea viitorului delegat de a îndeplini cu succes contractul.
Piaţa			
Schimbări demografice	O schimbare demografică sau socio-economică afectează cererea pentru serviciile delegate	Venituri sub proiecţiile financiare anterioare	Prevederea de condiţii contractuale care să permită, de comun acord, modificarea prestării serviciului astfel încât acestea să satisfacă cererea utilizatorilor finali.
Inflaţia	Valoarea plăţilor în timp este afectată de inflaţie	Diminuarea în termeni reali a veniturilor din prestarea serviciului	În contract se prevede o modalitate de actualizare, ajustare a tarifelor pentru a compensa inflaţia.

Categoria de risc	Descriere	Consecinţe	Gestionare
Riscul legal şi de politică a Entităţii Contractante			
Reglementarea	Existenţa unui cadru statutar de reglementări care vor afecta delegatul.	Efect asupra costurilor şi veniturilor.	Delegatul evaluează sistemul de reglementări şi îşi fundamentează oferta în consecinţă.
Schimbări legislative şi/sau depolitică referitoare la prestarea acestor servicii	Schimbarea legislativă şi/sau a politicii Entităţii Contractante, care nu poate fi anticipată la semnarea contractului şi care ste adresată direct, specific şi exclusiv prestării serviciului de transport, ceea ce conduce la costuri de capital sau operaţionale suplimentare din partea delegatului.	Creştere semnificativă în costurile operaţionale ale delegatului şi/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări.	Entitatea Contractantă poate să reducă răspunderea pentru astfel de schimbări prin monitorizarea şi limitarea schimbărilor ce ar putea avea astfel de consecinţe asupra serviciului.
Schimbări legislative şi/sau de politică la nivel naţional	Schimbare legislativă şi/sau a politicii la nivel naţional, care nu putea fi anticipată la semnarea contractului şi care este adresată direct sau se aplică indirect şi serviciului de transport public de persoane, ceea ce conduce la costuri de capital sau operaţionalesuplimentare din partea delegatului.	Creştere semnificativă în costurile operaţionale ale delegatului şi/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări.	Prevederea de clauze care să reglementeze cât mai multe asemenea modificări posibile: taxe şi impozite, inflaţie etc.
Activele proiectului			
Deprecierea tehnică	Deprecierea tehnică este mai mare decât cea prevăzută	Creşte costurile de retehnologizare	Delegatul va lua măsurile organizatorice necesare pentru evitarea unei astfele de situaţii.
Forţa majoră			
Forţa majoră	Forţa majoră, astfel cum este definită prin lege, impiedică realizarea contractului	Pierderea sau avarierea activelor proiectului şi pierderea/ diminuarea posibilităţii de obţinere a veniturilor preconizate.	Delegatul va lua măsuri de asigurare a activelor implicate în asigurrarea serviciului, astfel încît să poată fireparate sau înlocuite în cel mai scurt timp posibil.

Motivele de ordin social şi de mediu

Transportul public judeţean de persoane reprezintă un factor important al incluziunii sociale. Activităţile desfăşurate în cadrul unui judeţ şi gestionarea mobilităţii rezidenţiale condiţionează deplasările care au loc. Factori ca locul de muncă, locuinţa, egalitatea de şanse şi transportul au un rol esenţial în incluziunea socială.

Motivele de ordin social care pledează în vederea asigurării unui mod de gestiune delegată prin încredinţare unor operatori a serviciului de transport public judeţean de persoane sunt reprezentate şi de locurile de muncă oferite de operatorii de transport şi asigurarea unui serviciu de transport public eficient care să deservească cât mai mare parte a populaţiei Judeţului Ialomiţa.

Serviciul de transport public judeţean reduce excluderea socială, pentru că oferă oamenilor posibilitatea să se deplaseze fără autoturism la locul de muncă, la şcoală, la cumpărături, la centrele medicale şi de agrement, acestea fiind principalele tipuri de deplasări între comune şi municipii/oraşe pe teritoriul judeţului. De asemenea, se are în vedere situaţia femeilor, tinerilor, persoanelor în vârstă, şomerilor şi persoanelor cu handicap, care depind în mod deosebit de mijloacele de transport în comun.

În analiza aspectelor sociale ale oportunităţii delegării de gestiune trebuie ţinut cont de faptul că beneficiarii direcţi ai delegării gestiunii sunt cetăţenii Judeţului Ialomiţa:

- Delegarea gestiunii serviciului unor operatori de transport public apare ca fiind alegerea corectă pentru administraţia locală şi ca măsură de"externalizare" a unei activităţi cu mare grad de specializare;
- Delegarea gestiunii sistemului de transport judeţean de călători permite Consiliului Judeţean Ialomiţa să transfere efortul financiar necesar prestării serviciului decât să se angajeze direct în prestarea serviciului, cu repercusiuni nefavorabile pentru bugetul local;
- Îmbunătăţirea calităţii mediului şi implicit a sănătăţii populaţiei prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun şi prin alegerea transportului public judeţean în detrimentul autovehiculelor personale;
- Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populaţiei şi ale operatorilor economici pe teritoriul administrativ al Consiliului Judeţean Ialomiţa.

Operatorii de transport cărora li se va delega gestiunea serviciului de transport judeţean pe grupe de trasee vor asigura deplasarea călătorilor de pe traseele judeţene de transport în condiţii de siguranţă şi de confort, inclusiv asigurarea de risc a persoanelor transportate şi a bunurilor acestora prin polite de asigurări.

Din perspectiva mediului, cel mai relevant aspect care pledează în favoarea delegării serviciului de transport public judeţean de persoane prin curse regulate la nivelul judeţului Ialomiţa îl reprezintă îmbunătăţirea calităţii mediului şi implicit a sănătăţii populaţiei prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun. Nivelul de poluare a autovehiculelor reprezintă unul dintre criteriile pentru atribuirea traseelor de transport public judeţean.

Utilizarea de autobuze/microbuze nepoluante urmăreşte scăderea gradului de poluare cu particule în suspensie şi a poluării fonice provenite de la autovehiculele de transport public şi atingerea obiectivelor europene în termeni de eficienţă energetică şi protecţie a mediului.

Un **alt argument de mediu** care susţine delegarea gestiunii serviciului de transport judeţean **este satisfacerea necesităţilor de deplasare a locuitorilor judeţului Ialomiţa** prin intermediul unor moduri de transport ecologic – transportul judeţean de călători prin curse regulate care diminuează deplasarea cu autoturismul personal între diferite localităţi din judeţ, asigurând astfel diminuarea poluării ca urmare a scăderii volumului traficului motorizat reprezentat de autoturismele personale. Scăderea consumului de energie, reducerea poluării fonice, a emisiilor poluante contribuie în plus la regenerarea mediului înconjurător.

Prin delegarea serviciului de transport public judeţean de persoane prin curse regulate unor operatori privaţi de transport public care dispun de capacitatea de a presta acest serviciu în mod corespunzător se vine în întâmpinarea obiectivelor strategice de mediu privind transportul:

- reducerea poluării aerului şi a poluării fonice, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră şi a consumului de energie;
- creşterea atractivităţii şi calităţii mediului şi peisajului judeţean, în folosul cetăţenilor, al economiei şi al societăţii în ansamblu.

Operarea serviciului de transport public judeţean prin gestiune delegată se va face cu respectarea principiilor de protecţie a mediului, astfel încât să se reducă la minim impactul negativ asupra mediului.

Operatorii de transport public se obligă să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naţionale de siguranţă rutieră şi de protecţie a mediului înconjurător, cu inspecţia tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă şi certificate/clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare.

În vederea atingerii obiectivelor de mediu, operatorii de transport trebuie să implementeze şi să respecte prevederile standardelor de mediu şi să asigure un program de salubrizare exterioară a vehiculelor.

4.3.Concluzii asupra stabilirii modalităţii optime de gestiune a serviciului de transport judeţean de călători prin curse regulate la nivelul judeţului Ialomiţa

Delegarea de gestiune a serviciului de transport public judeţean de călători prin curse regulate la nivelul judeţului Ialomiţa este justificată în principal de următoarele aspecte:

- Inexistenţa unui serviciu specializat de transport judeţean în cadrul Consiliului Judeţean Ialomiţa sau a unui operator de transport cu capital social integral al Consiliului Judeţean Ialomiţa, cu acţionar, asociat unic Consiliul Judeţean înfiinţat de către unitatea administrativ-teritorială şi asupra căruia aceasta are un control direct şi o influenţă dominantă asupra deciziilor.
- Serviciul de transport public judeţean sunt supuse regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-le aplicabile obligaţiile de serviciu public definite potrivit exigenţei/cerinţei fundamentale de: continuitate din punct de vedere calitativ şi cantitativ, în condiţii contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 51/2006 *a serviciilor comunitare de utilităţi publice*, în acest sens Consiliul Judeţean Ialomiţa fiind necesar să efectueze toate demersurile acestei constinuităţi a serviciului.

Dat fiind că la nivelul unităţii administrativ teritoriale – Judeţul Ialomiţa nu există infrastructura necesară prestării serviciului de transport public judeţean în gestiune directă sau capacitatea tehnică de a presta acest serviciu, se **evidenţiază ca oportună modalitate gestiunii delegate către operatori externi**. În scenariul delegării prin procedură competitivă către un operator privat, Consiliul Judeţean Ialomiţa va încredinţa în totalitate furnizarea serviciilor de transport public judeţean, printr-o procedură competitivă, către o terţă firmă (operator/operatori privat/privaţi) care va asigura administrarea şi operarea acestuia. Operatorul/operatorii va/vor trebui să dispună de o flotă de transport care să permită operarea pe traseele de transport judeţean, în raport cu cerinţele grupei de trasee pentru care va depune oferta.

Delegarea de gestiune către un operator extern prin procedură competitivă de atribuire este modalitatea recomandată de manageriere a serviciului de transport public judeţean de călători prin curse regulate către populaţia judeţului Ialomiţa.

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cea mai optimă de delegare pentru Judeţul Ialomiţa, alegerea acestei modalităţi de delegare fiind în conformitate cu art. 7, punctul (i) din Legea 51/2006 *privind serviciile de utilităţi publice modificată şi actualizată de Legea 225/2016*, care prevede că *„Seviciile de utilităţi publice se organizează şi funcţionează cu respectarea prevederilor legale în vigoare privind administraţia publică locală, descentralizarea administrativă şi financiară, dezvoltarea regională, finanţele publice locale şi cu respectarea principiilor:... (i) respectarea economiei de piaţă, asigurarea unui* ***mediu concurenţial****, restrâ^ngerea şi reglementarea ariilor de monopol."*

Acest aspect al mediului concurenţial de atribuire a contractului de serviciu public este prevăzut şi de Legea 92/2007 *privind serviciile publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale* la articolul 16, litera b): *„Autorităţile administraţiei publice locale .... au următoarele obligaţii faţă de operatorii de transport rutier şi*

transportatorii autorizați: b) să asigure accesul operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați pentru realizarea serviciilor publice de transport local și județean într-un ***mediu concurențial și transparent;"***.

În cadrul gestiunii delegate, conform art. 29 alin. (8) şi (9) din Legea nr. 51/2006, contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilităţi publice poate lua forma unui contract de concesiune de servicii sau a unui contract de achiziţie publică/sectorială de servicii, iar procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabileşte, după caz, în baza prevederilor Legii nr. 98/2026, Legii nr. 99/2016 şi Legii nr. 100/2016. Art. 27, litera d) din legea 100/2016 *privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii* precizează: *"(1) Prezenta lege nu se aplică: .. d) concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulomentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului."* În plus, aceeaşi lege precizează la Art. 27^1 că: ***„Prezenta lege nu se aplică pentru atribuirea contractelor care nu presupun plăți către contractant și în cadrul cărora contractantul este remunerat pe baza tarifelor reglementate, calculate astfel încât să acopere toate costurile și investițiile suportate de contractant pentru furnizarea serviciilor publice corespunzătoare activităților menționate în anexa nr. 2."*** Anexa nr. 2 din lege include şi transportul public.

Deoarece contractul de delegarea a gestiunii are ca obiect servicii pentru transportul de persoane la nivel judeţean, în condiţiile art. 3 alin. (1) lit. a), k), n), art. 8 alin. (1) şi (2) şi art. 251 alin. (2) din Legera nr. 99/2029, acesta este un contract sectorial de servicii şi ca urmare, se atribuie cu respectarea Legii nr. 99/2016 şi a Normelor metodologice de aplicare a acesteia. O dată cu intrarea în vigoare a Legii nr. 34/2020, legislaţia aplicabilă procedurii de atribuire a contractului de servicii pentru transportul de persoane la nivel judeţean este legislaţia în domeniul achiziţiilor sectoriale.

Dată fiind complexitatea serviciului de transport judeţean care urmează să fie delegat şi pentru a garanta accesul egal şi nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piaţa serviciului public de transport judeţean, atribuirea contractului de delegare se va realiza pe loturi, fiecărui lot corespunzându-i o grupă de trasee (11 loturi, corespunzătoare numărului de grupe de trasee propuse).

5. Durata estimată a contractului

Durata limitată a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public judeţean este reglementată atât la nivelul legislaţiei europene, cât şi a legislaţiei naţionale.

Legislaţia naţională specială reprezentată de Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale* prin ultimele modificări (Legea nr. 328 din 21 decembrie 2018, publicată în Monitorul Oficial nr. 1106 din 28 decembrie 2018) s-a aliniat la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 şi prevede la art. 28 alin. (1) că *„Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport județean se stabilește prin hotărâri de dare in administrare sau prin contracte de delegore a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale și trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu* ***moi*** *mult de:*

a) ***10 ani****, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a ocestui* ***mod*** *de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului;"*.

Potrivit legii, pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuţiile ce le revin potrivit legii, Consiliul Judeţean Ialomiţa păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor şi strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public şi a sistemului public de transport judeţean, precum şi dreptul de a supraveghea şi controla modul de desfăşurare a serviciului cu privire la:

a. respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;
b. derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;
c. respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul public de transport județean.

Cu referire la durata contractelor de gestiune a serviciilor comunitare de utilități publice, Legea 51/2006 actualizată, stipulează la art. 32 alin (3) că:

"(3) Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare"

În sensul prevederilor legale de la nivelul anului 2020, după data de 31.12.2021, este obligatoriu să intre în vigoare contractele de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean încheiate potrivit Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007. Acest termen va acoperi toate demersurile necesare elaborării studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului public de transport județean prin curse regulate, precum și demersurile legate de desfășurarea procedurilor de atribuire a contractelor prin licitație deschisă conform Legii nr. 99 din 19 mai 2016 *privind achizițiile sectoriale.*

Durata semnificativă a tuturor etapelor de pregătire și încheiere a contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport județean prin curse regulate (peste 1 an) este un argument în favoarea susținerii unei durate mai mari a contractelor de delegare a gestiunii, date fiind toate aceste demersuri laborioase și în special că atribuirea unor astfel de contracte de delegare a gestiunii serviciului de transport județean nu s-a realizat până la data prezentului studiu în maniera achizițiilor publice desfășurate în cadrul sistemului electronic de achiziții publice.

În cadrul *Studiului de trafic privind identificarea și evaluarea fluxurilor de călători și a cerințelor de mobilitate ale colectivităților locale, în cadrul serviciului public de transport județean, prestat între localitățile județului Ialomița*, Programul de transport public județean propus vizează perioada 2023-2032. Prin urmare, durata pentru care a fost propus a se aplica viitorul program de transport public județean prin curse regulate este de 10 ani.

În sensul prevederilor legale enunțate anterior și celorlalte argumente prezentate, se propune ca durata contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean prin curse regulate în județul Ialomița să fie de 10 ani.

În cadrul modelului de contract de delegare a gestiunii serviciului de transport județean se va prevedea o perioadă de mobilizare care se va derula între Data Intrării în Vigoare a contractului și Data de Începere. Autoritatea Contractantă, respectiv Consiliul Județean Ialomița va decide în final asupra duratei efective a acestei perioade de mobilizare. Această perioadă poate fi destinată prezentării de către operatorii de transport a mijloacelor de transport cu care s-au angajat prin ofertă, a dovezilor de licențiere și a autorizațiilor eliberate de autoritățile competente pentru toate mijloacele de transport cu care operatorul s-a angajat prin ofertă, a dovezilor privind angajarea personalului necesar pentru prestarea serviciului, a copiilor după contractele de asigurare a persoanelor transportate și a bagajelor acestora, inclusiv contractele de asigurare obligatorie RCA pentru fiecare autovehicul, a procedurilor interne de lucru.

6. Întocmirea documentației de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători

Documentația necesară procedurii de atribuirii a traseelor de transport din județul Ialomița a fost elaborată în concordanță cu respectarea prevederilor Legii nr. 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare*, Legii nr. 99/2016 *privind achizițiile sectoriale cu modificările și completările ulterioare*, Legii nr. 51/2006 *a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, ale Regulamentului (CE) 1370/2007 și cu utilizarea documentelor standard si contractul-cadru prevăzute de Ordinul președintelui ANRSC și ANAP nr. 131/1401/2019.

Documentația de atribuire a contractelor de gestiune a serviciului de transport public de călători include următoarele:

a. formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor care o însoțesc;
b. programul de transport;
c. criteriile de calificare și selecție a ofertelor;
d. criteriul de atribuire a contractului;
e. modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului;
f. valoarea estimată a contractului.

6.1. Programul de transport – întocmit în baza programului de transport propus prin studiul de trafic elaborat de Certrans Level

Propunerea pentru Programul de transport public județean de persoane, prin curse regulate, pentru perioada 2023-2032 la nivelul județului Ialomița cuprinde un număr de 41 de trasee structurate în 11 grupe de transport după cum urmează:

Nr. grupă	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Număr	Grupa
01	**001**	Slobozia - Ciulnița - Bueşti	21	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 10 locuri	**1**
01	**002**	Slobozia - Ciulnița - Burduşelu	32	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
02	**003**	Slobozia - Gh. Doja	22	1 vehicul activ, min. 23 locuri	**2**
02	**004**	Slobozia - Căzăneşti - Cocora	43	1 vehicul activ, min. 10 locuri	
02	**005**	Slobozia - Ciochina - Rovine	47	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
02	**006**	Slobozia - Ciochina - Sălcioara	48	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	
02	**007**	Slobozia - Mt. Buzău - Sărăţeni	40	1 vehicul activ, min. 10 locuri	
03	**008**	Slobozia - Bucu - Gh. Lazăr	18	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	**3**
03	**009**	Slobozia - Iazu – Valea Ciorii	32	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
03	**010**	Slobozia - Ţăndărei - Feteşti	76	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
03	**011**	Slobozia - Frăţileşti - Ţăndărei	34	2 vehicule active, min. 10 locuri	
04	**012**	Slobozia - Miloşeşti - Tovărăşia	35	1 vehicul activ, min. 10 locuri	**4**
04	**013**	Slobozia - Griviţa - Traian	32	1 vehicul activ, min. 23 locuri	

Nr. grupă	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Număr	Grupa
04	**014**	Slobozia - Amara - Slobozia	16	4 vehicule active, 1 vehicul rezervă, min. 10 locuri	
05	**015**	Slobozia - Sudiţi	22	1 vehicul activ, min. 23 locuri	**5**
05	**016**	Ţăndărei - Gura Văii	16	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
05	**017**	Feteşti - Movila - Slobozia	68	2 vehicule active, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	
06	**018**	Urziceni - Malu Roşu	13	1vehicul activ, min. 23 locuri	**6**
06	**019**	Urziceni - Ciocârlia	12	1 vehicul activ, min. 10 locuri	
06	**020**	Urziceni - Jilavele	13	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	
06	**021**	Urziceni - Adâncata -Patru Fraţi	32	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
06	**022**	Urziceni - Jilavele - Moldoveni	25	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	
06	**023**	Urziceni - Patru Fraţi - Răduleşti	32	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
07	**024**	Urziceni - Axintele - Bărbătescu	35	1 vehicul activ, min. 23 locuri	**7**
07	**025**	Urziceni - Coşereni - Horia	40	1 vehicul activ, min. 10 locuri	
07	**026**	Urziceni - Coşereni	10	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 10 locuri	
07	**027**	Urziceni - Moviliţa - Drăgoieşti	30	1 vehicul activ, min. 10 locuri	
07	**028**	Urziceni - Sineşti	30	1vehicul activ, min. 10 locuri	
08	**029**	Urziceni - Gârbovi	18	1vehicul activ, min. 23 locuri	**8**
08	**030**	Urziceni - Ion Roată	15	2 vehicule active, min. 10 locuri	
08	**031**	Urziceni - Grindaşi	26	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	
08	**032**	Urziceni - Grindu	30	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
09	**033**	Feteşti - Borduşani	13	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	**9**
09	**034**	Feteşti - Vlădeni	28	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
10	**035**	Ţăndărei - Giurgeni	21	1 vehicul activ, min. 23 locuri	**10**
10	**036**	Ţăndărei - Luciu	18	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
10	**037**	Ţăndărei - Platoneşti	9	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
10	**038**	Ţăndărei - Valea Ciorii - Bucşa	22	1vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 10 locuri	
11	**039**	Fierbinţi-Târg - Maia - Răduleşti	16	1vehicul activ, min. 10 locuri	**11**
11	**040**	Fierbinţi-Târg - Adâncata	15	1 vehicul activ, min. 10 locuri	
11	**041**	Fierbinţi-Târg - Jilavele - Urziceni	32	1vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	

6.2.Formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea şi prezentarea ofertei şi a documentelor care o însoţesc

Formularele tipizate dau posibilitatea ofertanţilor să elaboreze şi să prezinte oferta la procedura competitivă de atribuire a traseelor de transport judeţean, şi includ următoarele:

- Instrucţiunile către ofertanţi /candidaţi
- Formularele pentru întocmirea ofertei care includ:

Formular nr. 1	Model – Scrisoare de garanţie
Formular nr. 2	Declaraţie pe proprie răspundere privind neîncadrarea în situaţiile prevăzute la art. 72-73 din Legea nr. 99/2016 privind achizitiile sectoriale, cu modificările şi completările ulterioare
Formular nr. 3	Declaraţie privind experienţa similară
Formular nr. 4	Formular de propunere tehnică
Formular nr. 4.1	Declaraţie privind disponibilitatea
Formular nr. 4.2	Declaraţie privind dotările ofertantului
Anexa la formularul nr. 4.2	Mijloacele de transport din dotarea ofertantului disponibile pentru a fi folosite în contractul de delegare a gestiunii
Formular nr. 4.3	Declaraţie privind condiţiile de asigurare a serviciilor de transport pe fiecare traseu din grupa de trasee ____
Formular nr. 5	Declaraţie pe propria răspundere privind respectarea reglementărilor obligatorii din domeniul mediului, social, al relaţiilor de muncă şi privind respectarea legislaţiei de securitate şi sănătate în muncă
Formular nr. 6	Declaraţie pe proprie răspundere privind partea/părţile din propunerea tehnică declarate confidenţiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală
Formular nr. 7	Declaraţie pe proprie răspundere privind partea/părţile din propunerea financiară declarate confidenţiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală
Formular nr. 8	Formular de oferta financiară
Anexa nr. 1 la Formular nr. 8	Fundamentarea tarifului unei călătorii
Anexa nr. 2 la Formular nr. 8	Valoare ofertată pe 10 ani (Preţul ofertei) –Lot –Grupa ...
Formular nr. 9	Acord cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal
Formular nr. 10	Împuternicire
Formular nr. 11	Acord de asociere - model
Formular nr. 12	Acord de subcontractare - model
Formular nr. 13	Angajament terţ susţinător privind susţinerea economică şi financiară
Formular nr. 14	Angajament terţ susţinător tehnic – experienţa similară
Formular nr. 15	Declaraţie de acceptare a condiţiilor contractuale

Valoarea garanţiei de participare la procedura de atribuire a contractului de delegare este de 0,1% din valoarea estimată pentru fiecare Lot corespunzător unei Grupe de trasee, iar valoarea propusă a garanţiei de bună execuţie este de 0.6% din valoarea contractului care va fi atribuit pentru fiecare lot în parte.

6.3.Criteriile de calificare şi selecţie a ofertelor

Conform Legii 99/2016 cu modificările şi completările ulterioare, criteriile de calificare şi selecţie a ofertelor aplicabile în cadrul procedurii de atribuire a contractului sunt prezentate în detaliu în cadrul *Instrucţiunilor pentru ofertanţi* şi fac referire doar la:

a. **motivele de excludere a candidatului/ofertantului** – vizează motivele de excludere referitoare la condamnările penale, motivele de excludere referioare la plata impozitelor, taxelor sau a contribuţiilor la bugetul general consolidat, motivele de excludere legate de insolvenţă, conflicte de interese sau abateri profesionale:

- Condamnarea prin hotărâre definitivă a unei instanțe judecătorești, pentru comiterea uneia dintre următoarele infracțiuni: constituirea unui grup infracțional organizat, infracțiuni de corupție, infracțiuni împotriva intereselor financiare ale Uniunii Europene, acte de terorism, spălarea banilor, traficul și exploatarea persoanelor vulnerabile, fraudă
- Încălcarea obligațiilor privind plata plata impozitelor, taxelor sau a contribuțiilor la bugetul general consolidat
- Încălcarea obligațiilor privind plata impozitelor, taxelor sau a contribuțiilor la bugetul general consolidat
- Încălcarea obligațiilor în domeniile mediului, social și al relațiilor de muncă, stabilite prin legislația adoptată la nivelul Uniunii Europene, legislația național
- Insolvența ofertantului
- Comiterea unei abateri profesionale grave
- Încheierea cu alți operatori economici de acorduri care vizează denaturarea concurenței
- Conflict de interese în cadrul sau în legătură cu procedura în cauză iar această situație nu poate fi remediată în mod efectiv prin alte măsuri mai puțin severe
- Participarea anterioară a operatorului economic la pregătirea procedurii de atribuire a condus la o distorsionare a concurenței, iar această situație nu poate fi remediată prin alte măsuri mai puțin severe
- Încălcarea de către ofertant în mod grav sau repetat a obligațiilor principale ce-i reveneau în cadrul unui contract de achiziții publice
- Declarații false în conținutul informațiilor transmise la solicitarea entității contractante
- Influențarea în mod nelegal a procesului decizional al entității contractante, obținerea de informații confidențiale care ar putea conferi avantaje nejusitificate în cadrul procedurii de tribuire sau furnizarea din neglijență a informațiilor eronate

b. capacitatea candidatului/ofertantului – potrivit legii 99/2016, criteriile privind capacitatea ofertantului se pot aplica doar la capacitatea de exercitare a activității profesionale; situația economică și financiară; capacitatea tehnică și profesională.
Entitatea contractantă nu are dreptul de a impune operatorilor economici alte criterii privind capacitatea față de cele menționate.

6.4. Factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire

Factorii de evaluare a ofertelor utilizaţi în aplicarea criteriului de atribuire sunt factorii prevăzuţi de Legea 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare*, şi anume:

a. vechimea medie a parcului de autobuze;
b. clasificarea autobuzelor;
c. nivelul tarifului;
d. dotarea cu instalație de aer condiționat;
e. capacitatea de transport;
f. norma de poluare a autobuzului;
g. utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Factor de evoluare cu privire la componenta financiară a ofertei

Entitatea contractantă stabilește factorul de evaluare **"tariful mediu pe kilometru/loc"** drept factor de evaluare de natură financiară. Nivelul tarifului reprezintă cel mai important dintre factorii de evaluare a ofertelor

utilizaţi în aplicarea criteriului de atribuire. Fundamentarea tarifelor se va face în conformitate cu prevederile Ordinului ANRSC nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea şi modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane ("Normele-cadru"), astfel cum a fost modificat prin Ordinul nr. 134/2019.

"Tariful mediu (lei/km/loc)" se stabileşte pentru fiecare traseu în parte din cadrul unei grupe de trasee, iar ulterior, funcţie de câte trasee are grupa se face media aritmetică a acestor tarife, obţinându-se un "tarif mediu pe kilometru" corespunzător grupei de trasee.

Factori de evaluare cu privire la componenta tehnică a ofertei

Punctajele aferente criteriilor de evaluare se stabilesc raportat la data de referinţă care reprezintă prima zi din calendarul de atribuire. Entitatea contractantă propune utilizarea următorilor factori de evaluare care privesc componenta tehnică a ofertei:

a. Vechimea medie a parcului de autobuze

În alegerea acestui factor de evaluare, entitatea contractantă ia în considerare asigurarea unui echilibru între aspectele calitative ale serviciului (confortul călătorilor) şi aspectele de mediu, pe de o parte, şi costurile generate de furnizarea serviciului, pe de altă parte, conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 *privind achiziţiile sectoriale*, precum şi principiile menţionate la art.1 alin. (4) lit. g) şi k) din Legea nr. 92/2007 *privind serviciile publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale.*

b. Clasificarea autobuzelor

În alegerea acestui factor de evaluare, entitatea contractantă ia în considerare asigurarea unui echilibru între aspectele calitative ale serviciului (confortul călătorilor) şi aspectele de siguranţă conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 *privind achiziţiile sectoriale*, precum şi principiile menţionate la art.1 alin. (4) lit. g) din Legea nr. 92/2007 *privind serviciile publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale.*

c. Norma de poluare a autabuzului

În alegerea factorului de evaluare, Entitatea contractantă ia în considerare, în principal, aspectele de mediu, în conformitate cu prevederile art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, precum şi obligaţia imperativă prevăzută de art. 1 alin. (8) din Legea nr. 92/2007 care stipulează în mod expres că *„În toate raporturile generate de executarea serviciilor de transport public local (....) protecţia mediului este prioritară".*

d. Capacitatea de transport

În alegerea acestui factor de evaluare, entitatea contractantă ia în considerare asigurarea calităţii serviciului (confortul călătorilor) conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 privind *achiziţiile sectoriale,* precum şi principiile menţionate la art.1 alin. (4) lit. c) şi g) din Legea nr. 92/2007 privind *serviciile publice de transport persoane în unităţile administrativ-teritoriale.*

e. Utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiţi în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

În alegerea factorului de evaluare, Entitatea contractantă ia în considerare, în principal, aspectele de mediu, în conformitate cu prevederile art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, precum şi obligaţia imperativă prevăzută de art. 1 alin. (8) din Legea nr. 92/2007 care stipulează în mod expres că *„În toate raporturile generate de executarea serviciilor de transport public local(....) protecţia mediului este prioritară".*

6.5.Criteriul de atribuire a contractului/contractelor de delegare

Potrivit articolului 209 din Legea 99/2016 *privind achiziţiile sectoriale*, entitatea contractantă îşi bazează decizia de atribuire a contractului sectorial, prin utilizarea criteriului oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Entitatea contractantă stabileşte oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic pe baza criteriului de atribuire şi, după caz, a factorilor de evaluare prevăzuţi în documentele achiziţiei.

Pentru determinarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic entitatea contractantă are dreptul conform legii de a aplica unul dintre următoarele criterii de atribuire:

a. preţul cel mai scăzut;
b. costul celmai scăzut;
c. cel mai bun raport calitate-preţ;
d. cel mai bun raport calitate-cost.

Conform Ordinului 131/2019 *privind documentele standard şi contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unităţile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze şi/sau tramvaie* precizează că fără a fi afectate dispoziţiile art. 209 alin. (31) din Legea nr. 99/2016, cu modificările şi completările ulterioare, în cazul delegării gestiunii serviciului public de transport judeţean de persoane prin curse regulate, realizat cu autobuze, indiferent de valoarea estimată a contractului aferent care face obiectul unei proceduri de atribuire desfăşurate în baza respectivei legi, entitatea contractantă utilizează unul dintre următoarele criterii de atribuire:

a. **cel mai bun raport calitate-preţ;**
b. **preţul cel mai scăzut.**

În cazul delegării gestiunii serviciului public de transport judeţean de persoane prin curse regulate, realizat cu autobuze, entitatea contractantă utilizează, în aplicarea criteriului de atribuire **cel mai bun raport calitate-preţ**, factorii de evaluare prevăzuţi la art. 23^1 alin. (5) din Legea nr. 92/2007 cu modificările şi completările ulterioare (*a) vechimea medie a parcului de autobuze; b) clasificarea autobuzelor; c) nivelul tarifului; d) dotarea cu instalaţie de aer condiţionat; e) capacitatea de transport; f) norma de poluare a autobuzului; g) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiţi în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi*).

În situaţia serviciului de transport public judeţean prin curse regulate de **la nivelul judeţului Ialomiţa**, nu se pun la dispoziţie mijloace de transport în comun, motiv pentru care **criteriul de atribuire a contractului va fi cel mai bun raport calitate-preţ.**

6.6. Valoarea estimată a contractului de delegare

Cu referire la valoare, Regulamentul 1370/2007, stipulează: *„prin „valoare" se înţelege valoarea unui serviciu, a unei rute, a unui contract de servicii publice sau a unui regim de compensare pentru transportul public de călători şi care este echivalentul remuneraţiei totale, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensaţia de orice fel plătită de autorităţile publice şi venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorităţii competente în cauză;".*

Valoarea totală a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public judeţean reprezintă echivalentul remuneraţiei totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului de transport, reprezentând numărul de km planificaţi multiplicat cu tariful per kilometru la care se adaugă profitul rezonabil.

Valoarea estimată a contractului de delegare se realizează pornind de la valoarea anuală estimată a serviciului pentru fiecare traseu din programul judeţean de transport şi în mod corespunzător valoarea pentru fiecare grupă de trasee, prin însumarea valorilor aferente grupei respective de trasee, pe baza unei analize tehnico economice şi de eficienţă a costurilor de operare, raportate la noul program de transport propus, prezentat în Anexa nr. 1 a studiului.

Valoarea totală a serviciului pentru fiecare traseu s-a calculat pe baza elementelor de cheltuieli din cadrul Anexei nr. 2 la Ordinul 134/18.04.2019, prezentată în continuare. Această structură de cheltuieli a fost adaptată la categoriile de cheltuieli raportate în general de operatorii de transport de la nivel judeţean.

Tabel 1-Elemente de cheltuieli pentru calculul valorii serviciului

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHETUIELI	Valori anuale – lei
I.	**Cheltuieli materiale:**	
	Carburanţi	
	Energie electrică	
	Amortizare	
	Service auto (întreţinere-reparaţii)	
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	
	Alte chetuieli materiale	
II.	**Cheltuieli cu taxe/impozite şi autorizaţii**	
	Inspecţia tehnică perioadică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	
	Asigurarea CASCO	
	Licenţă comunitară	
	Impozit pe mijloc de transport	
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	
	Redevenţă	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite şi autorizaţii	
III.	**Cheltuieli cu salariile personalului, din care:**	
	- salarii	
	- contribuţii sociale obligatorii	
	- alte drepturi asimilate salariilor	
IV.	**Cheltuieli de exploatare (I+II+III)**	
V.	**Cheltuieli financiare**	
VI.	**Total cheltuieli (IV+V)**	
VII.	**Profit**	
VIII.	**Valoare totală servicii de transport (VI+VII)**	

Calculul cheltuielilor aferente fiecărui traseu din cele propuse s-a realizat pornind de la numărul anual de kilometrii planificaţi pentru fiecare traseu în parte. Numărul de kilometri anuali planificaţi, pe trasee şi grupe de trasee, conform noii propuneri de program de transport (lungime traseu, număr de curse pe

zile de circulaţie) sunt prezentaţi în tabelul de mai jos. În calcul au fost luate în considerare la nivel anual un număr de 260 de zile lucrătoare şi 105 zile de sâmbătă şi duminică.

Tabel 2 - Număr kilometrii planificaţi anual pe trasee şi grupe de trasee

Nr. grupă	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Nr. curse L-V	Nr. curse L-S	Nr. curse L-D	Nr. km planificaţi anual pe traseu	Nr. km planificaţi anual pe grupă	Grupa
01	001	Slobozia -Ciulniţa - Bueşti	21	3	3		72,198	158,982	1
01	002	Slobozia - Ciulniţa - Borduşelu	32		2	2	86,784		
02	003	Slobozia -Gh. Doja	22	2		3	25,070	339,752	2
02	004	Slobozia -Căzăneşti -Cocora	43		2		53,836		
02	005	Slobozia -Ciochina - Rovine	47			3	101,470		
02	006	Slobozia - Ciochina - Sălcioara	48		2	2	130,176		
02	007	Slobozia -Mt. Buzău -Sărăţeni	40			1	29,200		
03	008	Slobozia - Bucu -Gh. Lazăr	18	2		4	71,280	442,592	3
03	009	Slobozia -Iazu - Valea Ciorii	32	4			66,560		
03	010	Slobozia - Ţăndărei -Feteşti	76			3	166,440		
03	011	Slobozia -Frăţileşti - Ţăndărei	34		3	3	138,312		
04	012	Slobozia - Miloşeşti - Tovărăşia	35	1		2	69,300	448,836	4
04	013	Slobozia -Griviţa - Traian	32	2		2	80,000		
04	014	Slobozia - Amara - Slobozia	16	3	27	26	299,536		
05	015	Slobozia - Sudiţi	22	1			11,440	375,560	5
05	016	Ţăndărei - Gura Văii	16	2			16,640		
05	017	Feteşti - Movila - Slobozia	68			7	347,480		
06	018	Urziceni - Malu Roşu	13	3		3	48,750	365,616	6
06	019	Urziceni - Ciocârlia	12		6		45,072		
06	020	Urziceni - Jilavele	13			6	56,940		
06	021	Urziceni - Adâncata -Patru Fraţi	32		2	2	86,784		
06	022	Urziceni - Jilavele - Moldoveni	25	2	1	2	78,150		
06	023	Urziceni -Patru Fraţi -Rădulești	32	3			49,920		
07	024	Urziceni - Axintele - Bărbătescu	35	4		3	139,550	367,650	7
07	025	Urziceni - Coşereni - Horia	40	2		2	100,000		
07	026	Urziceni - Coşereni	10	6			31,200		
07	027	Urziceni - Movilița - Drăgoeşti	30			3	65,700		
07	028	Urziceni - Sineşti	30	2			31,200		
08	029	Urziceni - Gârbovi	18	2		2	45,000	500,392	8
08	030	Urziceni - Ion Roată	15	12	8	6	234,420		
08	031	Urziceni - Grindaşi	26		2	4	108,472		
08	032	Urziceni - Grindu	30	3		3	112,500		
09	033	Feteşti - Borduşani	13	2	5	3	82,680	205,264	9
09	034	Feteşti - Vlădeni	28	2	3	2	122,584		
10	035	Ţăndărei - Giurgeni	21			3	45,990	120,022	10
10	036	Ţăndărei - Luciu	18	3			28,080		

Nr. grupă	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Nr. curse L-V	Nr. curse L-S	Nr. curse L-D	Nr. km planificaţi anual pe traseu	Nr. km planificaţi anual pe grupă	Grupa
10	037	Ţăndărei - Platoneşti	9	1			4,680		
10	038	Ţăndărei - Valea Ciorii - Bucşa	22	1	1	1	41,272		
11	039	Fierbinţi-Târg -Maia - Răduleşti	16	1	2	2	51,712		
11	040	Fierbinţi-Târg - Adâncata	15	1			7,800	176,312	11
11	041	Fierbinţi-Târg - Jilavele - Urziceni	32			5	116,800		
				Total			3,500,978	3,500,978	

* număr curse în zilele de luni-vineri
** număr curse în zilele de luni-sâmbătă
*** număr curse în zilele de luni-duminică

Pentru o prezentare facil de urmărit pentru fiecare dintre cele 41 de trasee care fac parte din propunerea de program de transport judeţean prin curse regulate pentru perioada 2022-2031 la nivelul judeţului Ialomiţa, elementele de cheltuieli pentru fiecare categorie de cheltuieli for fi prezentare tabelar, separat pentru fiecare categorie mare de cheltuieli, pe orizontală.

În lipsa unor informaţii financiar-contabile complete de la toţi operatorii de transport judeţean din Ialomiţa raportate la volumul activităţii pe traseele de transport judeţean deservite, estimarea cheltuielilor s-a realizat în parte pe datele puse la dispoziţie de operatorii de transport care au furnizat informaţii (şi care deservesc doar o parte din totalul celor 50 de trasee actuale) dar şi pe baza unor situaţii de operare în conformitate cu cerinţele actuale privind nivelul noxelor şi caracteristicilor tehnice de performanţă proprii mijloacelor de transport destinate transportului călătorilor stipulate de Uniunea Europeană, a unor analize de eficienţă a costurilor de operare raportate la noul program de transport propus. În ce priveşte preţurile utilizate la estimarea cheltuielilor, acestea au fost preluate de pe piaţa de profil şi din datele furnizate de puţinii operatori care au prezentat informaţii asupra activităţii de transport judeţean desfăşurate.
Estimarea cheltuielilor s-a realizat la nivel anual, pentru fiecare traseu în parte, funcţie de volumul prestaţiei de transport – numărul anual de kilometrii planificaţi funcţie de programul de transport.

- **Estimare cheltuieli materiale**

Estimarea cheltuielilor cu carburanţii

Estimarea cheltuielilor cu carburanţii s-a realizat pe baza consumurilor menţionate de producătorii de autovehicule de transport public de persoane de capacităţi adaptate după capacităţile minime de transport (locuri) prezentate în cadrul programului de transport şi pe datele puse la dispoziţie de operatorii de transport.

Preţul carburantului luat în calcul în estimarea cheltuielilor a fost considerat cel practicat pe piaţă la data realizării studiului, la care s-a aplicat o marjă de creştere, funcţie de posibile creşteri ale inflaţiei şi cursului dolarului până la momentul încheierii contractelor de delegare. Preţul combustibilului luat în

considerare pentru estimarea cheltuielilor nu include TVA. Faţă de preţurile la combustibil (din anii 2018 şi 2019) raportate de operatorii de transport care au furnizat date financiare ale activităţii de transport judeţean, preţul combustibilului (a motorinei) la nivelul anului 2020 a cunoscut o scădere apreciabilă. Pentru datele puse la dispoziţie de operatori pentru cheltuieli la nivelul anilor 2018 şi 2019, au rezultat costuri cu carburanţii cuprinse între 0,55 – 1,85 lei/km, cu o medie de 0,93 lei/km.

Operatorii menţionează un consum de 14 l/100 km pentru autobuze cu capacitate de 14-16 locuri şi 22 l/100 km pentru autobuze cu capacitatea de 23 locuri. S-a luat în considerare un consum uşor mai ridicat la 100 de km pentru a compensa viitoarele posibile creştere ale preţului la carburanţi din anii viitori, cunoscut fiind faptul că la nivelul anului 2020, anul de elaborare a studiului acesta a cunoscut un cost apreciabil mai redus decât anul 2019. Nu se poate aprecia cu exactitate evoluţia preţului cu combustibilului începa^nd cu anul 2022 când se vor încheia contractele de delegare, astfel că prevederea unei valori mai crescute a consumului poate compensa posibilele viitoare creşteri ale preţurilor la carburanţi.

Estimarea cheltuielilor cu amortizarea

Estimarea cheltuielilor cu amortizarea s-a realizat conform legislaţiei în vigoare privind calculul amortizării şi cu luarea în considerare a unor autovehicule de transport public care respectă normele actuale de poluare şi un anumit grad de confort pentru utilizatori, precum şi a numărului de autovehicule necesare a echipa traseul conform noului program de transport propus. Operatorii care au furnizat date au indicat valori anuale ale amortizării per trasee de 11.550 lei, 47.410 lei, 56.525 lei. În cazul anumitor trasee pe care se efectuează doar o singură cursă pe traseu nu au fost prevăzute cheltuieli cu amortizarea, autovehiculele active sau de rezervă prevăzute pentru alte trasee din cadrul grupei putând fi utilizate în acest sens. Cheltuielile cu amortizarea au fost raportate la durata de amortizare liniară prevăzută pentru autovehiculele de transport public. Pe piaţa locală, preţul de achiziţie al unui autobuz cu minim 10 locuri se poate situa la 45.000 euro iar pentru autobuze cu minim 23 locuri la 90.000 euro. Durata de amortizare a mijloacelor de transport public este conform prevederilor în vigoare de 8 ani.

Estimarea cheltuielilor cuservice-ulauto(serviciideîntreţinere şireparaţii)

Cheltuielile cu întreţinerea şi reparaţiile au fost estimate pe baza numărului de autovehicule necesare a echipa traseele de transport, pe capacitatea acestora şi pe preţurilor practicate pe piaţa locală de service-uri auto. Estimările au vizat autovehicule cu performanţe care respectă prevederile actuale în materie de grad de poluare şi confort. Pentru această categorie de cheltuieli s-au obţinut valori cuprinse între 0,04-0,09 lei/km, cu o medie de 0,06 lei/km.

Estimarea cheltuielilor cu schimburile de ulei, antigel, ulei de frână, filtre

Estimarea cheltuielilor cu schimburile de ulei, antigel, ulei de frână, filtre a fost realizată pe baza numărului de kilometrii planificaţi pe fiecare traseu, a numărului de autovehicule care echipează fiecare traseu şi a capacităţii acestora, astfel cum sunt solicitate prin noul program de transport propus şi a preţurilor medii practicate pe piaţă de diferiţi producători pentru astfel de consumabile, valabile la data realizării studiului. Operatorii au menţionat cheltuieli cuprinse între 0,01 şi 0,08 lei/km pentru schimbul de uleiuri şi filtre, cu o medie de 0,04 lei/km.

Estimarea cheltuielilor cu anvelopele

Estimarea cheltuielilor cu anvelopele s-a realizat pe baza numărului de kilometrii planificaţi pe fiecare traseu, a numărului de autovehicule care echipează traseele conform noului program de transport propus, a preţurilor medii practicate de producătorii de anvelope pentru autovehicule de transport public de persoane, valabile la data realizării studiului şi a duratei de viaţă a acestora (circa 100.000 km). Preţul unei anvelope noi pentru microbuze/autobuze luat în considerare a fost de 1.400 lei. Operatorii au menţionat în cadrul cheltuielilor amortizarea cu anvelopele ca fiind cuprinsă între 0,01 şi 0,06 lei/km, aceste informaţii fiind pentru anul 2018, 2019.

Estimarea cheltuielilor cu piesele de schimb

Operatorii de transport care au furnizat informaţii au indicat valori cuprinse între 0,01 şi 0,23 lei per kilometru pentru piese de schimb, cu o medie de 0,14 lei/km, date raportate la activitatea desfăşurată în 2018 şi 2019. Estimarea cheltuielilor în acest caz s-a realizat în parte pe baza datelor furnizate de operatori şi pe baza unei analize a eficienţei costurilor de operare în practica curentă a transportului public. Valorile sunt diferite funcţie de capacitatea vehiculelor care echipează fiecare traseu.

Alte cheltuielie materiale

O sumă care reprezintă alte cheltuieli materiale neprevăzute raportată la activitatea de transport public judeţean cu luarea în considerare a informaţiilor furnizate de operatorii de transport pentru traseele pentru care au fost furnizate informaţii financiar-contabile. Operatorii au raportat în categoria alte cheltuieli materiale valori cuprinse între 0,0037 şi 0,13 lei per km, cu o medie de 0,08 lei per kilometru.

Menţionăm că toate cheltuielile materiale estimate sunt raportate la numărul anual total de kilometri parcurşi pe fiecare traseu din cele nou propuse.

- **Estimare cheltuieli cu taxe/impozite şi autorizaţii**

Estimarea cheltuielilor cu inspecţia tehnică periodică

Estimarea cheltuielilor cu inspecţia tehnică periodică s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule care echipează traseul, aşa cum este menţionat în cadrul propunerii de program de transport;
- faptul că ITP se face la 6 luni pentru autovehicule transport persoane care au mai mult de 8 locuri pe scaune în afara locului conducatorului;
- preţurile practicate pe piaţa locală pentru vehiculele de transport persoane care se încadrează în capacităţile minime menţionate în propunerea de program de transport, valabile la data realizării prezentului studiu.

Raportat la datele furnizate de operatorii de transport actuali de pe traseele judeţene din judeţul Ialomiţa, în situaţiile în care a fost posibilă identificarea clară a acestei categorii de cheltuieli, au fost menţionate în general valori de 500 lei per vehicul pentru inspecţia tehnică periodică pe an, doar într-un singur caz indicându-se 200 de lei.

Cheltuieli cu asigurarea deräspundere civilăauto obligatorie-RCA

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule care echipează traseel, aşa cum este menţionat în cadrul propunerii de program de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor care echipează fiecare traseu în parte, aşa cum este menţionată în noul program de transport propus;
- preţurile practicate pe piaţa locală de societăţile de asigurare, valabile la data realizării prezentului studiu.

Raportat la datele furnizate de operatorii de transport actuali de pe traseele judeţene din judeţul Ialomiţa, în situaţiile în care a fost posibilă identificarea clară a acestei categorii de cheltuieli, au fost menţionate valori cuprinse între 3.500 – 4.250 lei per vehicul pentru asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie pe an.

Cheltuieli cu asigurare CASCO

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea CASCO s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule care echipează traseul, aşa cum este menţionat în cadrul propunerii de program de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor care echipează fiecare traseu în parte, aşa cum este menţionată în noul program de transport propus;
- preţurile practicate pe piaţa locală de societăţile de asigurare, valabile la data realizării prezentului studiu.

Această categorie de cheltuieli nu apare menţionată în structura cheltuielilor totale de către toţi operatorii de transport care au furnizat informaţii. Pentru autovehiculele cu o vechime mai mare, de regulă nu se mai constituie această asigurare. În situaţiile în care au fost menţionate cheltuieli cu asigurarea Casco, acestea au fost cuprinse între 9.433,33 lei şi 11.433,33 lei per an per traseu dar nu este foarte clar dacă repartizarea acestei categorii de cheltuieli se face strict din activitatea de transport de pe traseul de transport judeţean sau din totalul activităţii desfăşurate de operator, activitate ce include şi alte activităţi.

Estimarea cheltuielilor cuimpozit pe mijloc de transport

Estimarea cheltuielilor cu impozitul pe mijlocul de transport s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule care echipează traseul şi capacitatea minimă a acestora, astfel cum sunt menţionate în cadrul propunerii de program de transport;
- impozitele pe mijloacele de transport public astfel cum sunt reglementate de ANAF.

Operatorii de transport care au furnizat informaţii financiare au indicat valori de 150 lei/an/vehicul sau de 770 lei/an/vehicul.

Cheltuieli cu impozitul pentru terenuri pentru parcare

Pentru estimarea cheltuielilor cu impozitul pentru parcare s-a luat în considerare o sumă fixă pentru fiecare traseu şi număr de autovehicule necesare pe traseu, pe baza datelor puse la dispoziţie de puţinii operatori care au furnizat informaţii financiar-contabile, cu respectarea valorii impozitelor pe terenuri astfel cum sunt reglementate de ANAF şi cu luarea în considerare a unor posibile creşteri în anii următori.

Singurul operator care a indicat valori clare a acestei categorii de cheltuieli pe traseu şi autovehicul a menţionat suma de 100 lei/an/vehicul/traseu.

Alte cheltuieli cutaxe, impozite şiautorizaţii

Estimarea acestor cheltuieli a inclus o sumă fixă per kilometru reprezentând alte cheltuieli prilejuite de modificarea diferitelor taxe, impozite, autorizaţii, raportate la informaţiile financiar-contabile furnizate de unii operatori de transport cu privire la această categorie de cheltuieli.

Dat fiind faptul că nu se pun la dispoziţie mijloace de transport de către Entitatea Contractantă, nu au fost prevăzute cheltuieli cu redevenţa.

- Estimare cheltuieli cu salariile personalului

Estimarea cheltuielilor cu salariile personalului pentru fiecare traseu s-a realizat pornind de la următoarele aspecte:

- asigurarea venitului minim garantat pe economie, astfel cum este prevăzut de reglementările actuale;
- contribuţiile sociale obligatorii;
- un anumit număr de şoferi per autobuz, funcţie de numărul de curse pe zi şi ore de operare: spre exemplu, pentru 2 curse pe zi şi un număr de ore de operare în intervalul a 8 ore cuprins între prima cursă şi finalul ultimei curse, a fost prevăzut un singur şofer, în cazul în care e vorba de mai multe curse şi intervale mai mari de operare a tuturor curselor din program, prevăzându-se un număr de 2 şoferi per autobuz.

Estimarea valorii totale a serviciilor de transport a inclus un nivel al profitului de 3,42% prin raportare la rata SWAP comunicată pentru România pentru contractele de servicii de transport public cu o durată de 10 ani[1]. În speță, 3,42% este rezultat din 2,42% -rata SWAP aferentă unui contract cu o durată de 10 ani (Ratele SWAP valabile de la 01.07.2021 la 31.12.2021) -la care se adaugă 100 puncte de bază (1%).

În tabelul următor este prezentată pentru fiecare traseu în parte, pe categorii de cheltuieli la care se adaugă profitul rezonabil al operatorului de transport, valoarea totală anuală estimată a serviciului de transport.

[1] http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/

Tabel 3 - Estimare valoare totală anuală servicii de transport - lei

Nr. grupă	Cod traseu	Descriere traseu	Cap.	Nr. veh. active	Km planificati	Total Cheltuieli materiale	Total cheltuieli cu taxe/impozite şi autorizaţii	Total salarii pe an	Total cheltuieli	Profit rezonabil-3,42%	Valoare totală anuală serviciu/traseu
01	001	Slobozia - Ciulniţa - Bueşti	min. 10	1	72,198	167,708.46	16,808.69	113,895.75	298,412.89	10,205.72	**308,618.62**
01	002	Slobozia - Ciulniţa - Borduşelu	min. 23	1	86,784	323,313.07	20,644.25	120,642.53	464,599.84	15,889.31	**480,489.16**
02	003	Slobozia - Gh. Doja	min. 23	1	25,070	83,114.82	9,306.91	63,753.09	156,174.82	5,341.18	**161,516.00**
02	004	Slobozia - Căzăneşti - Cucora	min. 10	1	53,836	106,205.66	12,277.55	44,524.17	163,007.38	5,574.85	**168,582.24**
02	005	Slobozia - Ciochina - Rovine	min. 23	1	101,470	345,558.13	20,349.15	114,901.65	480,808.93	16,443.67	**497,252.59**
02	006	Slobozia - Ciochina - Sălcioara	min. 23	1	130,176	455,519.80	23,576.95	124,883.03	603,979.79	20,656.11	**624,635.90**
02	007	Slobozia - Mt. Buzău - Sărăţeni	min. 10	1	29,200	49,236.59	7,764.79	30,122.51	87,123.89	2,979.64	**90,103.53**
03	008	Slobozia - Bucu - Gh. Lazăr	min. 23	1	71,280	316,792.77	22,367.07	135,718.75	474,878.59	16,240.85	**491,119.44**
03	009	Slobozia - Iazu - Valea Ciorii	min. 23	1	66,560	243,178.30	17,688.63	95,463.33	356,330.26	12,186.50	**368,516.76**
03	010	Slobozia - Ţăndărei - Feteşti	min. 23	1	166,440	502,169.32	22,939.11	112,688.47	637,796.90	21,812.65	**659,609.55**
03	011	Slobozia - Frăţileşti - Ţăndărei	min. 10	2	138,312	234,296.56	26,332.10	180,741.17	441,369.83	15,094.85	**456,464.68**
04	012	Slobozia - Miloşeşti - Tovărăşia	min. 10	1	69,300	119,168.35	12,224.78	83,432.90	214,826.03	7,347.05	**222,173.08**
04	013	Slobozia - Grivita - Traian	min. 23	1	80,000	292,932.47	19,503.34	115,845.75	428,281.56	14,647.23	**442,928.79**
04	014	Slobozia - Amara - Slobozia	min. 10	4	299,536	710,444.44	73,235.32	435,034.82	1,218,714.58	41,680.04	**1,260,394.61**
05	015	Slobozia - Sudiţi	min. 23	1	11,440	39,132.45	11,143.15	20,990.46	71,266.05	2,437.30	**73,703.35**
05	016	Ţăndărei - Gura Văii	min. 23	1	16,640	79,274.17	9,915.05	35,526.37	124,715.59	4,265.27	**128,980.86**
05	017	Feteşti - Movila - Slobozia	min. 23	2	347,480	1,101,341.40	51,009.11	248,301.49	1,400,652.00	47,902.30	**1,448,554.30**
06	018	Urziceni - Malu Roşu	min.	1	48,750	236,346.52	20,080.21	129,026.68	385,453.41	13,182.51	**398,635.91**

Nr. grupă	Cod traseu	Descriere traseu	Cap.	Nr. veh. active	Km planificati	Total Cheltuieli materiale	Total cheltuieli cu taxe/impozite şi autorizaţii	Total salarii pe an	Total cheltuieli	Profit rezonabil-3,42%	Valoare totală anuală serviciu/traseu
			23								
06	019	Urziceni - Ciocârlia	min. 10	1	45,072	98,236.59	12,770.40	92,752.25	203,759.23	6,968.57	**210,727.80**
06	020	Urziceni - Jilavele	min. 23	1	56,940	285,785.86	22,552.43	141,871.28	450,209.57	15,397.17	**465,606.74**
06	021	Urziceni - Adâncata - Patru Fraţi	min. 23	1	86,784	323,313.07	20,644.25	120,642.53	464,599.84	15,889.31	**480,489.16**
06	022	Urziceni - Jilavele - Moldoveni	min. 23	1	78,150	255,113.60	17,189.81	102,562.88	374,866.29	12,820.43	**387,686.71**
06	023	Urziceni - Patru Fraţi - Răduleşti	min. 23	1	49,920	197,736.56	16,294.80	53,216.34	267,247.69	9,139.87	**276,387.56**
07	024	Urziceni - Axintele - Bărbătescu	min. 23	1	139,550	521,714.19	26,055.89	135,277.83	683,047.90	23,360.24	**706,408.14**
07	025	Urziceni - Coşereni - Horia	min. 10	1	100,000	185,256.47	15,410.01	97,703.00	298,369.48	10,204.24	**308,573.72**
07	026	Urziceni - Coşereni	min. 10	1	31,200	66,395.94	10,269.30	58,740.26	135,405.50	4,630.87	**140,036.37**
07	027	Urziceni - Movilita - Drăgoieşti	min. 10	1	65,700	143,945.51	15,061.17	78,603.93	237,610.61	8,126.28	**245,736.90**
07	028	Urziceni - Sineşti	min. 10	1	31,200	64,749.17	9,899.83	38,188.91	112,837.91	3,859.06	**116,696.97**
08	029	Urziceni - Gârbovi	min. 23	1	45,000	169,468.87	14,793.26	72,706.82	256,968.94	8,788.34	**265,757.28**
08	030	Urziceni - Ion Roată	min. 10	2	234,420	542,532.10	42,888.33	262,382.90	847,803.34	28,994.87	**876,798.21**
08	031	Urziceni - Grindaşi	min. 23	1	108,472	416,446.33	23,688.60	131,638.08	571,773.01	19,554.64	**591,327.64**
08	032	Urziceni - Grindu	min. 23	1	112,500	329,885.35	18,413.03	101,397.25	449,695.63	15,379.59	**465,075.22**
09	033	Feteşti - Borduşani	min. 23	1	82,680	375,239.94	24,564.74	144,969.47	544,774.14	18,631.28	**563,405.42**
09	034	Feteşti - Vlădeni	min. 23	1	122,584	447,468.66	23,889.75	128,646.93	600,005.34	20,520.18	**620,525.52**
10	035	Ţăndărei - Giurgeni	min. 23	1	45,990	198,753.81	17,178.49	84,207.42	300,139.72	10,264.78	**310,404.49**
10	036	Ţăndărei - Luciu	min.	1	28,080	127,265.98	13,387.82	46,419.59	187,073.38	6,397.91	**193.471.29**

Nr. grupă	Cod traseu	Descriere traseu	Cap.	Nr. veh. active	Km planificati	Total Cheltuieli materiale	Total cheltuieli cu taxe/impozite şi autorizaţii	Total salarii pe an	Total cheltuieli	Profit rezonabil-3,42%	Valoare totală anuală serviciu/traseu
			23								
10	037	Ţăndărei - Platonești	min. 23	1	4,680	6,328.29	7,894.76	30,318.23	44,541.28	1,523.31	**46,064.59**
10	038	Ţăndărei - Valea Ciorii - Bucşa	min. 10	1	41,272	86,443.06	11,637.74	64,752.99	162,833.79	5,568.92	**168,402.71**
11	039	Fierbinţi-Târg - Maia - Răduleşti	min. 10	1	51,712	123,810.83	14,949.97	106,705.07	245,465.86	8,394.93	**253,860.79**
11	040	Fierbinţi-Târg - Adâncata	min. 10	1	7,800	5,454.05	5,453.38	22,943.94	33,851.37	1,157.72	**35,009.09**
11	041	Fierbinţi-Târg - Jilavele - Urziceni	min. 23	1	116,800	462,044.86	25,292.95	137,953.26	625,291.07	21,384.95	**646,676.03**
				Total	**3,500,978**					**Total**	**16,657,407.73**

Valoarea totală anuală a serviciilor de transport pe fiecare grupă de transport din cele 11 propuse este prezentată în tabelul următor.

Tabel 4 - Valoarea totală anuală a serviciilor de transport pe grupe de transport

Nr. grupă	Cod traseu	Descriere traseu	Valoare totală anuală serviciu/traseu - lei	Valoare serviciu anuală grupă - lei	Grupa
01	001	Slobozia - Ciulnița - Bueşti	308,618.62	789,108	1
01	002	Slobozia -Ciulnița - Borduşelu	480,489.16		
02	003	Slobozia - Gh. Doja	161,516.00	1,542,090	2
02	004	Slobozia -Căzăneşti - Cocora	168,582.24		
02	005	Slobozia - Ciochina - Rovine	497,252.59		
02	006	Slobozia - Ciochina - Sălcioara	624,635.90		
02	007	Slobozia -Mt. Buzău - Sărăţeni	90,103.53		
03	008	Slobozia -Bucu - Gh. Lazăr	491,119.44	1,975,710	3
03	009	Slobozia -Iazu - Valea Ciorii	368,516.76		
03	010	Slobozia - Ţăndărei -Feteşti	659,609.55		
03	011	Slobozia -Frăţileşti -Ţăndărei	456,464.68		
04	012	Slobozia - Miloşeşti - Tovărăşia	222,173.08	1,925,496	4
04	013	Slobozia -Griviţa - Traian	442,928.79		
04	014	Slobozia - Amara - Slobozia	1,260,394.61		
05	015	Slobozia - Sudiţi	73,703.35	1,651,239	5
05	016	Ţăndărei - Gura Văii	128,980.86		
05	017	Feteşti - Movila - Slobozia	1,448,554.30		
06	018	Urziceni - Malu Roşu	398,635.91	2,219,534	6
06	019	Urziceni - Ciocârlia	210,727.80		
06	020	Urziceni - Jilavele	465,606.74		
06	021	Urziceni - Adâncata - Patru Fraţi	480,489.16		
06	022	Urziceni - Jilavele -Moldoveni	387,686.71		
06	023	Urziceni -Patru Fraţi - Rădulești	276,387.56		
07	024	Urziceni - Axintele -Bărbătescu	706,408.14	1,517,452	7
07	025	Urziceni - Coşereni - Horia	308,573.72		
07	026	Urziceni -Coşereni	140,036.37		
07	027	Urziceni - Moviliţa - Drăgoieşti	245,736.90		
07	028	Urziceni - Sineşti	116,696.97		
08	029	Urziceni - Gârbovi	265,757.28	2,198,958	8
08	030	Urziceni - Ion Roată	876,798.21		
08	031	Urziceni - Grindaşi	591,327.64		
08	032	Urziceni - Grindu	465,075.22		
09	033	Feteşti - Borduşani	563,405.42	1,183,931	9
09	034	Feteşti - Vlădeni	620,525.52		
10	035	Ţăndărei - Giurgeni	310,404.49	718,343	10

Nr. grupă	Cod traseu	Descriere traseu	Valoare totală anuală serviciu/traseu - lei	Valoare serviciu anuală grupă-lei	Grupa
10	036	Ţăndărei - Luciu	193,471.29		
10	037	Ţăndărei - Platoneşti	46,064.59		
10	038	Ţăndărei - Valea Ciorii - Bucşa	168,402.71		
11	039	Fierbinţi-Târg -Maia - Răduleşti	253,860.79	935,546	11
11	040	Fierbinţi-Târg - Adâncata	35,009.09		
11	041	Fierbinţi-Târg - Jilavele - Urziceni	646,676.03		
		TOTAL	16,657,407.73	16,657,407.73	

Tabel 5 – Valoare totală estimată pe grupe de trasee

Grupa	Număr trasee grupă	Trasee	Valoaretotală anuală estimată serviciu pe grupă de trasee - lei	Valoare totală estimată serviciu 10 ani - lei
1	2	001 Slobozia - Ciulniţa – Bueşti 002 Slobozia - Ciulniţa – Borduşelu	789,107.78	7,891,077.75
2	5	003 Slobozia - Gh. Doja 004 Slobozia -Căzăneşti – Cocora 005 Slobozia - Ciochina – Rovine 006 Slobozia - Ciochina – Sălcioara 007 Slobozia -Mt. Buzău - Sărăţeni	1,542,090.25	15,420,902.51
3	4	008 Slobozia - Bucu - Gh. Lazăr 009 Slobozia - Iazu – Valea Ciorii 010 Slobozia - Ţăndărei – Feteşti 011 Slobozia - Frăţileşti- Ţăndărei	1,975,710.43	19,757,104.34
4	3	012 Slobozia -Miloşeşti – Tovărăşia 013 Slobozia -Griviţa – Traian 014 Slobozia - Amara - Slobozia	1,925,496.49	19,254,964.89
5	3	015 Slobozia – Sudiţi 016 Ţăndărei - Gura Văii 017 Feteşti - Movila - Slobozia	1,651,238.51	16,512,385.12
6	6	018 Urziceni - Malu Roşu 019 Urziceni – Ciocârlia 020 Urziceni – Jilavele 021 Urziceni - Adâncata - Patru Fraţi 022 Urziceni - Jilavele – Moldoveni 023 Urziceni - Patru Fraţi - Răduleşti	2,219,533.89	22,195,338.85
7	5	024 Urziceni - Axintele – Bărbătescu 025 Urziceni - Coşereni – Horia 026 Urziceni – Coşereni 027 Urziceni - Moviliţa – Drăgoieşti 028 Urziceni - Sineşti	1,517,452.10	15,174,520.95
8	4	029 Urziceni – Gârbovi 030 Urziceni - Ion Roată 031 Urziceni – Grindaşi 032 Urziceni - Grindu	2,198,958.35	21,989,583.55

Grupa	Număr trasee grupă	Trasee	Valoaretotală anuală estimată serviciu pe grupă de trasee - lei	Valoare totală estimată serviciu 10 ani - lei
9	2	033 Feteşti – Borduşani 034 Feteşti – Vlădeni	1,183,930.94	11,839,309.35
10	4	035 Ţăndărei – Giurgeni 036 Ţăndărei – Luciu 037 Ţăndărei – Platonești 038 Ţăndărei - Valea Ciorii – Bucşa	718,343.09	7,183,430.86
11	3	039 Fierbinţi-Târg - Maia – Răduleşti 040 Fierbinţi-Târg – Adâncata 041 Fierbinţi-Târg - Jilavele – Urziceni	935,545.91	9,355,459.12
			Valoare totală contract delegare 10 ani	166,574,077.29

Valoarea totală estimată a contractului de delegare pe durata de 10 ani reprezintă suma valorilor loturilor corespunzătoare grupelor de trasee, valoarea fiecărui lot fiind valoarea grupei obţinută din suma valorilor traseelor care o compun.

Valoarea totală estimată a contractului cu durata de 10 ani este **166.574.077,29** lei fără TVA.

6.7. Modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului

Conform Legii nr. 51/2006 *a serviciilor comunitare de utilităţi publice republicată cu modificările şi completările ulterioare*: *"Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unităţile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, în calitate de delegatar, atribuie, pe o perioadă determinată, unui operator licenţiat, în calitate de delegat, care acţionează pe riscul şi răspunderea sa, dreptul şi obligaţia de a furniza/presta integral un serviciu de utilităţi publice ori, după caz, numai unele activităţi specifice acestuia, inclusiv dreptul şi obligaţia de a administra şi de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activităţii furnizate/prestate, în schimbul unei redevenţe, după caz."*

Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport judeţean la nivelul judeţului Ialomiţa reprezintă contractul de achiziţie sectorială care are ca obiect prestarea de servicii, altele decât cele care fac obiectul unui contract sectorial de lucrări, potrivit definiţiei din lege.

Conform Legii 51 din 2006 republicată, contractul de delegare a gestiunii cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la:

a. *denumirea părţilor contractante;*
b. *obiectul contractului, cu indicarea activităţilor din sfera serviciului de utilităţi publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;*
c. *durata contractului;*
d. *aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;*
e. *drepturile şi obligaţiile părţilor contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului şi la sistemul de utilităţi publice aferent, inclusiv conţinutul şi durata obligaţiilor de serviciu public;*
f. *modul de repartizare a riscurilor între părţi, în cazul contractelor de concesiune;*
g. *natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;*

h. *sarcinile şi responsabilităţile părţilor cu privire la investiţii/programele de investiţii, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanţare a acestora;*
i. *indicatorii de performanţă privind calitatea şi cantitatea serviciului şi modul de monitorizare şi evaluare a îndeplinirii acestora;*
j. *preţurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum şi regulile, principiile şi/sau formulele de ajustare şi modificare a acestora;*
k. *compensaţia pentru obligaţiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control şi revizuire a compensaţiei, precum şi modalităţile de evitare şi recuperare a oricărei supracompensaţii;*
l. *modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor şi/sau delegatarului, după caz;*
m. *nivelul redevenţei sau al altor obligaţii, după caz; la stabilirea nivelului redevenţei, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică şi puse la dispoziţie operatorului odată cu încredinţarea serviciului/activităţii de utilităţi publice şi gradul de suportabilitate al populaţiei. Nivelul redevenţei se stabileşte în mod transparent şi nediscriminatoriu pentru toţi potenţialii operatori de servicii de utilităţi publice, utilizându-se aceeaşi metodologie de calcul;*
n. *garanţia de bună execuţie a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire şi de executare a acesteia;*
o. *răspunderea contractuală;*
p. *forţa majoră;*
q. *condiţiile de revizuire a clauzelor contractuale;*
r. *condiţiile de restituire sau repartiţie, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investiţiile realizate;*
s. *menţinerea echilibrului contractual;*
t. *cazurile de încetare şi condiţiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;*
u. *forţa de muncă;*
v. *alte clauze convenite de părţi, după caz.*

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr.1370/2007, contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local dintre Unitatea Administrativ Teritorială - Judeţul Ialomiţa în calitate de Entitate Contractantă şi operatorul/operatorii de transport judeţean trebuie:

- să definească în mod clar obligaţiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul/operatorii de servicii publice, precum şi zonele geografice în cauză;
- să stabilească în mod obiectiv şi transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze **plata compensaţiei, dacă există**, şi natura şi întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces; aceşti parametri se stabilesc astfel încât nicio plată compensatorie să nu poată depăşi suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate şi asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligaţiilor de serviciu public, ţinând seama de venitul legat de acestea şi care este reţinut de către operatorul de serviciu public, precum şi de un profit rezonabil;
- să stabilească modalităţile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevenţele aferente infrastructurii, întreţinerea şi reparaţiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant şi instalaţiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe şi o rentabilitate adecvată a capitalului.

Subcontractarea de lucrări sau servicii conexe, necesare prestării serviciului sau uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice, se face numai în condițiile prevăzute de prevederile art. 29 alin. (14) din Legea 51/2006 *privind serviciile comunitare de utilități publice.*

Subdelegarea de către operator a gestiunii serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice este interzisă. Subcontractarea de lucrări sau servicii conexe, necesare furnizării/prestării serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice delegat/delegată, se face numai în condițiile prevăzute de legislația din domeniul achizițiilor publice.

Modelul de contract include în cadrul anexelor *Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Ialomița* și *Caietul de sarcini al serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Ialomița.*

Dat fiind faptul că entitatea contractantă nu pune la dispoziția operatorilor de transport bunuri publice prin proces-verbal de predare-preluare, **nu se va percepe redevență**. Apreciem că prin această măsură se creează premisele realizării de către operatorii de transport unor investiții specifice în infrastructura tehnico-edilitară aferentă sistemului de transport public județean, de natură să contribuie la creșterea calității serviciilor prestate.

Cu privire la **compensația de serviciu public** astfel cum aceasta este definită de Regulamentul 1370/2007 (orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă) Legea 92/2007 precizează: *contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.*

Situația economico-financiară actuală a serviciului de transport pe trasee astfel cum a fost prezentată de către o parte dintre operatorii de transport care operează pe traseele actuale de transport județean a indicat în cazul tuturor operatorilor că veniturile obținute din exploatare exced cheltuielile de exploatare, cu excepția unui singur traseu. Astfel, efortul financiar prilejuit de desfășurarea activității de transport este acoperit de veniturile obținute, asigurându-se totodată și un profit operatorilor de transport. Un alt aspect care ar mai trebui subliniat este acela că unii dintre operatori includ în sfera cheltuielilor și cheltuieli legate de alte activități ce le desfășoară (în afară de cea de transport public județean), astfel încât în unele cazuri este dificil de dimensionat efortul financiar real de punere în practică a serviciului de transport public pe traseele județene, raportat la volumul prestațiilor, volum care în mod normal ar trebui să corespundă programului actual de transport și obligațiilor asumate prin contractele de delegare actuale.

Pe durata derulării contractului de delegare a gestiunii, se aplică prevederile legale în materie în vigoare referitoare la transportul elevilor.

La data elaborării studiului de oportunitate a fost emis Decretul 824 din 30 octombrie 2020 privind promulgarea Legii pentru modificarea și completarea Legii educației naționale nr. 1/2011. Dreptul elevilor la transport gratuit nu mai este interpretat separat (decontarea navetei și tarif redus), gratuitatea fiind asigurată de autoritățile locale și județene, prin intermediul contractelor de servicii publice. Totodată, sistemul de decontare inaplicabil prevăzut de OUG nr. 70/2020 privind reglementarea unor măsuri, începând cu data de 15 mai 2020, în contextul situației epidemiologice determinate de răspândirea coronavirusului SARS-CoV-2, pentru prelungirea unor termene, pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, a Legii educației naționale nr. 1/2011, precum și a altor acte normative este eliminat (ordonanța prevedea ca operatorii de transport au obligația de a asigura transportul gratuit al elevilor).

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN IALOMIȚA

Member of CISQ Federation RINA SIMTEX CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM ISO9001

Tel.: 0243 230200
Fax: 0243 230250

Slobozia - Piața Revoluției Nr. 1

web: www.cicnet.ro
e-mail: cji@cicnet.ro

PREȘEDINTE

Nr.524/.2022-VI din 24.02.2022

REFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre pentru modificarea Hotărârii Consiliului Județean Ialomița nr. 250/.23.12.2021 privind aprobarea "Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Ialomița, pentru perioada 2023-2032 (01.01.2023 – 31.12.2032)" și a modalității de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Ialomița

Prin proiectul de hotărâre supus dezbaterii Consiliului Județean Ialomița se propune aprobarea modificării Hotărârii Consiliului Județean Ialomița nr. 250/.23.12.2021 privind aprobarea "Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Ialomița, pentru perioada 2023-2032 (01.01.2023 –31.12.2032)" și a modalității de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Ialomița.

Pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1370/.2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Județean Ialomița se află în procedura legală de atribuire, prin licitație publică, a Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județ, aferent perioadei 2023-2032.

Documentația aferentă a fost transmisă Agenției Naționale pentru Achiziții Publice care a emis un Aviz conform condiționat, solicitând autorității contractante (Consiliul Județean Ialomița) modificarea Studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului public de transport județean prin curse regulate la nivelul județului Ialomița, studiu aprobat prin Anexa nr. 3 la Hotărârea Consiliului județean Ialomița nr. 250/23.12.2021.

În raportul direcției tehnice din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Ialomița, ce însoțește proiectul de hotărâre, sunt prezentate în detaliu informațiile care susțin proiectul de hotărâre.

Constatând că sunt îndeplinite condițiile de legalitate și de oportunitate, propun Consiliului Județean Ialomița adoptarea hotărârii în forma și conținutul prezentate în proiect.

PREȘEDINTE
MARIAN PAVEL

Tehnodactat
Dogaru Iulian

Consiliul Judetean Ialomita
10000109656

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN IALOMIȚA

Tel.: 0243 230200
Fax: 0243 230250
Slobozia - Piața Revoluției Nr. 1
web: www.cicnet.ro
e-mail: cji@cicnet.ro

Direcția Investiții și Servicii Publice
Nr. 5301/2022 - XI 24.02.2022

R A P O R T
la Proiectul de Hotărâre pentru modificarea Hotărârii nr. 250/.23.12.2021 privind aprobarea "Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Ialomița, pentru perioada 2023-2032 (01.01.2023-31.12.2032) și a modalității de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Ialomița

Legea serviciilor de transport public local în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/.2007, cu modificările și completările ulterioare instituie în sarcina consiliilor județene obligativitatea evaluării fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora.

Consiliul Județean Ialomița a realizat Studiul de trafic și oportunitate pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Ialomița care conține:

- *Volumul I - Studiul privind identificarea şi evaluarea fluxurilor de călători a cerințelor de mobilitate ale colectivităților locale în cadrul serviciului public de transport județean, prestat între localitățile județului Ialomița;*
- *Volumul II - Studiu de oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului public de transport județean prin curse regulate la nivelul județului Ialomița în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/.2007 al Parlamentului European și al Consiliului;*

Acestea au fost realizate de către societatea CERTRANS LEVEL S.R.L.

Studiul de oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului public de transport județean prin curse regulate la nivelul județului Ialomița în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/.2007 al Parlamentului European și al Consiliului, a fost aprobat în Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr. 250/.23.12.2021.

Consiliul Judetean Ialomita
10000109644

Documentația de atribuire pregătită de entitatea contractantă Județul Ialomița, pentru procedura cu obiectul "Contract de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a județului Ialomița" din care face parte și Studiul de oportunitate a fost încărcată în S.I.C.A.P.

Documentația de atribuire a intrat în controlul A.N.A.P și a fost emis Avizul Conform Condiționat nr. 2761/09.02.2022 în care s-a solicitat completarea Studiului de oportunitate aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Ialomița nr. 250/.23.12.2021, art. 3, cu informațiile privind prețurile sursă utilizate și calculele efectuate.

Cu adresa nr. 3758/.2022-J/10.02.2022 s-a transmis Avizul Conform Condiționat nr. 2761/09.02.2022 societății Certrans Level S.R.L, elaboratorul studiului.

Cu adresa nr. 86/16.02.2022 înregistrată la Consiliul Județean Ialomița cu nr. 4501/.2022-Q/16.02.2022, Certrans Level S.R.L a completat clarificările solicitate de A.N.A.P care au fost introduse în conținutul Studiului de oportunitate.

Având în vedere cele de mai sus se impune înlocuirea Anexei nr. 3 la Hotărârea nr. 250/.23.12.2021 privind aprobarea "Programului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, în județul Ialomița, pentru perioada 2023-2032 (01.01.2023-31.12.2032) și a modalității de atribuire a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Ialomița, cu Anexa atașată prezentului raport, care va deveni parte integrantă din această hotărâre.

DIRECTOR EXECUTIV,
Cristian VLAD

AUTORITATEA JUDEȚEANĂ DE TRANSPORT,
Sorin ANDREESCU

GUVERNUL ROMÂNIEI
AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU
ACHIZIȚII PUBLICE

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDETEAN IALOMITA
INTRARE NR. 2692/2022
IEȘIRE
2022 luna 02 ziua 09

V2

AVIZ nr. 2761 /09.02.2022

În temeiul prevederilor OUG nr. 98/2017 privind funcția de control ex ante al procesului de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii si ale HG nr.419/2018 privind aprobarea normelor metodologice de aplicare a OUG nr.98/2017,

Agenția Națională pentru Achiziții Publice emite:

AVIZ CONFORM CONDIȚIONAT

Cu privire la documentatia de atribuire DF1136134/25.01.2022 pregătită de entitatea contractantă **JUDETUL IALOMITA,** pentru procedura cu obiectul **Contract de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a Județului Ialomița**

Abateri identificate - aspecte de regularitate și calitate:

1)IN FAPT: Nu sunt utilizați toti factorii de evaluare prevazuți în Legea 92/2007.
MASURI DE REMEDIERE: TOATE LOTURILE: secțiunea II.2.5 din fișa de date (factorii de evaluare nu sunt în conformitate cu Legea 92/2007): nu s-a utilizat factorul "dotarea cu instalație de aer condiționat".

Vă rugăm să justificați la nivelul strategiei de contractare neutilizarea factorului „dotare cu aer condiționat" (așa cum prevede Legea 92/2007).

În același timp, justificați dacă prin impunerea cerinței G.- obligația dotării cu aer condiționat (pag.17/c.s.), nu restrictionați participarea operatorilor economici din piața de profil.

În lipsa justificărilor celor solicitate anterior, se va elimina din cadrul cerințelor caietului de sarcini obligația „dotării cu aer condiționat"- și se va puncta în cadrul factorilor de evaluare.

Vă rugăm să corelați corespunzător toate documentele implicate în aceste modificări (caietul de sarcini; strategia de contractare; studiul de oportunitate)
IN DREPT: Art. 209(4) -(5); Art. 210 Legea 99/2016; Art. 38(8) H.G.394/2016
REGULARITATE;

2) IN FAPT: Valoarea estimată a contractului (care include toate opțiunile pentru suplimentare) nu este justificată prin furnizarea de informații relevante și consecvente cu restul documentației de atribuire.
MASURA DE REMEDIERE: pag.4-5- din strategia de contractare+ studiu oportunitate/H CJ nr.250/2021
Vă rugam sa completați informațiile privind stabilirea valorii estimate cu elemente privind prețurile sursă utilizate, calculele efectuate. În acelasi timp, vă rugăm sa completați, în temeiul dispozițiilor art.250/Legea 99/2016, studiul de oportunitate (și strategia de contractare) cu informații privind stabilirea duratei contractului corespunzător cu amortizarea investitiilor solicitate operatorului economic, justificând corespunzător valoarea acestora. Aveți în vedere și dispozițiile art. 32 alin.(3) din Legea 51/2006.
IN DREPT: Art. 9(3) e) H.G.394/2016
CALITATE

Consiliul Judetean Ialomita
10000112243

Str. Foișorului nr. 2, sector 3, București, 031178
Tel: +4 021 311 8090, Fax: +4 021 311 8095, E-mail: contact@anap.gov.ro www.anap.gov.ro

3) IN FAPT: Modalitatea de ajustare a prețului (tarifelor) contractului (în ce condiții, când, cum, formula de ajustare, indici utilizați și surse de date privind evoluția acestor indici) nu este corelata cu modelul de contract.
MASURA DE REMEDIERE: Vă rugam să aveți in vedere că mențiunile privind ajustarea tarifelor trebuie menționate identic în contract (anexa 6.2) și corespunzător în secțiunea II.3/f.d. si in Instrucțiuni'le pentru ofertanți (pct (13) din anexa 6.2 nu re regăsește în fișa de date și Instrucțiuni). Completați toate documentele identic.
IN DREPT: Art. 158 H.G.394/2016
REGULARITATE;

4)IN FAPT: Informațiile furnizate ofertantilor nu sunt corelate in toate documentele procedurii și nu sunt consecvente.
MASURI DE REMEDIERE:
4.1) -completați sect. "Informații legate de motivele de excludere privind încetarea anticipată a contractelor anterioare, plata de daune-interesesau alte sancțiuni comparabile" (pag.102/Instrucțiuni către ofertanți) cu toate situații'le care sunt considerate a reprezenta în cadrul acestei proceduri de achiziție o încălcare gravă a obligațiilor contractuale, așa cum sunt prezentate în Ordinul 131/2019 (pag.39)
4.2) -clarificați durata contractului întrucât la pg.82/HCj nr.250/23.12.2021 se propune atât 10 ani, cât și 6 ani
4.3) -clarificați lipsa din Anexa 6.2 Modalitatea de stabilire, ajustare și modificare a Tarifelor de călătorie-(din documentul Anexe Model Contract), a pct. b) și/sau c) referitoare la tarife cu valoare redusă stabilite pe criterii de protecție socială, prevazute in Anexa 6.2 din Ordinul 131/2019. Menționați jusificarea în strategia de contractare.
4.4) -regulamentul pentru efectuarea serviciului din HCj nr.251/23.12.2021 nu cuprinde toate definițiile menționate la art.3 din Ordin 972/2007 (exemplu: autorizație de transport; licență de transport); justificați in strategie sau completați corespunzător;
4.5) -ref. caietul de sarcini: aveți in vedere mențiunile de la pct.3 din secțiunea "Obiectul caietului de sarcini-cadru" (anexa 2/Ordin 972/2007), respectiv: " 3. La întocmirea caietelor de sarcini, autoritatea publică locală, asociații'le de dezvoltare comunitară sau consiliul județean, după caz, are obligația de a utiliza documentația prevăzută în prezentul caiet de sarcini-cadru, după cum urmează:
a) în conținutul documentației caietului de sarcini se vor prelua din prezentul caiet de sarcini-cadru activitățile și condițiile tehnice specifice activității efectuate;
b) conținutul caietului de sarcini va fi elaborat prin transcrierea identică a textelor scrise cu caractere normale, cu excepția numerelor de articole, care vor căpăta o nouă numerotare prin completarea datelor necesare în conformitate cu indicațiile precizate în textele scrise cu caractere cursive din conținutul documentației caietului de sarcini-cadru;
c) conținutul caietului de sarcini va cuprinde setul de formulare precizate ca fiind obligatorii în caietul de sarcini-cadru, la care se pot adăuga și alte formulare considerate necesare pentru efectuarea corespunzătoare a serviciului".
Ca urmare, va rugam sa adaptați corespunzător cuprinsul caietului de sarcini încărcat in documentația de atribuire.
4.6) - HCj nr.251/23.12.2021: anexele hotarârii trebuie să fi indentice cu documentele atașate în cadrul documentației de atribuire (caiet de sarcini, contract, fișa de date). Vă rugăm să corelați.

4.7) Ref. c.s. pct.M-pag.124 și corespunzător form.4-pag.9: justificați (sau eliminați) cerința "modul de deținere (în proprietate sau să aibă contract de servicii) a unei stații de alimentare carburanți autorizată", întrucât nu se regasește in Legea 92/2007.
IN DREPT: Art. 164 Legea 99/2016; Art. 22(2) H.G.394/2016
REGULARITATE

ATENTIE! STRATEGIA DE CONTRACTARE SE VA MODIFICA CORESPUNZĂTOR OBSERVAȚIILOR FORMULATE

Conform prevederilor art.16 din OUG nr.98/2017 privind privind funcția de control ex ante al procesului de atribuire a contractelor/acordurilor-cadru de achiziție publică, a contractelor/acordurilor-cadru sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, cu modificarile și completările ulterioareîn cazul în care entitatea contractantă are obiecții cu privire la constatările și/sau măsurile de remediere dispuse, identificate de către ANAP ca urmare a activității de control ex ante asupra prezentei documentații de atribuire, poate demara procedura de conciliere. SOLUTIONAREA CERERII DE CONCILIERE ESTE CONDITIONATA DE NEPUBLICAREA ANUNTULUI DE INITIERE A PROCEDURII DE ATRIBUIRE.

In cazul in care entitatea contractanta decide publicarea anunțului de participare fără a remedia abaterile constatate de ANAP prin prezentul aviz conform condiționat, devin incidente preved art. 14 alin. (8) coroborat cu art. 25 din OUG nr. 98/2017, cu modificarile și completările ulterioare.

Întocmit: POPESCU LILIANA-DANIELA Digitally signed by POPESCU LILIANA-DANIELA Date: 2022.02.09 09:26:31 +02'00'

Avizat: DUMITRASCU MIHAELA Digitally signed by DUMITRASCU MIHAELA Date: 2022.02.09 07:48:16 +02'00'