

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 și identificarea 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.....	33
6.7. Modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului.	46

1. Introducere

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

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

Obiectivul principal al Studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate are drept obiectiv principal fundamentarea și stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public pe raza județului Ialomița de trasee și grupe de trasee a căror valoare va fi estimată în baza analizei tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare a serviciilor de administrare și exploatare a sistemelor de utilități publice. În acest sens, se vor urmări contractul-cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local și județean de persoane și modelele licențelor de traseu anexă la acesta, precum și normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor serviciilor publice de transport local și județean elaborate de Autoritățile de reglementare competente la nivel central pentru domeniul serviciilor publice de transport județean.

Obiectivele specifice ale studiului de oportunitate vizează în principal îmbunătățirea serviciilor de utilitate publică destinate transportului cetățenilor; creșterea gradului de transparență în activitatea administrației publice locale; accesibilitate sporită din partea administrației publice locale privind solicitările cetățenilor; creșterea calității și eficienței serviciului de transport public județean de persoane; satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației pe întreg teritoriul județului Ialomița prin servicii de calitate; accesul la serviciile de transport și protecția categoriilor sociale defavorizate; asigurarea unui serviciu de utilitate publică în condiții de siguranță maximă.

Studiul de oportunitate include următoarele secțiuni:

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

Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători la nivelul județului Ialomița include următoarele:

- formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor care o însoțesc;
- programul de transport -- întocmit în baza programului de transport propus prin studiul de trafic (mobilitate) elaborat de SC Certrans Level SRL, actualizat și optimizat în funcție de fluxurile de călători existente, raportat la nevoile reale de deplasare a populației și 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 km² 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 (*Țândărei, Amara, Căzănești, Fierbinți-Târg*); 59 comune (*Adâncata, Albești, Alexeni, Andrășești, Armășești, Axintele, Balaciu, Bărbulești, Bărcănești, Borănești, Bordsani, Bucu, Buești, Ciocârlia, Ciocina, Ciulnița, Cocora, Colelia, Cosâmbesti, 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, Movilița, Munteni-Buzău, Ograda, Perieți, Platonești, Rădulești, Reviga, Roșiori, Sâlcioara, Sărățeni, Săveni, 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 – Tândărei,
- 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/km², valoare inferioară mediei înregistrată la nivel național (81,44 locuitori/km²).

Distribuția locuitorilor la nivelul județului 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 Tândărei.

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 desfășurare 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 județului 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 și continuu" în Aria Serviciului, potrivit Programului de Transport și Traseelor atribuite.

Aria Serviciului, în contextul studiului de oportunitate reprezintă raza administrativ-teritorială a județului Ialomița.

În prezent, **Programul județean de transport public** de persoane al Județului Ialomița aprobat de către Consiliul Județean Ialomița cuprinde 50 trasee care deserveșc 66 de UAT-uri, din care:

- ✓ 15 trasee din actualul program de transport își au originea în municipiul Urziceni
- ✓ 2 trasee din actualul program de transport își au originea în orașul Tândărei
- ✓ 22 trasee din actualul program de transport își are originea în municipiul Slobozia
- ✓ 5 trasee din actualul program de transport își au originea în municipiul Fetești
- ✓ 1 traseu din actualul program de transport își are originea în orașul Fierbinți
- ✓ 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Brazil
- ✓ 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Luciu
- ✓ 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Malu Roșu
- ✓ 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Platonești
- ✓ 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Sălcioara

Operatorii de transport care dețin licențe de traseu și prestează serviciul de transport public județean prin curse regulate pe raza județului **sunt în număr de 17.**

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

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

Se disting 3 centre urbane majore din punct de vedere al atragerii fluxurilor de călători: Slobozia (23 de trasee), Urziceni (17) și Fetești (5). Aceștia li se adaugă Tândărei (3) și Fierbinți-Târg (2). Municipiul Slobozia este conectat direct cu 16 comune ale județului (27%). Se întâlnesc situații în care comune situate la peste 40 km care se găsesc în raza de influență a altui centru urban au trasee către reședința județului (Cocora, Reviga, Sălcioara, Gura Ialomiței etc.).

2.3. Situația economico-financiară a serviciului

Analiza situației actuale economico-financiare a serviciului de transport public județean la nivelul județului Ialomița s-a realizat în baza informațiilor puse la dispoziție de o parte redusă a operatorilor de transport care efectuează traseele din actualul program de transport. Aceasta a relevat următoarele aspecte:

- Cu excepția unui singur traseu dintre cele pentru care au fost furnizate informații veniturile obținute din exploatare sunt mai mari decât cheltuielile cu procente cuprinse între 11% și 32%; facem observația că unul dintre operatori au raportat cheltuielile totale, pe întreaga activitate desfășurată, nu doar cea de pe traseele de transport județean deservite, neexistând în acest sens o evidență separată;
- În structura cheltuielilor de exploatare se disting următoarele categorii de cheltuieli cu ponderea cea mai mare: combustibilul (între 29% și 47%), salariile (între 18% și 42%), amortizarea (între 2% și 17%), service-ul auto – serviciile de întreținere și reparații (între 2% și 4%), schimbul de ulei și filtre (între 1% și 2%), răspunderea civilă auto (între 1% și 5%), piesele auto (între 0,5% și 12,47%), asigurarea CASCO (între 4% și 5%), impozite (între 1% și 4%); costul biletului defalcat pe categorii de costuri păstrează aceleași proporții;

- Gradul de încărcare a curselor pe trasee într-o zi lucrătoare este cuprins între 69% și 85%, cel mai frecvent fiind 70-75%; gradul de încărcare în zilele de week-end este cuprins între 54% și 62%;
- Costul per kilometru în situațiile în care a putut fi calculat sau din informațiile furnizate de operatori este cuprins între 1,60 lei/km și 3,41 lei/km;
- Operatorii de transport nu primesc subvenții pentru efectuarea transportului județean;
- Sistemul de taxare: emiterea de bilete și 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 județean include infrastructura rutieră pe care se desfășoară traseele de transport cu stațiile de transport public, capete de linii și autogări și mijloacele de transport care efectuează curse regulate pe traseele de transport județean.

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

- În ansamblu, pe traseele de transport județean, în proporție 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 desfășoară traseele de transport public județean necesită lucrări de reparații și reabilitare;
- Stațiile urcare-coborâre călători de pe traseele de transport județean sunt amenajate în proporție de peste 50%. Rămân multe alte stații care nu sunt amenajate și nu dispun de alveole, copertine, bănci de așteptare sau de panouri informative cu privire la programul de transport. Sunt și situații în care în ciuda faptului că sunt amenajate cu locuri de adăpost și staționare, nu sunt întreținute corespunzător;
- Autovehiculele au capacități cuprinse între 14 și 60 de locuri; multe dintre autovehicule care echipază traseele au o capacitate mare, de multe ori cu mult peste cererea de transport;
- Unele vehicule dispun de sistem de localizare prin GPS și de un sistem (tabletă) care permit localizarea permanentă a vehiculelor pe traseu și identificarea numărului de călători;
- Foarte puține autovehicule prezintă facilități sau adaptări pentru accesul și transportul persoanelor cu dizabilități;
- În ce privește 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 județean au vechimi de 2-3 ani dar sunt și 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 județene este cuprinsă între 30 și 38 km/h, cu o medie de 33,44 km/h.

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

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

- Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale cetățenilor pe teritoriul județului Ialomița;
- Creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor,
- Accesul la serviciile de transport public județean de persoane și protecția categoriilor sociale defavorizate;

- Informarea publicului călător;
- Executarea transportului public județean de persoane prin curse regulate în condiții de continuitate, regularitate, siguranță și confort;
- Corelarea capacității de transport cu cererea de transport existentă.

Între obiectivele principale urmărite în procesul de organizare a serviciului de transport public județean de persoane vizează:

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

Serviciului de transport public județean trebuie să-și adapteze rețeaua de transport în funcție de dezvoltarea economică a județului, de cerințele diferitelor categorii sociale și de strategiile de dezvoltare la nivel regional.

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, 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 și rentabilitate în cadrul grupei.

Grupele cu traseele aferente sunt prezentate în cele ce urmează:

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

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

Grupa 03 – cuprinde 4 trasee care fac legătura între Slobozia și localități din partea de nord, est și parțial sud a mun. Slobozia

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

Grupa 05 – cuprinde 3 trasee care fac legătura între Slobozia, Fetești și Tândărei și cu alte localități de pe acest traseu.

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

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

Grupa 08 – cuprinde 4 trasee care fac legătura între Urziceni și localități poziționate în estul mun. Urziceni.

Grupa 09 – cuprinde 2 trasee care fac legătura între Fetești și localități poziționate în nordul mun. Fetești.

Grupa 10 – cuprinde 4 trasee care fac legătura între Tândărei și localități poziționate în nord, est și sud față de orașul Tândărei.

Grupa 11 – cuprinde 3 trasee care fac legătura între Fierbinți-Târg și localități poziționate în nord și est față de orașul Fierbinți-Târg.

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

- sunt păstrate 41 de trasee din cele 50 actuale, cu mențiunea că unele dintre aceste trasee vechi au fost reunite și 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, flecare 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 stațiilor (indicator de stație), a stării tehnice a trotuarelor din zona stațiilor de oprire a mijloacelor de transport public local de călători, iluminarea zonelor stațiilor de autobuz și a trecerilor de pietoni din zona stațiilor de transport.

Recomandare: *modelele de pavilioane destinate adăpostirii pasagerilor pot avea o capacitate de până la 10 persoane, în funcție de caz și un spațiu amenajat pentru persoanele cu nevoi speciale. Pot avea o structură modulară, realizată din oțel inoxidabil și profile din aluminiu, cu panouri de închidere ce pot fi din sticlă securizată sau polycarbonat. Structura pavilionului se recomandă a fi amplasată pe un sistem constructiv alcătuit din fundații din beton armat și placă de beton armat pe care se vor ancora stâlpii metalici. Investiția în stații de transport public de același model la nivelul întregului județ ar determina identificarea ușoară a stațiilor de către toți utilizatorii, indiferent de localitate.*

- **Investiții în mijloace de transport**

Autovehiculele de transport public care operează curse pe traseele de transport județean în județul Ialomița prezintă în multe cazuri dotări fizice și tehnice depășite din punct de vedere a asigurării confortului călătorilor, normelor de poluare, facilității transportului persoanelor cu dizabilități. Unele dintre mijloacele de transport au și 15 de ani vechime.

Autovehiculele destinate transportului public de călători trebuie să asigure în mod obligatoriu condiții de confort pentru pasageri, oferind un mediu iluminat, curat, încălzit și ventilat corespunzător ce permite accesul facil al tuturor persoanelor. Poziția 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 spațiului personal. Design-ul modern, „aerisit” al acestor autovehicule, spațiul generos face din interiorul lor medii mult mai atrăgătoare atât pentru pasageri, cât și pentru conducătorii auto (aceștia din urmă beneficiind la ultimele modele de autobuze de un confort sporit al cabinei).

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

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

- **Investiții 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 și ESP, precum și cu sisteme de supraveghere video.

Sistemele de supraveghere video ale autobuzelor fac parte din seria echipamentelor care contribuie la creșterea sentimentului de siguranță a pasagerilor prin reducerea incidenței actelor de vandalism și a criminalității. Acestea pot fi montate la bordul vehiculelor, pot fi echipate cu microfoane și semnale de alarma activate de pasageri. Astfel, în condițiile existenței unui centru de control care monitorizează de la distanță vehiculele, stațiile și rutele se poate asigura un timp de răspuns îmbunătățit în caz de asistență sau urgență, pot fi determinate cele mai eficiente metode de răspuns prin monitorizarea continuă a situației de pe traseu.

Potrivit art. 22 lit. c) din Legea 448/2006 republicată *privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap cu modificările și completările ulterioare*, autoritățile administrației publice locale, precum și societățile comerciale ce dețin licență de traseu au obligația să ia următoarele măsuri specifice în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap:

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

- **Alte investiții necesare pentru modernizarea serviciului de transport public județean de persoane**

- a. **Investiții în sistemul de control și management al traficului județean**

Sistemul de localizare a autobuzelor destinate transportului public este utilizată pentru a monitoriza vehiculele de transport în timp real prin folosirea de echipamente GPS, informația despre localizarea acestora fiind transmisă centrului de control. Utilizarea sistemului de poziționare prin satelit poate aduce o serie de beneficii importante ce constau în: îmbunătățirea sistemului de control prin urmărirea fișelor de traseu și prin acoperirea traseelor în mod corespunzător și îmbunătățirea siguranței circulației, pentru că în caz de urgență centrul de control al traficului poate transmite instantaneu locația vehiculului către cei responsabili cu intervenția.

Dotarea autobuzului cu sistem de poziționare prin satelit face posibilă totodată îmbunătățirea calității serviciilor, călătorii fiind informați corespunzător asupra locației și orei de sosire a următorului vehicul. Nu în ultimul rând acest sistem crează premisele optimizării sincronizării cu alte sisteme de transport. Sistemul de informații în timp real pentru pasageri conduce la un grad de informare crescută a acestora ceea ce are drept consecință directă creșterea nivelului de încredere și confort în utilizarea sistemului de transport public și în siguranța unei călătorii conform unei planificări bine stabilite anterior, fără a interveni surprize neplăcute. Afișarea informațiilor în timp real are menirea de a spori calitatea serviciilor, întârzierile și problemele de fiabilitate sunt luate în considerare, pasagerilor fiindu-le oferite informații exacte. Confortul astfel creat contribuie la creșterea serviciului de transport.

Implementarea sistemului de control și management al traficului județean permite programarea curselor de autobuze, urmărirea lor pe traseu, poziția lor față de stații de oprire, trimiterea de mesaje conducătorilor de mijloace de transport pentru corecții de/pe traseu; totodată urmărirea tuturor mijloacelor de transport monitorizate pe harta digitală a zonei. Poziționarea 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 și tehnologii de comunicații. Conducătorul mijlocului de transport este informat în permanență despre modul de încadrare în programul de circulație (avans, întârziere, normal). Dispecerii de circulație programează vehiculele pe trasee pe baza unui grafic stabilit, urmărind apoi traseul și respectarea parametrilor pe monitoare. Semnalele de poziție ale mijlocului de transport transmise prin GPRS sunt prelucrate și transmise prin informații către panourile de informare călători, care se află montate în stațiile de așteptare.

Se consideră oportună implementarea de către Consiliul Județean Ialomița a unui soft GPS și dotarea autovehiculelor cu GPS pentru monitorizarea modului cum este efectuat traseul din punct de vedere al respectării rutei, a stațiilor prevăzute în caietul de sarcini și a timpilor de efectuare a cursei, a informării utilizatorilor în timp real cu privire la timpul de așteptare până la următorul autobuz pentru un anumit traseu, funcție de stația în care se află.

- b. **Investiții în sistemul de taxare electronică – e-ticketing**

Transportul public de transport județean ar trebui să implice un sistem de tarificare performant și în acest sens se propune ca și o altă posibilă investiție - sistemul de taxare electronică – e-ticketing. Din punctul de

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

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

Sistemul de e-ticketing trebuie să fie utilizat și 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 diferențierii tarifare.

Implementarea și dezvoltarea unui sistem e-ticketing pentru transportul public județean de călători din județul Ialomița ar trebui să facă parte dintr-un proces de planificare mai larg în ce privește managementul mobilității.

c. Investiții în sisteme de informare a călătorilor

O bună informare a publicului călător presupune existența și funcționalitatea unor sisteme de informare a pasagerilor. Informațiile furnizate călătorilor prin intermediul acestor sisteme vizează orele de sosire și de plecare, întârzierile și alte informații despre trafic prin grafice de mers, panouri digitale informare călători etc.

Trebuie acordată o atenție 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 privește cooperarea necesară între mijloacele de transport, precum și o competiție dintre operatori pentru atragerea de călători. De regulă, operatorii doresc să se diferențieze între ei pentru oferirea unor servicii individualizate, recunoscute. Aceștia nu par să aibă nici un interes să colaboreze strâns cu concurența sau chiar să împărtășească informații. La nivel executiv, este vitală o abordare cooperantă și un proces rațional de orientare.

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

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

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

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

Organizarea și efectuarea activităților specifice serviciului de transport public județean de persoane de la nivelul județului Ialomița trebuie să se realizeze cu respectarea următoarelor principii:

- a. promovarea concurenței între operatorii de transport cărora li se va atribui executarea serviciului;
- b. garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piața serviciului public de transport județean din Ialomița;
- c. garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului public de transport județean;
- d. rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale județului;

- 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. 1191/59 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 compensării 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.
d) 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 atribuiască 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. 1370/2007.

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. 1370/2007 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

obligăția de a urmări, de a controla și de a supraveghea modul în care se realizează serviciile de utilități publice, respectiv:

- a. modul de respectare și de îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de operatori, inclusiv în relația cu utilizatorii;
- b. calitatea serviciilor furnizate/prestate;
- c. indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate;
- d. modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare sau modernizare a sistemelor de utilități publice;
- e. modul de formare, stabilire, modificare și ajustare a prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitatea administrativ-teritorială – Județul Ialomița, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, 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 și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit de caietul de sarcini și regulamentul serviciului, de inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unității administrativ-teritoriale, aferente serviciului, procesul-verbal de predare-preluare a acestor bunuri, indicatorii tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.

Procedura de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport județean se desfășoară conform Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale. Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

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

Un operator Extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Autoritatea Locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor. Un operator extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei Compensății pentru serviciul public.

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

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

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

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

Delegarea gestiunii pe principii concurențiale

Delegarea gestiunii serviciului de transport public realizată pe principii concurențiale se bazează pe aplicarea unei proceduri de atribuire competitive. În acest sens, sunt și dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, recitalul 20: *„În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredințeze unui terț un serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind contractele publice și concesiunile, astfel cum este stabilit prin articolele 43-49 din tratat și în conformitate cu principiile transparenței și egalității de tratament.”*

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

Forma de gestiune a serviciului public de transport prin curse regulate la nivelul județului Ialomița va fi gestiunea delegată către operatori privați prin contract de delegare a gestiunii.

Atribuirea gestiunii serviciului public de transport județean prin curse regulate la nivelul județului Ialomița, cu respectarea legislației în vigoare și ținând cont de particularitățile transportului județean în contextul în care transportul județean face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică se va realiza pe principii concurențiale, cu aplicarea Legii nr. 99 din 19 mai 2016 *privind achizițiile sectoriale*.

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

Motivele de ordin economic, financiar

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

vedere financiar, **finanțarea cheltuielilor curente și 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, și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii și cu aprobarea Consiliului Județean.

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

Lipsa resurselor materiale și financiare de la nivelul Consiliului Județean Ialomița nu permit prestarea directă a serviciului de transport public județean.

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

Delegarea gestiunii acestui serviciu se impune, deoarece bugetul județului nu poate suporta toate cheltuielile ocazionate de dotarea și funcționarea serviciului de transport public județean. Consiliul Județean Ialomița nu are capacitatea de a organiza și de a susține financiar întreg transportul județean.

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

Avantajul principal al atribuirii gestiunii serviciului de transport public județean de călători îl constituie, în afară de evitarea dificultăților generate de identificarea unor surse de finanțare, neasumarea de către autoritatea contractantă a unor riscuri concomitente și ulterioare realizării investițiilor de îmbunătățire a serviciului de transport județean de persoane.

În contextul delegării gestiunii serviciului de transport public județean nu putem vorbi de un transfer a unei părți 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 Județean și Operatorul de transport, în ultimă instanță orice risc inerent operatorului se răsfrânge și asupra posibilității Entității Contractante de a asigura prestarea serviciilor publice de transport pe raza sa administrativ-teritorială, obligație prevăzută de Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Chiar și în condițiile sancționării operatorului de transport pentru neîndeplinirea corespunzătoare a obligației de serviciu public, chiar și cu aplicarea măsurii extreme a rezilierii contractului din cauza nerealizării obligației 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 județean** cea mai mare parte a riscului de operare nu este preluată de operator, argument ce susține încheierea unui contract de achiziție sectorială pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport județean. Acesta este un argument în favoarea încheierii unui contract de achiziție sectorială pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport județean.

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

Modalitatea de gestionare a riscurilor

Categoria de risc	Descriere	Consecințe	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 și majorarea costurilor de	Entitatea contractantă, în calitate de administrator a drumurilor județene va

Categoria de risc	Descriere	Consecințe	Gestionare
	județean sunt sau au tendință să se deterioreze rapid	Întreținere	lua toate măsurile necesare pentru a le menține în bună stare.
Aspecte legate de finanțarea contractului			
Modificări de taxe	Pe parcursul contractului, regimul de taxe și impozite se schimbă în defavoarea delegatului	Impact negativ asupra veniturilor financiare ale delegatului și imposibilitatea asigurării serviciului la nivelul impus	Stabilirea procentului ce îl reprezintă taxele și impozitele din valoarea tarifului la fundamentarea acestuia și stabilirea modalității de modificare a tarifului proporțional cu aceste modificări
Operare			
Întreținere și reparare	Defectarea mijloacelor de transport mai des decât s-a luat în considerare ducând la cheltuieli mai mari de întreținere și reparație decât cele folosite la fundamentarea tarifelor de transport	Creșterea costurilor de operare cu efecte negative atât asupra calității serviciului prestat cât și asupra investițiilor planificate prin diminuare profitului obținut.	Entitatea contractantă a stabilit ca factor de evaluare "vechimea parcursului 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 prestațiile conform contractului	Imposibilitatea asigurării serviciului la nivelul specificat în caietul de sarcini și oferta depusă.	Entitatea contractantă impune prin documentația de atribuire (caietul de sarcini, condiții contractuale obligatorii) condiții care să minimizeze riscurile de a nu mai putea fi prestate serviciile de către delegat și să examineze în detaliu încă din faza de ofertare, capacitatea viitorului delegat de a îndeplini cu succes contractul.
Piața			
Schimbări demografice	O schimbare demografică sau socio-economică afectează cererea pentru serviciile delegate	Venituri sub proiecțiile financiare anterioare	Prevederea de condiții contractuale care să permită, de comun acord, modificarea prestării serviciului astfel încât acestea să satisfacă cererea utilizatorilor finali.
Inflația	Valoarea plăților în timp este afectată de inflație	Diminuarea în termeni reali a veniturilor din prestarea serviciului	În contract se prevede o modalitate de actualizare, ajustare a tarifelor pentru a compensa inflația.

Categoria de risc	Descriere	Consecințe	Gestionare
Riscul legal și de politică a Entității Contractante			
Reglementarea	Existența unui cadru statutar de reglementări care vor afecta delegatul.	Efect asupra costurilor și veniturilor.	Delegatul evaluează sistemul de reglementări și își fundamentează oferta în consecință.
Schimbări legislative și/sau depolitice referitoare la prestarea acestor servicii	Schimbarea legislativă și/sau a politicii Entității Contractante, care nu poate fi anticipată la semnarea contractului și care este adresată direct, specific și exclusiv prestării serviciului de transport, ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea delegatului.	Creștere semnificativă în costurile operaționale ale delegatului și/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 și limitarea schimbărilor ce ar putea avea astfel de consecințe asupra serviciului.
Schimbări legislative și/sau de politică la nivel național	Schimbare legislativă și/sau a politicii la nivel național, care nu putea fi anticipată la semnarea contractului și care este adresată direct sau se aplică indirect și serviciului de transport public de persoane, ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea delegatului.	Creștere semnificativă în costurile operaționale ale delegatului și/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 și impozite, inflație etc.
Activele proiectului			
Deprecierea tehnică	Deprecierea tehnică este mai mare decât cea prevăzută	Crește costurile de rețehnologizare	Delegatul va lua măsurile organizatorice necesare pentru evitarea unei astfel de situații.
Forța majoră			
Forța majoră	Forța majoră, astfel cum este definită prin lege, împiedică realizarea contractului	Pierderea sau avariarea activelor proiectului și pierderea/diminuarea posibilității de obținere a veniturilor preconizate.	Delegatul va lua măsuri de asigurare a activelor implicate în asigurarea serviciului, astfel încât să poată fi reparate sau înlocuite în cel mai scurt timp posibil.

Motivele de ordin social și de mediu

Transportul public județean de persoane reprezintă un factor important al incluziunii sociale. Activitățile desfășurate în cadrul unui județ și gestionarea mobilității rezidențiale condiționează deplasările care au loc. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială.

Motivele de ordin social care pledează în vederea asigurării unui mod de gestiune delegată prin încredințare unor operatori a serviciului de transport public județean de persoane sunt reprezentate și de locurile de muncă oferite de operatorii de transport și asigurarea unui serviciu de transport public eficient care să deservească cât mai mare parte a populației Județului Ialomița.

Serviciul de transport public județean reduce excluderea socială, pentru că oferă oamenilor posibilitatea să se deplaseze fără autoturism la locul de muncă, la școală, la cumpărături, la centrele medicale și de agrement, acestea fiind principalele tipuri de deplasări între comune și municipii/orașe pe teritoriul județului. De asemenea, se are în vedere situația femeilor, tinerilor, persoanelor în vârstă, șomerilor și persoanelor cu handicap, care depind în mod deosebit de mijloacele de transport în comun.

În analiza aspectelor sociale ale oportunității delegării de gestiune trebuie ținut cont de faptul că beneficiarii direcți ai delegării gestiunii sunt cetățenii Județului Ialomița:

- Delegarea gestiunii serviciului unor operatori de transport public apare ca fiind alegerea corectă pentru administrația locală și ca măsură de "externalizare" a unei activități cu mare grad de specializare;
- Delegarea gestiunii sistemului de transport județean de călători permite Consiliului Județean Ialomița să transfere efortul financiar necesar prestării serviciului decât să se angajeze direct în prestarea serviciului, cu repercusiuni nefavorabile pentru bugetul local;
- Îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun și prin alegerea transportului public județean în detrimentul autovehiculelor personale;
- Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul administrativ al Consiliului Județean Ialomița.

Operatorii de transport cărora li se va delega gestiunea serviciului de transport județean pe grupe de trasee vor asigura deplasarea călătorilor de pe traseele județene de transport în condiții de siguranță și de confort, inclusiv asigurarea de risc a persoanelor transportate și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări.

Din perspectiva mediului, cel mai relevant aspect care pledează în favoarea delegării serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate la nivelul județului Ialomița îl reprezintă îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației 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 județean.

Utilizarea de autobuze/microbuze nepoluante urmărește scăderea gradului de poluare cu particule în suspensie și a poluării fonice provenite de la autovehiculele de transport public și atingerea obiectivelor europene în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului.

Un alt argument de mediu care susține delegarea gestiunii serviciului de transport județean este satisfacerea necesităților de deplasare a locuitorilor județului Ialomița prin intermediul unor moduri de transport ecologic – transportul județean de călători prin curse regulate care diminuează deplasarea cu autoturismul personal între diferite localități din județ, 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 județean de persoane prin curse regulate unor operatori privați 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 și a poluării fonice, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- creșterea atractivității și calității mediului și peisajului județean, în folosul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Operarea serviciului de transport public județean prin gestiune delegată se va face cu respectarea principiilor de protecție 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 naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate/clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare.

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

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

Delegarea de gestiune a serviciului de transport public județean de călători prin curse regulate la nivelul județului Ialomița este justificată în principal de următoarele aspecte:

- Inexistența unui serviciu specializat de transport județean în cadrul Consiliului Județean Ialomița sau a unui operator de transport cu capital social integral al Consiliului Județean Ialomița, cu acționar, asociat unic Consiliul Județean înființat de către unitatea administrativ-teritorială și asupra căruia aceasta are un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor.
- Serviciul de transport public județean sunt supuse regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-le aplicabile obligațiile de serviciu public definite potrivit exigenței/cerinței fundamentale de: continuitate din punct de vedere calitativ și cantitativ, în condiții contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 51/2006 *a serviciilor comunitare de utilități publice*, în acest sens Consiliul Județean Ialomița fiind necesar să efectueze toate demersurile acestei constituții a serviciului.

Dat fiind că la nivelul unității administrativ teritoriale – Județul Ialomița nu există infrastructura necesară prestării serviciului de transport public județean în gestiune directă sau capacitatea tehnică de a presta acest serviciu, **se evidențiază ca oportună modalitate gestiunii delegate către operatori externi.** În scenariul delegării prin procedură competitivă către un operator privat, Consiliul Județean Ialomița va încredința în totalitate furnizarea serviciilor de transport public județean, printr-o procedură competitivă, către o terță firmă (operator/operatori privat/privati) care va asigura administrarea și operarea acestuia. Operatorul/operatorii va/vor trebui să dispună de o flotă de transport care să permită operarea pe traseele de transport județean, în raport cu cerințele 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 județean de călători prin curse regulate către populația județului Ialomița.

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cea mai optimă de delegare pentru Județul Ialomița, alegerea acestei modalități de delegare fiind în conformitate cu art. 7, punctul (i) din Legea 51/2006 *privind serviciile de utilități publice modificată și actualizată de Legea 225/2016*, care prevede că „*Serviciile de utilități publice se organizează și funcționează cu respectarea prevederilor legale în vigoare privind administrația publică locală, descentralizarea administrativă și financiară, dezvoltarea regională, finanțele publice locale și cu respectarea principiilor:...* (i) *respectarea economiei de piață, asigurarea unui mediu concurențial, restrângerea și reglementarea ariilor de monopol.*”

Acest aspect al mediului concurențial de atribuire a contractului de serviciu public este prevăzut și de Legea 92/2007 *privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale* la articolul 16, litera b): „*Autoritățile administrației publice locale au următoarele obligații față de operatorii de transport rutier și*

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) și (9) din Legea nr. 51/2006, contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate lua forma unui contract de concesiune de servicii sau a unui contract de achiziție publică/sectorială de servicii, iar procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabilește, după caz, în baza prevederilor Legii nr. 98/2026, Legii nr. 99/2016 și 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 Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.”* În plus, aceeași lege precizează la Art. 27¹ 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 și transportul public.

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

Data fiind complexitatea serviciului de transport județean care urmează să fie delegat și pentru a garanta accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piața serviciului public de transport județean, 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 județean este reglementată atât la nivelul legislației europene, cât și a legislației naționale.

Legislația națională 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 și prevede la art. 28 alin. (1) că *„Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport județean se stabilește prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare 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 mai mult de:*

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

Potrivit legii, pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, Consiliul Județean Ialomița păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public și a sistemului public de transport județean, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare 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 și 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:

- formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor care o însoțesc;
- programul de transport;
- criteriile de calificare și selecție a ofertelor;
- criteriul de atribuire a contractului;
- modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului;
- 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 - Buești	21	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 10 locuri	1
01	002	Slobozia - Ciulnița - Burdușelu	32	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
02	003	Slobozia - Gh. Doja	22	1 vehicul activ, min. 23 locuri	2
02	004	Slobozia - Căzănești - 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 - Sărățeni	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 - Tândărei - Fetești	76	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
03	011	Slobozia - Frățilești - Tândărei	34	2 vehicule active, min. 10 locuri	
04	012	Slobozia - Miloșești - Tovărășia	35	1 vehicul activ, min. 10 locuri	4
04	013	Slobozia - Grivița - 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	5
05	015	Slobozia - Suduți	22	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
05	016	Țândărei - Gura Văii	16	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
05	017	Fetești - Movila - Slobozia	68	2 vehicule active, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	
06	018	Urziceni - Malu Roșu	13	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
06	019	Urziceni - Ciocârlia	12	1 vehicul activ, min. 10 locuri	6
06	020	Urziceni - Jilavele	13	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	
06	021	Urziceni - Adâncata - Patru Frați	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 Frați - Rădulești	32	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
07	024	Urziceni - Axintele - Bărbătescu	35	1 vehicul activ, min. 23 locuri	7
07	025	Urziceni - Coșereni - Horia	40	1 vehicul activ, min. 10 locuri	
07	026	Urziceni - Coșereni	10	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 10 locuri	
07	027	Urziceni - Movilița - Drăgoiești	30	1 vehicul activ, min. 10 locuri	
07	028	Urziceni - Sinești	30	1 vehicul activ, min. 10 locuri	
08	029	Urziceni - Gârbovi	18	1 vehicul activ, min. 23 locuri	8
08	030	Urziceni - Ion Roată	15	2 vehicule active, min. 10 locuri	
08	031	Urziceni - Grindași	26	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	
08	032	Urziceni - Grindu	30	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
09	033	Fetești - Bordușani	13	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	9
09	034	Fetești - Vlădeni	28	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
10	035	Țândărei - Giurgeni	21	1 vehicul activ, min. 23 locuri	10
10	036	Țândărei - Luciu	18	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
10	037	Țândărei - Platonești	9	1 vehicul activ, min. 23 locuri	
10	038	Țândărei - Valea Ciorii - Bucșa	22	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 10 locuri	
11	039	Fierbinți-Târg - Maia - Rădulești	16	1 vehicul activ, min. 10 locuri	11
11	040	Fierbinți-Târg - Adâncata	15	1 vehicul activ, min. 10 locuri	
11	041	Fierbinți-Târg - Jilavele - Urziceni	32	1 vehicul activ, 1 vehicul rezervă, min. 23 locuri	

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

Formularele tipizate dau posibilitatea ofertanților să elaboreze și să prezinte oferta la procedura competitivă de atribuire a traseelor de transport județean, și includ următoarele:

- Instrucțiunile către ofertanți /candidați
- Formularele pentru întocmirea ofertei care includ:

Formular nr. 1	Model – Scrisoare de garanție
Formular nr. 2	Declarație pe proprie răspundere privind neîncadrarea în situațiile prevăzute la art. 72-73 din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare
Formular nr. 3	Declarație privind experiența similară
Formular nr. 4	Formular de propunere tehnică
Formular nr. 4.1	Declarație privind disponibilitatea
Formular nr. 4.2	Declarație 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	Declarație privind condițiile de asigurare a serviciilor de transport pe fiecare traseu din grupa de trasee
Formular nr. 5	Declarație pe propria răspundere privind respectarea reglementărilor obligatorii din domeniul mediului, social, al relațiilor de muncă și privind respectarea legislației de securitate și sănătate în muncă
Formular nr. 6	Declarație pe proprie răspundere privind partea/părțile din propunerea tehnică declarate confidențiale, clasificate sau protejate de un drept de proprietate intelectuală
Formular nr. 7	Declarație pe proprie răspundere privind partea/părțile din propunerea financiară declarate confidențiale, 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 (Prețul 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 terț susținător privind susținerea economică și financiară
Formular nr. 14	Angajament terț susținător tehnic – experiența similară
Formular nr. 15	Declarație de acceptare a condițiilor contractuale

Valoarea garanției 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 garanției de bună execuție este de 0,6% din valoarea contractului care va fi atribuit pentru fiecare lot în parte.

6.3.Criteriile de calificare și selecție a ofertelor

Conform Legii 99/2016 cu modificările și completările ulterioare, criteriile de calificare și selecție a ofertelor aplicabile în cadrul procedurii de atribuire a contractului sunt prezentate în detaliu în cadrul *Instrucțiunilor pentru ofertanți* și fac referire doar la:

- a. **motivele de excludere a candidatului/ofertantului** – vizează motivele de excludere referitoare la condamnările penale, motivele de excludere referitoare la plata impozitelor, taxelor sau a contribuțiilor la bugetul general consolidat, motivele de excludere legate de insolvență, 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 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 națională
 - 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 revineau 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 nejustificate în cadrul procedurii de atribuire 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 utilizați în aplicarea criteriului de atribuire sunt factorii prevăzuți de Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare, și 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 evaluare 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

utilizați 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 și 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 stabilește pentru fiecare traseu în parte din cadrul unei grupe de trasee, iar ulterior, funcție de câte trasee are grupa se face media aritmetică a acestor tarife, obținându-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 referință 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) și aspectele de mediu, pe de o parte, și costurile generate de furnizarea serviciului, pe de altă parte, conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 *privind achizițiile sectoriale*, precum și principiile menționate la art.1 alin. (4) lit. g) și k) din Legea nr. 92/2007 *privind serviciile publice de transport persoane în unitățile 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) și aspectele de siguranță conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 *privind achizițiile sectoriale*, precum și principiile menționate la art.1 alin. (4) lit. g) din Legea nr. 92/2007 *privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*.

c. Norma de poluare a autobuzului

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 și obligația 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 (...) protecția mediului este prioritară”.

d. Capacitatea de transport

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

e. Utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți 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 și obligația 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 (...) protecția mediului este prioritară”.

6.5.Criteriul de atribuire a contractului/contractelor de delegare

Potrivit articolului 209 din Legea 99/2016 *privind achizițiile sectoriale*, entitatea contractantă își bazează decizia de atribuire a contractului sectorial, prin utilizarea criteriului oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Entitatea contractantă stabilește oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic pe baza criteriului de atribuire și, după caz, a factorilor de evaluare prevăzuți în documentele achiziției.

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. prețul cel mai scăzut;
- b. costul cel mai scăzut;
- c. cel mai bun raport calitate-preț;
- d. cel mai bun raport calitate-cost.

Conform Ordinului 131/2019 *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* precizează că fără a fi afectate dispozițiile art. 209 alin. (31) din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, în cazul delegării gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, realizat cu autobuze, indiferent de valoarea estimată a contractului aferent care face obiectul unei proceduri de atribuire desfășurate în baza respectivei legi, entitatea contractantă utilizează unul dintre următoarele criterii de atribuire:

- a. **cel mai bun raport calitate-preț;**
- b. **prețul cel mai scăzut.**

În cazul delegării gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, realizat cu autobuze, entitatea contractantă utilizează, în aplicarea criteriului de atribuire **cel mai bun raport calitate-preț**, factorii de evaluare prevăzuți la art. 23¹ alin. (5) din Legea nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare (a) *vechimea medie a parcului de autobuze*; b) *clasificarea autobuzelor*; c) *nivelul tarifului*; d) *datarea 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*).

În situația serviciului de transport public județean prin curse regulate de **la nivelul județului Ialomița**, nu se pun la dispoziție mijloace de transport în comun, motiv pentru care **criteriul de atribuire a contractului va fi cel mai bun raport calitate-preț.**

6.6. Valoarea estimată a contractului de delegare

Cu referire la valoare, Regulamentul 1370/2007, stipulează: „prin „valoare” se înțelege valoarea unui serviciu, a unei rute, a unui contract de servicii publice sau a unui regim de compensare pentru transportul public de călători și care este echivalentul remunerației totale, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză,”.

Valoarea totală a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului de transport, reprezentând numărul de km planificați 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 județean de transport și în mod corespunzător valoarea pentru fiecare grupă de trasee, prin însumarea valorilor aferente grupei respective de trasee, pe baza unei analize tehnico economice și de eficiență 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 județean.

Tabel 1-Elemente de cheltuieli pentru calculul valorii serviciului

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHETUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	
	Carburanți	
	Energie electrică	
	Amortizare	
	Service auto (întreținere-reparații)	
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	
	Alte chetuieli materiale	
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
	Inspecția tehnică periodică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	
	Asigurarea CASCO	
	Licență comunitară	
	Impozit pe mijloc de transport	
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	
	Redevență	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	
	- salarii	
	- contribuții 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 kilometri planificați pentru fiecare traseu în parte. Numărul de kilometri anual planificați, pe trasee și grupe de trasee, conform noii propuneri de program de transport (lungime traseu, număr de curse pe

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

Tabel 2 - Număr kilometrii planificați anual pe trasee și 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 planificați anual pe traseu	Nr. km planificați anual pe grupă	Grupa
01	001	Slobozia - Ciulnița - Buești	21	3	3		72,198	158,982	1
01	002	Slobozia - Ciulnița - Bordușelu	32		2	2	86,784		
02	003	Slobozia - Gh. Doja	22	2		3	25,070	339,752	2
02	004	Slobozia - Căzănești - 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 - Sărățeni	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 - Țândărei - Fetești	76			3	166,440		
03	011	Slobozia - Frățilești - Țândărei	34		3	3	138,312		
04	012	Slobozia - Miloșești - Tovărășia	35	1		2	69,300	448,836	4
04	013	Slobozia - Grivița - Traian	32	2		2	80,000		
04	014	Slobozia - Amara - Slobozia	16	3	27	26	299,536		
05	015	Slobozia - Sudiți	22	1			11,440	375,560	5
05	016	Țândărei - Gura Văii	16	2			16,640		
05	017	Fetești - Movila - Slobozia	68			7	347,480		
06	018	Urziceni - Malu Roșu	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 Frați	32		2	2	86,784		
06	022	Urziceni - Jilavele - Moldoveni	25	2	1	2	78,150		
06	023	Urziceni - Patru Frați - Rădulești	32	3			49,920		
07	024	Urziceni - Axintele - Bărbătescu	35	4		3	139,550	367,650	7
07	025	Urziceni - Coșereni - Horia	40	2		2	100,000		
07	026	Urziceni - Coșereni	10	6			31,200		
07	027	Urziceni - Movilița - Drăgoiești	30			3	65,700		
07	028	Urziceni - Sinești	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 - Grindași	26		2	4	108,472		
08	032	Urziceni - Grindu	30	3		3	112,500		
09	033	Fetești - Bordușani	13	2	5	3	82,680	205,264	9
09	034	Fetești - Vlădeni	28	2	3	2	122,584		
10	035	Țândărei - Giurgeni	21			3	45,990	120,022	10
10	036	Țândărei - 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 planificați anual pe traseu	Nr. km planificați anual pe grupă	Grupa
10	037	Țândărei - Platonești	9	1			4,680		
10	038	Țândărei - Valea Ciorii - Bucșa	22	1	1	1	41,272		
11	039	Fierbinți-Târg - Maia - Rădulești	16	1	2	2	51,712		
11	040	Fierbinți-Târg - Adâncata	15	1			7,800	176,312	11
11	041	Fierbinți-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 județean prin curse regulate pentru perioada 2022-2031 la nivelul județului Ialomița, elementele de cheltuieli pentru fiecare categorie de cheltuieli vor fi prezentate tabelar, separat pentru fiecare categorie mare de cheltuieli, pe orizontală.

În lipsa unor informații financiar-contabile complete de la toți operatorii de transport județean din Ialomița raportate la volumul activității pe traseele de transport județean deservite, estimarea cheltuielilor s-a realizat în parte pe datele puse la dispoziție de operatorii de transport care au furnizat informații (și care deservește doar o parte din totalul celor 50 de trasee actuale) dar și pe baza unor situații de operare în conformitate cu cerințele actuale privind nivelul noxelor și caracteristicilor tehnice de performanță proprii mijloacelor de transport destinate transportului călătorilor stipulate de Uniunea Europeană, a unor analize de eficiență a costurilor de operare raportate la noul program de transport propus. În ce privește prețurile utilizate la estimarea cheltuielilor, acestea au fost preluate de pe piața de profil și din datele furnizate de puținii operatori care au prezentat informații asupra activității de transport județean desfășurate.

Estimarea cheltuielilor s-a realizat la nivel anual, pentru fiecare traseu în parte, funcție de volumul prestației de transport – numărul anual de kilometri planificați funcție de programul de transport.

Estimare cheltuieli materiale

Estimarea cheltuielilor cu carburanții

Estimarea cheltuielilor cu carburanții s-a realizat pe baza consumurilor menționate de producătorii de autovehicule de transport public de persoane de capacități adaptate după capacitățile minime de transport (locuri) prezentate în cadrul programului de transport și pe datele puse la dispoziție de operatorii de transport.

Prețul carburantului luat în calcul în estimarea cheltuielilor a fost considerat cel practicat pe piață la data realizării studiului, la care s-a aplicat o marjă de creștere, funcție de posibile creșteri ale inflației și cursului dolarului până la momentul încheierii contractelor de delegare. Prețul combustibilului luat în

considerare pentru estimarea cheltuielilor nu include TVA. Față de prețurile la combustibil (din anii 2018 și 2019) raportate de operatorii de transport care au furnizat date financiare ale activității de transport județean, prețul combustibilului (a motorinei) la nivelul anului 2020 a cunoscut o scădere apreciabilă. Pentru datele puse la dispoziție de operatori pentru cheltuieli la nivelul anilor 2018 și 2019, au rezultat costuri cu carburanții cuprinse între 0,55 – 1,85 lei/km, cu o medie de 0,93 lei/km.

Operatorii menționează un consum de 14 l/100 km pentru autobuze cu capacitate de 14-16 locuri și 22 l/100 km pentru autobuze cu capacitatea de 23 locuri. S-a luat în considerare un consum ușor mai ridicat la 100 de km pentru a compensa viitoarele posibile creșteri ale prețului la carburanți 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 evoluția prețului cu combustibilului începând cu anul 2022 când se vor încheia contractele de delegare, astfel că prevederea unei valori mai crescute a consumului poate compensa posibilele viitoare creșteri ale prețurilor la carburanți.

Estimarea cheltuielilor cu amortizarea

Estimarea cheltuielilor cu amortizarea s-a realizat conform legislației în vigoare privind calculul amortizării și cu luarea în considerare a unor autovehicule de transport public care respectă normele actuale de poluare și un anumit grad de confort pentru utilizatori, precum și 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 piața locală, prețul de achiziție 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 cu service-ul auto (servicii de întreținere și reparații)

Cheltuielile cu întreținerea și reparațiile au fost estimate pe baza numărului de autovehicule necesare a echipa traseele de transport, pe capacitatea acestora și pe prețurilor practicate pe piața locală de service-uri auto. Estimările au vizat autovehicule cu performanțe care respectă prevederile actuale în materie de grad de poluare și confort. Pentru această categorie de cheltuieli s-au obținut 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 kilometri planificați pe fiecare traseu, a numărului de autovehicule care echipează fiecare traseu și a capacității acestora, astfel cum sunt solicitate prin noul program de transport propus și a prețurilor medii practicate pe piață de diferiți producători pentru astfel de consumabile, valabile la data realizării studiului. Operatorii au menționat cheltuieli cuprinse între 0,01 și 0,08 lei/km pentru schimbul de uleiuri și filtre, cu o medie de 0,04 lei/km.

Estimarea cheltuielilor cu anvelopele

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

Estimarea cheltuielilor cu piesele de schimb

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

Alte cheltuieli materiale

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

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

Estimare cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații

Estimarea cheltuielilor cu inspecția tehnică periodică

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

- numărul de autovehicule care echipează traseul, așa cum este menționat 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 conducătorului;
- prețurile practicate pe piața locală pentru vehiculele de transport persoane care se încadrează în capacitățile minime menționate în propunerea de program de transport, valabile la data realizării prezentului studiu.

Raportat la datele furnizate de operatorii de transport actuali de pe traseele județene din județul Ialomița, în situațiile în care a fost posibilă identificarea clară a acestei categorii de cheltuieli, au fost menționate în general valori de 500 lei per vehicul pentru inspecția tehnică periodică pe an, doar într-un singur caz indicându-se 200 de lei.

Cheltuieli cu asigurarea derăspundere civilă auto obligatorie-RCA

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

- numărul de autovehicule care echipează traseul, așa cum este menționat în cadrul propunerii de program de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor care echipează fiecare traseu în parte, așa cum este menționată în noul program de transport propus;
- prețurile practicate pe piața locală de societățile de asigurare, valabile la data realizării prezentului studiu.

Raportat la datele furnizate de operatorii de transport actuali de pe traseele județene din județul Ialomița, în situațiile în care a fost posibilă identificarea clară a acestei categorii de cheltuieli, au fost menționate 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, așa cum este menționat în cadrul propunerii de program de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor care echipează fiecare traseu în parte, așa cum este menționată în noul program de transport propus;
- prețurile practicate pe piața locală de societățile de asigurare, valabile la data realizării prezentului studiu.

Această categorie de cheltuieli nu apare menționată în structura cheltuielilor totale de către toți operatorii de transport care au furnizat informații. Pentru autovehiculele cu o vechime mai mare, de regulă nu se mai constituie această asigurare. În situațiile în care au fost menționate cheltuieli cu asigurarea Casco, acestea au fost cuprinse între 9.433,33 lei și 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 județean sau din totalul activității desfășurate de operator, activitate ce include și alte activități.

Estimarea cheltuielilor cu impozit pe mijloc de transport

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

- numărul de autovehicule care echipează traseul și capacitatea minimă a acestora, astfel cum sunt menționate 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 informații 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 și număr de autovehicule necesare pe traseu, pe baza datelor puse la dispoziție de puțini operatori care au furnizat informații financiar-contabile, cu respectarea valorii impozitelor pe terenuri astfel cum sunt reglementate de ANAF și cu luarea în considerare a unor posibile creșteri în anii următori.

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

Alte cheltuieli cutaxe, impozite și autorizații

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

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

4 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;
- contribuțiile sociale obligatorii;
- un anumit număr de șoferi per autobuz, funcție de numărul de curse pe zi și ore de operare: spre exemplu, pentru 2 curse pe zi și un număr de ore de operare în intervalul a 8 ore cuprins între prima cursă și finalul ultimei curse, a fost prevăzut un singur șofer, în cazul în care e vorba de mai multe curse și intervale mai mari de operare a tuturor curselor din program, prevăzându-se un număr de 2 șoferi 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 ani¹. 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 și autorizații	Total salarii pe an	Total cheltuieli	Profit rezonabil- 3,42%	Valoare totală anuală serviciu/traseu
01	001	Slobozia - Ciulnița - Buești	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 - Ciulnița - Bordsușelu	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 - Căzănești - 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 - Ciocchina - 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 - Ciocchina - 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 - Sărățeni	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. Lază	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 - Tândărești - Fetești	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 - Frățilești - Tândărești	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 - Miloșești - Tovărășua	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 - Grivița - 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 - Sudilii	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	Tândărești - 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	Fetești - 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 Roșu	min. 10	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 și autorizații	Total salarii pe an	Total cheltuieli	Profit rezonabil-3,42%	Valoare totală anuală serviciu/traseu
			23								
06	019	Urziceni - Clocărlia	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 Frați	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 Frați - Rădulești	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 - Barbătescu	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 - Cosereni - 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 - Cosereni	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 - Movila - Drăgoiești	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 - Sinești	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 - Grindăș	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	Fetești - Bordsani	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	Fetești - 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	Tândărei - 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	Tândărei - Lucu	min. 23	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 și autorizații	Total salarii pe an	Total cheltuieli	Profit rezonabil- 3,42%	Valoare totală anuală serviciu/traseu
			23								
10	037	Tândărei - 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	Tândărei - Valea Ciorii - Bucșa	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	Fierbinți-Târg - Maia - Rădulești	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	Fierbinți-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	Fierbinți-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										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 - Clulnița - Buești	308,618.62	789,108	1
01	002	Slobozia - Clulnița - Bordușelu	480,489.16		
02	003	Slobozia - Gh. Doja	161,516.00	1,542,090	2
02	004	Slobozia - Căzănești - Cocora	168,582.24		
02	005	Slobozia - Ciocchina - Rovine	497,252.59		
02	006	Slobozia - Ciocchina - Sălcioara	624,635.90		
02	007	Slobozia - Mt. Buzău - Sărățeni	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 - Țândărei - Fetești	659,609.55		
03	011	Slobozia - Frățilești - Țândărei	456,464.68		
04	012	Slobozia - Miloșești - Tovărășia	222,173.08	1,925,496	4
04	013	Slobozia - Grivița - Traian	442,928.79		
04	014	Slobozia - Amara - Slobozia	1,260,394.61		
05	015	Slobozia - Sudiți	73,703.35	1,651,239	5
05	016	Țândărei - Gura Văii	128,980.86		
05	017	Fetești - Movila - Slobozia	1,448,554.30		
06	018	Urziceni - Malu Roșu	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 Frați	480,489.16		
06	022	Urziceni - Jilavele - Moldoveni	387,686.71		
06	023	Urziceni - Patru Frați - Rădulești	276,387.56		
07	024	Urziceni - Axintele - Bărbătescu	706,408.14	1,517,452	7
07	025	Urziceni - Coșereni - Horia	308,573.72		
07	026	Urziceni - Coșereni	140,036.37		
07	027	Urziceni - Movilița - Drăgolești	245,736.90		
07	028	Urziceni - Sinești	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 - Grindași	591,327.64		
08	032	Urziceni - Grîndu	465,075.22		
09	033	Fetești - Bordușani	563,405.42	1,183,931	9
09	034	Fetești - Vlădeni	620,525.52		
10	035	Țândărei - 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	Țândărei - Luciu	193,471.29		
10	037	Țândărei - Platonești	46,064.59		
10	038	Țândărei - Valea Ciorii - Bucșa	168,402.71		
11	039	Fierbinți-Târg - Maia - Rădulești	253,860.79	935,546	11
11	040	Fierbinți-Târg - Adâncata	35,009.09		
11	041	Fierbinți-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	Valoare totală anuală estimată serviciu pe grupă de trasee - lei	Valoare totală estimată serviciu 10 ani - lei
1	2	001 Slobozia - Ciulnița – Buești 002 Slobozia - Ciulnița – Bordușelu	789,107.78	7,891,077.75
2	5	003 Slobozia - Gh. Doja 004 Slobozia - Căzănești – Cocora 005 Slobozia - Ciochina – Rovine 006 Slobozia - Ciochina – Sălcioara 007 Slobozia - Mt. Buzău – Sărățeni	1,542,090.25	15,420,902.51
3	4	008 Slobozia - Bucu - Gh. Lazăr 009 Slobozia - Iazu – Valea Ciorii 010 Slobozia - Țândărei – Fetești 011 Slobozia - Frățilești- Țândărei	1,975,710.43	19,757,104.34
4	3	012 Slobozia - Miloșești – Tovărășia 013 Slobozia - Grivița – Traian 014 Slobozia - Amara - Slobozia	1,925,496.49	19,254,964.89
5	3	015 Slobozia – Sudiți 016 Țândărei - Gura Văii 017 Fetești - Movila - Slobozia	1,651,238.51	16,512,385.12
6	6	018 Urziceni - Malu Roșu 019 Urziceni – Ciocârlia 020 Urziceni – Jilavele 021 Urziceni - Adâncata - Patru Frați 022 Urziceni - Jilavele – Moldoveni 023 Urziceni - Patru Frați - Rădulești	2,219,533.89	22,195,338.85
7	5	024 Urziceni - Axintele – Bărbătescu 025 Urziceni - Coșereni – Horia 026 Urziceni – Coșereni 027 Urziceni - Movilița – Drăgoiești 028 Urziceni - Sinești	1,517,452.10	15,174,520.95
8	4	029 Urziceni – Gârbovi 030 Urziceni - Ion Roată 031 Urziceni – Grindași 032 Urziceni - Grindu	2,198,958.35	21,989,583.55

Grupa	Număr trasee grupă	Trasee	Valoare totală anuală estimată serviciu pe grupă de trasee - lei	Valoare totală estimată serviciu 10 ani - lei
9	2	033 Fetești – Bordușani 034 Fetești – Vlădeni	1,183,930.94	11,839,309.35
10	4	035 Țândărei – Giurgeni 036 Țândărei – Luciu 037 Țândărei – Platonești 038 Țândărei - Valea Ciorii – Bucșa	718,343.09	7,183,430.86
11	3	039 Fierbinți-Târg - Maia – Rădulești 040 Fierbinți-Târg – Adâncata 041 Fierbinți-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 obținută 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 utilități publice republicată cu modificările și completările ulterioare: "Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, în calitate de delegatar, atribuie, pe o perioadă determinată, unui operator licențiat, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz."

Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean la nivelul județului Ialomița reprezintă contractul de achiziție sectorială care are ca obiect prestarea de servicii, altele decât cele care fac obiectul unui contract sectorial de lucrări, potrivit definiției din lege.

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

- denumirea părților contractante;
- obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;
- durata contractului;
- aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;
- drepturile și obligațiile părților contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului și la sistemul de utilități publice aferent, inclusiv conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;
- modul de repartizare a riscurilor între părți, în cazul contractelor de concesiune;
- natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;

- h. sarcinile și responsabilitățile părților cu privire la investiții/programele de investiții, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanțare a acestora;
- i. indicatorii de performanță privind calitatea și cantitatea serviciului și modul de monitorizare și evaluare a îndeplinirii acestora;
- j. prețurile/tarifurile pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum și regulile, principiile și/sau formulele de ajustare și modificare a acestora;
- k. compensația pentru obligațiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensații;
- l. modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor și/sau delegatarului, după caz;
- m. nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul;
- n. garanția de bună execuție a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire și de executare a acesteia;
 - a. răspunderea contractuală;
 - p. forța majoră;
 - q. condițiile de revizuire a clauzelor contractuale;
 - r. condițiile de restituire sau repartizare, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investițiile realizate;
 - s. menținerea echilibrului contractual;
 - t. cazurile de încetare și condițiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;
 - u. forța de muncă;
 - v. alte clauze convenite de părți, după caz.

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

- să definească în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul/operatorii de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;
- să stabilească în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze **plata compensației, dacă există**, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces; acești parametri se stabilesc astfel încât nicio plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil;
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și 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).