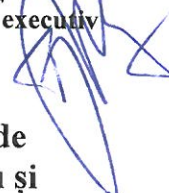


**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ TRANSREGIO**

Piața Unirii, nr. 1, cam. 138, 410100, Oradea, jud. Bihor, Telefon/Fax:0259.408.821, Email:
aditransregio@gmail.com



APROB,
Foghiș Adrian
Director executiv

**STUDIUL DE OPORTUNITATE ACTUALIZAT
pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport local de
persoane prin curse regulate la nivelul membrilor comuna Paleu și
comuna Cetariu**

CAPITOLUL I. DATE GENERALE.....	2
I.1. Considerații generale.....	2
I.2. Cadrul legal.....	4
I.3. Obiectul și Scopul studiului de oportunitate.....	6
CAPITOLUL II. IDENTIFICAREA SERVICIILOR ȘI ACTIVITĂȚILOR, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ	6
II.1. Identificarea serviciilor și activităților	6
II.2. Identificarea ariei teritoriale	7
II.3. Descrierea sistemului de transport public local.....	8
CAPITOLUL III. MOTIVELE DE ORDIN JURIDIC, ECONOMICO-FINANCIAR, SOCIAL ȘI DE MEDIU CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII.....	11
III.1. Motivarea juridică, economico – financiară, socială și pentru protecția mediului.....	11
III.1.1 Motivarea juridică.....	11
III.1.2 Motivarea economico – financiară, socială și pentru protecția mediului	14
III.2 Asociația de Dezvoltare Intercomunitara de utilități publice pentru serviciul de transport public local (A.D.I. Transregio).....	17
Scop și obiective	18
III.3 Operatorul Regional (OR).....	19
III.4 Delegarea gestiunii serviciului de Transport Public Local.....	20
CAPITOLUL IV. INVESTIȚIILE CONSIDERATE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL PRIN CURSE REGULATE	30
CAPITOLUL V. DURATA ȘI VALOAREA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI DE DELEGARE	31
CONCLUZII.....	32

CAPITOLUL I. DATE GENERALE

I.1. Considerații generale

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate 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.

Având în vedere faptul că acest domeniu face parte din categoria serviciilor de utilitate publică (potrivit art. 3 din Legea nr. 51/2006) acesta prezintă o serie de particularități, după cum urmează:

- a) are un caracter economico-social;
- b) răspunde unor cerințe și necesități de interes și utilitate publică;
- c) are caracter tehnico-edilidar;
- d) are caracter permanent și regim de funcționare continuu;
- e) regimul de funcționare poate avea caracteristici de monopol;
- f) presupune existența unei infrastructuri tehnico-edilitare adecvate;
- g) aria de acoperire are dimensiuni locale: comunale, orășenești, municipale sau județene;
- h) este în responsabilitatea autorităților administrației publice locale;
- i) este organizat pe principii economice și de eficiență în condiții care să le permită să își îndeplinească misiunile și obligațiile specifice de serviciu public;
- j) modalitatea de gestiune este stabilită prin hotărâri ale autorităților deliberative ale administrației publice locale;
- k) este furnizat/prestat pe baza principiului "beneficiarul plătește";
- l) recuperarea costurilor de exploatare și de investiție se face prin prețuri și tarife sau taxe și, după caz, din alocații bugetare.

Pornind de la aceste particularități, legea specială în această materie (Legea nr. 92/2007 privind transportul public local) instituie în sarcina autorităților publice locale o dublă obligație:

1. Să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor de transport public desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestora, precum și să înființeze societăți de transport public dacă acestea nu există.
2. Să stabilească și să aplice strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local.

Totodată același act normativ, prin trimitere la prevederile art. 10 din Legea nr. 51/2006, lasă la latitudinea autorităților publice locale posibilitatea de a se asocia în cadrul

asociațiilor de dezvoltare întreprinderi în vederea gestionării în comun a serviciului public de transport prin curse regulate.

Având în vedere aceste considerente, în cursul anului 2013, a fost înființată Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio în vederea gestionării în comun a serviciului public de transport prin curse regulate pe raza teritorial-administrativă a municipiului Oradea, comunei Borș și comunei Sînmartin.

Astfel, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio a delegat serviciul public de transport prin curse regulate operatorului regional Oradea Transport Local SA, pentru o perioadă de 6 ani începând cu data de 01.01.2014.

Ulterior, ca urmare a modificării prevederilor Legii nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, necesității asigurării respectării prevederilor Regulamentului CE 1370/2007 respectiv a cerințelor impuse pentru încheierea contractelor de finanțare în cadrul liniilor de finanțare nerambursabilă disponibile în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, în cursul anului 2017 a fost demarată procedura de atribuire a contractului de delegare al serviciului public de transport prin curse regulate.

Această procedură s-a finalizat prin încheierea contractului de delegare nr. 122/C2/01.05.2019 (avizat de Consiliul Concurenței prin adresa cu nr. 13728/05.12.2018) prin care serviciul a fost atribuit către membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio municipiul Oradea, comuna Borș și comuna Sînmartin.

În cursul executării contractului de delegare nr. 122/C2/01.05.2019, la data de 28.06.2019, a intrat în vigoare OUG nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane, care a transformat transportul județean de persoane în transport comercial, eliminându-l astfel din sfera serviciilor publice.

În acest context comunele Cetariu, Paleu, Ineu și Nojorid, care aveau asigurat transportul de persoane în regim județean gestionat de Consiliul Județean Bihor, prin consiliile locale, și-au manifestat intenția de aderare la Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio.

Trebuie precizat faptul că aderarea la Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio nu generează în mod direct dreptul noilor membri de a beneficia de serviciul public de transport prestat la nivelul asociației.

Tranziția de la regimul de transport județean la cel local, prestat în cadrul unei asociații de dezvoltare intercomunitară, este reglementată prin Ordinul nr. 1.158/2.336/2019 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate la nivel județean, care prin prevederile art. 20 alin.(3) impune pentru eliminarea unui traseu din programul

județean de transport și includerea în programul de transport al unei asociații de dezvoltare intercomunitară, renunțarea la licența a traseu a operatorul de transport județean.

În condițiile în care numai operatorul de transport care opera pe traseele Oradea – Paleu și Oradea-Cetariu a renunțat la licențele de traseu, aria de operare a operatorului regional poate fi extinsă numai cu privire la comunele Paleu și Cetariu [(urmând ca în cazul comunelor Ineu și Nojorid aria de operare să fie extinsă numai după încetarea programului de transport județean (30.06.2023)].

I.2. Cadrul legal

Materia serviciului de transport public prin curse regulate beneficiază atât de o reglementare specială, care se aplică cu întâietate, cât și de o reglementare generală, de drept comun, aplicabilă serviciilor de utilități publice și transportului rutier.

În categoria reglementărilor speciale intră în primul rând Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007, act normativ care fixează normele directoare în ceea ce privește serviciul public de transport persoane și care se aplică direct în legislațiile naționale respectiv Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, care stabilește competențele în organizarea, coordonarea și supravegherea executării serviciului public de transport prin curse regulate.

În ceea ce privește legislația de drept comun aceasta este asigurată, în principal, de OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere respectiv de Legea nr. 51/2006 serviciile comunitare de utilități publice, act normativ care stabilește principiile și direcțiile de organizare și atribuire a serviciilor publice .

Prin urmare, într-o enumerare care nu are un caracter exhaustiv, reglementarea serviciului de transport public prin curse regulate este asigurată prin:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;

- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale ;
- Ordinul nr. **1.158/2.336/2019** pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate la nivel județean;
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006;
- Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța de Urgență nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane;
- Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile;
- Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

I.3. Obiectul si Scopul studiului de oportunitate

Dispozițiile art. 22 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 stabilesc că “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.*”

Prin urmare, obiectul studiului de oportunitate are în vedere analiza stării actuale a serviciului în vederea fundamentării necesității și oportunității delegării gestiunii acestuia, pornind de la:

- Programul de transport ;
- Baza materială cu care operatorul execută programul de transport;
- Îndeplinirea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți prin contractul de delegare aflat în executare;
- Investițiile realizate pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă a serviciului.

În ceea ce privește scopul prezentului studiu de oportunitate, acesta vizează:

- ❖ Dimensionarea tehnică a operatorului de transport;
- ❖ Identificarea investițiilor necesare;
- ❖ Stabilirea duratei contractului de delegare ;

CAPITOLUL II. IDENTIFICAREA SERVICIILOR ȘI ACTIVITĂȚILOR, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ

II.1. Identificarea serviciilor și activităților

Transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Traseele organizate în cadrul unei asociații de dezvoltare intercomunitară sunt

considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”

În acest sens, serviciile de transport public local fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local, precum și a transportului public județean de persoane.

Din punct de vedere al organizării, conform Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale serviciul de transport public trebuie să asigure cerințele de deplasare a cetățenilor în interiorul comunei, orașului/municipiului, asociației de dezvoltare intercomunitare sau județului, în funcție de cererea de transport și de capacitatea disponibilă și în conformitate cu următoarele obiective:

- a) asigurarea competiției dintre operatori și deschiderea pieței;
- b) creșterea calității și eficienței serviciului de transport public local de persoane;
- c) asigurarea transparenței în ceea ce privește delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane și stabilirea tarifelor;
- d) creșterea siguranței în exploatare și asigurarea continuității serviciului de transport public local de persoane.

II.2. Identificarea ariei teritoriale

În prezent, serviciul de transportul public local prin curse regulate la nivelul Municipiului Oradea, comunei Sânmartin și comunei Borș este organizat prin intermediul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio a fost constituită la data de 13.03.2012 având ca scop înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului de transport public local prin servicii regulate din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, în conformitate cu prevederile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 și a principiilor descentralizării și a autonomiei locale.

Membrii ¹ Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio sunt:

- | | |
|----------------------|-------------------|
| 1. Municipiul Oradea | 222.193 locuitori |
| 2. Comuna Borș | 4.000 locuitori |
| 3. Comuna Sînmartin | 11.071 locuitori |
| 4. Comuna Paleu | 3.228 locuitori |
| 5. Comuna Cetariu | 2.149 locuitori |

Din totalul de 242.641 locuitori din arealul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio, peste 90% dintre aceștia locuiesc în Oradea, municipiul având rol de centru polarizator al regiunii din punct de vedere al impactului economic, social și cultural.

În condițiile în care, potrivit celor de mai sus, la nivelul municipiului Oradea , comunei Borș și comunei Sânmartin serviciul de transport este asigurat în baza contractului de delegare nr. 122/C2/01.05.2019, prezentul Studiu de oportunitate va viza serviciul de transport care se dorește a fi asigurat la nivelul comunelor Cetariu și Paleu.

II.3. Descrierea sistemului de transport public local

Pe raza comunelor Cetariu și Paleu serviciul de transport a fost gestionat de Consiliul Județean Bihor în calitate de autoritate de autorizare, care, în condițiile OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere a selectat operatorul de transport în baza unei proceduri competitive prin licitarea traseelor :

- a) Oradea – Săldăbagiu de Munte (Paleu)
- b) Oradea – Cetariu (Cetariu)
- c) Oradea- Șușturogi (Cetariu)

În condițiile în care la nivelul autorităților locale s-a apreciat că prin aceste trasee este asigurată mobilitatea între cele două comune și Oradea, acestea vor fi menținute și la nivelul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio.

Prin urmare, rețeaua de transport cu autobuzul cuprinde 3 trasee cu o lungime totală de 102,3 km., care prin respectarea programului de transport ar genera aproximativ 10.000 km/lună.

Prestarea efectivă a serviciului urmează să se asigure cu autobuze urbane cu locuri atât pe scaune cât și în picioare existente în baza materială a operatorului. De asemenea vor fi utilizate și autobuzele care vor fi achiziționate de operator în perioada următoare atribuirii serviciului.

Mijloacele de transport sunt dotate cu un sistem inteligent de dispecerizare și monitorizare trafic și informarea călătorilor prin urmărirea mijloacelor de transport în comun prin GPS.

Sistemul realizat permite programarea curselor de autobuze, urmărirea lor pe traseu, poziția lor față de stațiile de oprire, trimiterea de mesaje conducătorilor de mijloace de transport

¹ Se face referire numai la membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio pentru care există cadru legal actual de extindere a razei de operare a operatorului regional. Pentru comunele Ineu și Nojorid prestarea serviciului este posibilă numai după data de 30.06.2023, când expiră programul de transport județean.

pentru corecții de/pe traseu, totodată urmărirea tuturor mijloacelor de transport monitorizate pe harta digitală a municipiului.

Sistemul se compune din urmatoarele subsisteme distincte:

- Subsistemul Management Flota (SMF) – cuprinde: serverul WEB, serverul Procesare Date și serverul de Baze de Date. Serverul WEB comunică cu aplicațiile de tip Browser instalate pe stațiile de lucru.
- Subsistemul Comunicații (SCO) – cuprinde: comunicația între SMF și Subsistemul Echipamente Îmbarcate (SEI), Subsistemul Informare Călători (SIC) sau Sistemul Automat de Taxare (SAT) și se realizează prin intermediul tehnologiei de comunicație mobile GPRS și a tehnologiei Wi-Fi
- Subsistemul Echipamente Imbarcate (SEI) – cuprinde: computerul de bord, Funcționalitățile principale sunt de achiziție date (coordonate de localizare: latitudine, longitudine, viteză; intrările analogice / digitale conectate la diversi senzori ai vehiculului, etc), comunicatia cu validatoarele, comunicatia cu sistemele de numarare calatori și comunicatia catre SMF a acestor date. SEI faciliteaza de asemenea și comunicatia dintre sofer și dispeceri care gestioneaza întregul sistem de monitorizare a vehiculelor.
- Subsistemul Automat de Taxare (SAT) – va permite introducerea abonamentului electronic pentru calatorii fideli, și utilizarea bilete electronice sau de hartie pentru calatorii ocazionali
- Subsistemul Informare Calatori (SIC) – se instaleaza în statiile de pe traseele de circulatie. Panourile din componenta SIC sunt construite în tehnologie LED, afiseaza informatiile primite prin comunicatie GPRS de la SMF (timp estimat de sosire în statie, avertizari de trasee deviate, informatii generale, publicitate, etc).
- Subsistemul de informare în vehicul a calatorilor (SIV) – se instaleaza în vehicule și permite informarea calatorilor din statii cu privire la traseele de circulatie ale vehiculelor și optional, a calatorilor din vehicule cu privire la statia urmatoare. Panourile din componenta SIV sunt construite în tehnologie LED, afiseaza informatiile primite de la calculatorul de bord din vehicul (SEI)

1. Caracteristicile generale ale Sistemului AVL și Informare Călători sunt:

- Infrastructura SMF care contine aplicatiile software pentru gestionarea tuturor subsistemelor;
- Infrastructura de comunicatie care realizeaza legatura între componentele Sistemului prin intermediul comunicatiei GSM/GPRS (acoperirea este data de catre operatorul de comunicatie mobila care va asigura serviciul) și a comunicatiei Wi-Fi

- Configurabilitatea sistemului este data de posibilitatea adaptării acestuia în diverse etape. Sistemul poate fi configurat să funcționeze fără una dintre componente, cum ar fi SIC, SNC, SAT. În acest caz funcționalitatea aferentă subsistemului în cauză nu va fi disponibilă;
- Generabilitatea sistemului este realizată prin independența față de operatorul GSM/GPRS și portabilitatea SEI pe orice tip de vehicul;
- Scalabilitatea sistemului este asigurată prin împărțirea în mai multe subsisteme: SEI, SMF, SAT, SCO, SIC, SIV, SNC, SSV fiecare subsistem având componente ce pot fi dezvoltate în etape succesive.
- Accesibilitatea la funcțiile sistemului sunt realizate în tehnologie WEB. Astfel, amplasarea și/sau mutarea locațiilor nu impune administrare suplimentară de sistem.

2. Modul de funcționare a sistemului AVL și Informare Călători:

Poziționarea vehiculelor se face cu ajutorul modulelor GPS instalate pe vehicule, iar transmisia datelor cu ajutorul GPRS. Informarea călătorilor se realizează cu ajutorul panourilor de informare montate în stațiile de așteptare. Conducătorul mijlocului de transport este informat în permanentă despre modul de încadrare în programul de circulație (avans, întârziere, normal). Sistemul este implementat pe toate liniile de tramvai 1N, 1R, 2, 3N, 3R, respectiv toate liniile de autobuze.

Monitorizarea traficului se realizează în două dispecerate, urmărindu-se separat circulația tramvaielor de cea a autobuzelor.

Dispecerii programează tramvaiele pe linii pe baza unui grafic prestabilit, urmărind apoi traseul și respectarea parametrilor pe monitoare. Semnalele de poziție ale mijlocului de transport transmise prin GPRS sunt prelucrate și transmise către panourile de informare călători, care se află montate în stațiile de așteptare. În prezent sunt echipate 24 stații de tramvaie și 15 stații de autobuze cu panouri de informare călători.

Dispeceratul monitorizează evoluția vehiculelor pe linie și transmite comenzi operative dacă este cazul. Sistemul permite comunicarea permanentă între dispecerat și personalul de bord (conducători auto și vatmani). Conducătorul mijlocului de transport poate transmite mesaje prestabilite centrului de comandă operativă. Sistemul facilitează intervenția operativă în caz de necesitate (blocaje, accidente, etc...). Datele aferente unei zile sunt stocate în baza de date și prelucrate ulterior. Odată preluate, aceste date permit analiza și optimizarea alocării resurselor în vederea satisfacerii cererii de transport.

De asemenea, în concordanță cu Directiva 2010/40/UE, se va utiliza și sistemul de e-ticketing la nivelul municipiului Oradea. Acest sistem permite o gestionare mai eficientă a cererii de transport (numărul de călătorii), oferind atât posibilitatea suplimentării de mijloace de

transport (atunci când un traseu devine aglomerat) cât și o gestionare mai bună a operațiunilor și noilor servicii (gestionarea parcului auto, sistemele de informații pentru călători, sistemul de emiterie a biletelor etc.). Prin utilizarea de carduri inteligente se asigură interoperabilitatea acestora atât între mijloacele de transport cât și între diverse noi funcții care pot fi implementate în A.D.I. Transregio: plățile aferente transportului, alte servicii decât transportul (acces obiective turistice, zone de agrement, etc.), parcare și sisteme de fidelizare a clienților.

CAPITOLUL III. MOTIVELE DE ORDIN JURIDIC, ECONOMICO-FINANCIAR, SOCIAL ȘI DE MEDIU CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII

III.1. Motivarea juridică, economico - financiară, socială și pentru protecția mediului

III.1.1 Motivarea juridică

La nivel comunitar reglementarea serviciului public de transport persoane este asigurată de Regulamentul (CE) nr.1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, care potrivit legislației în vigoare are întâietate în raport cu legislația națională (Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale).

Regulamentul CE) nr.1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului reglementează 4 categorii de atribuire a serviciului public de transport persoane.

1. Procedura competitivă [art. 5 alin. (3) din Regulament]

Din analiza prevederilor art. Art. 5 alin.(3) din Regulament rezultă că procedura competitivă reprezintă regula în materia atribuirilor, cu excepția situațiilor în care sunt întrunite condițiile pentru atribuirea directă.

Dat fiind faptul că în momentul aderării comunelor Paleu și Cetariu la nivelul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio, contractul fusese deja atribuit direct operatorului intern , nici în cazul noilor membri nu va fi utilizată procedura competitivă.

2. Procedura atribuirii directe generale sau comune [art. 5 alin.(2) din Regulament]

Potrivit prevederilor art. 5 alin.(2) din Regulament în cazul în care legea națională permite o autoritate sau un grup de autorități pot decide să atribuie contractul de delegare unui operator controlat de acestea în mod similar cu controlul exercitat asupra propriilor departamente.

Această procedură a fost utilizată la atribuirea contractului de delegare nr. 122/C2/01.05.019 , aplicabil la nivelul municipiului Oradea, comunei Borș și comunei Sânmartin, însă nu poate fi aplicată și în cazul extinderii pe raza comunelor Paleu și Cetariu, câtă vreme nu poate fi respectată obligația de publicare a anunțului de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin 1 an înainte de atribuire.

Dat fiind faptul că la nivelul comunelor Paleu și Cetariu trebuie asigurat serviciul începând cu data de 01.12.2019, termenul de 1 an de zile impus de prevederile art. 7 alin.(2) din regulamentul nu poate fi respectat.

3. Procedura atribuirii directe reglementată de art. 5 alin.(4) din Regulament.

În cazul în care prestarea anuală de servicii de transport publice călători este sub limita de 300.000km sau sub valoarea de 1.000.000 euro contractul poate fi atribuit direct.

Această procedură nu poate fi utilizată pentru că limita minimă nu poate fi analizată numai din perspectiva noilor membri (comunele Paleu și Cetariu) ci aceasta trebuie raportată la toți membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio, situației în care valorile de 300.000 km /an respectiv valoarea anuală de 1.000.000 sunt depășite.

4. Procedura atribuirii directe în regim de urgență (art. 5 alin.(5) din Regulament.

Potrivit prevederilor art. 5 alin.(5) din Regulament autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență sau impunerea unui astfel de contract, nu poate depăși doi ani.

Luând în considerare situația existentă la nivelul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio, există riscul iminent de producere a unei perturbări materializată în imposibilitatea asigurării serviciului de transport la nivelul comunelor Paleu și Cetariu începând cu data de 01.12.2019, în condițiile în care:

➤ La nivelul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio serviciul transport prin curse regulate a fost atribuit Oradea Transport Local SA, prin atribuire directă, în baza unui contract de delegare încheiat pentru o perioadă de 6 ani (01.05.2019 – 01.05.2025), avizat de Consiliul Concurenței prin adresa cu nr. 13728/05.12.2018.

➤ Dat fiind faptul că aderarea comunelor Paleu și Cetariu s-a realizat ulterior atribuirii serviciului la nivelul A.D.I. Transregio, situația acestora impune precizarea anumitor aspecte:

- a) La momentul aderării serviciul de transport prin curse regulate la nivelul comunelor Paleu și Cetariu era gestionat de Consiliul Județean Bihor;
- b) Programul de transport județean aplicabil comunelor Paleu și Cetariu a fost prelungit prin OUG nr. 51/2019 până la data de **30.06.2023**;
- c) Ulterior aderării, la sesizarea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio adresată operatorului de transport (La Trif Trans SRL) căruia i s-a atribuit serviciul de către Consiliul Județean Bihor, acesta prin adresa cu nr. 229/10.09.2019 a precizat că **nu intenționează** să renunțe la licențele de traseu;
- d) Acest context nu permitea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio să intervină asupra serviciul de transport până la data de **30.06.2023**.

➤ Acest context a fost însă modificat de operatorul de transport Latrif Trans SRL care prin adresa cu nr.255/04.10.2019 a notificat Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio în sensul renunțării de bunăvoie la licențele de traseu începând cu data de **01.12.2019**. Astfel, începând cu data de 01.12.2019 gestiunea serviciului de transport prin curse regulate de la nivelul comunelor Cetariu și Paleu revine Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio.

➤ În condițiile în care comunele Paleu și Cetariu nu au fost parte a contractului de delegare atribuit la data de 01.05.2019 la nivelul Asociației (municipiul Oradea, comenele Borș și Sânmartin), asigurarea serviciului implică o nouă atribuire, care însă trebuie să respecte cerințele Legii nr. 51/2006 respectiv a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Astfel, demararea unei noi proceduri, potrivit prevederilor art. 7 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, impune obligativitatea publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unui anunț de intenție cu cel puțin 1 de an de zile înainte de atribuirea serviciului.

După cum se poate observa acest termen nu poate fi respectat, motiv pentru care singura posibilitate legală care permite atribuirea serviciului începând cu data de 02.12.2019 este utilizarea **procedurii de urgență** reglementată de art. 5 alin.(5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care în cazul perturbării serviciului, ca măsură de urgență, permite atribuirea directă pentru o perioadă **de cel mult 2 ani**.

➤ În această situație singura posibilitate prin care se poate asigura serviciul de transport de la data de 01.12.2019 este utilizarea procedurii de urgență prevăzută de prevederile art. 5 alin(5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Dat fiind faptul că această procedură instituie doar o soluție temporară de asigurare a serviciului, este necesară și demararea procedurii comune de atribuire a serviciului, motiv pentru care se impune luarea cumulată a următoarelor măsuri:

1. *Atribuirea directă a serviciului de transport prin curse regulate pentru o perioadă de cel mult 2 ani către Oradea Transport Local SA, prin utilizarea procedurii de urgență prevăzută de art. 5 alin(5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007*
2. *Demararea concomitentă a procedurii comune de atribuire directă a serviciului de transport prin curse regulate și publicarea în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a anunțului de atribuire directă, cu respectarea prevederilor art. 7 alin.(2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.*

În concluzie, se poate constata că sunt îndeplinite toate condițiile de ordin juridic impuse de prevederile art. 5 alin.(5) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 pentru atribuirea

directă , pentru o perioadă de cel mult 2 ani, a serviciului de transport prin curse regulate aplicabil la nivelul comunelor Paeu și Cetariu.

III.1.2 Motivarea economico – financiară, socială și pentru protecția mediului

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public , trebuie avut în vedere faptul că transportul public urban este unul din factorii cei mai importanți care asigură incluziunea socială (concomitent cu alți factori precum: locul de muncă, accesul la , egalitatea de șanse).

Printre principalele probleme care afectează orașele din punct de vedere a operării și organizării serviciului de transport public local, putem enumera neglijarea consecințelor dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe precum și statutul social diferit al mijloacelor de transport (automobilul, fiind considerat modern iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism). În acest scop, nu este nevoie numai de sporirea atractivității transportului public de călători și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și limitarea în mod conștient a utilizării automobilului deoarece nu există fonduri și spațiu suficiente pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru automobile și pentru transportul public de călători pe distanțe scurte.

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată, ci și tarifele de călătorie accesibile. În acest sens, transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători (în detrimentul automobilului), numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

Pentru a putea evalua din punct de vedere economic și financiar, eficiența prestării serviciului de transport public prin curse regulate la nivelul unităților administrativ-teritoriale asociate în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio, în cadrul procesului de elaborare a prezentului studiu de oportunitate, ar trebui analizate și comparate costurile prestării serviciului între operatorul intern S.C. Oradea Transport Local S.A. și un alt operator (dotat corepunzător cu resursele necesare îndeplinirii obligațiilor de serviciu public), selectat în urma unei proceduri competitive.

Cu toate acestea nu trebuie uitat faptul că prin prezentul studiu se urmărește fundamentarea atribuirii serviciului de transport , în condițiile existenței unei perturbări prevăzute de art. 5 alin.(5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 materializată printr-o constrângere ce vizează imposibilitatea respectării procedurii generale sau comune de atribuire directă.

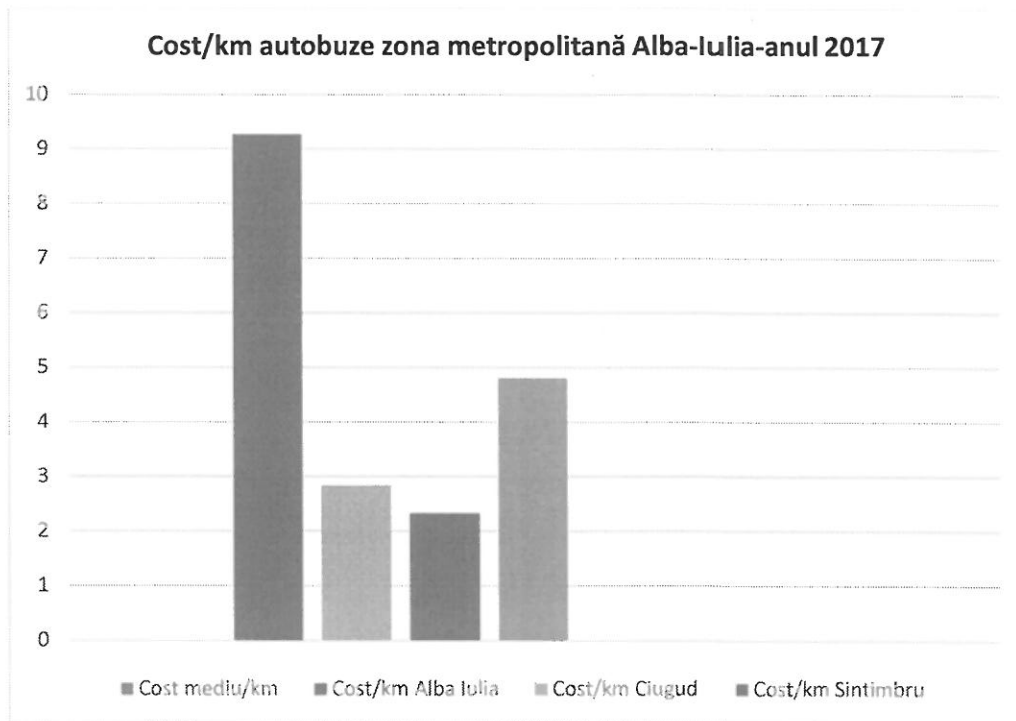
Prevederile art. 5 alin.(5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu fac nicio distincție cu privire la operatorul de transport (între operatorul intern sau controlat de autoritate și operatorul terț), ceea ce înseamnă că acest tip de atribuire poate viza fie un operatorul intern sau controlat de autoritate fie un operator terț.

Din aceste considerente apreciem că nu se justifică necesitatea unei analize comparative între situația atribuirii prin procedură competitivă și situația atribuirii operatorului intern, în cazul de față Oradea Transport Local SA.

Cu toate acestea facem trimitere la procedura de atribuire competitivă derulată de Asociația de Dezvoltare Inetrcomunitară AIDA-Transport Local Alba Iulia, prin care contractul de delegare a fost atribuit operatorului STP Alba Iulia, pe baza criteriului cost/km.

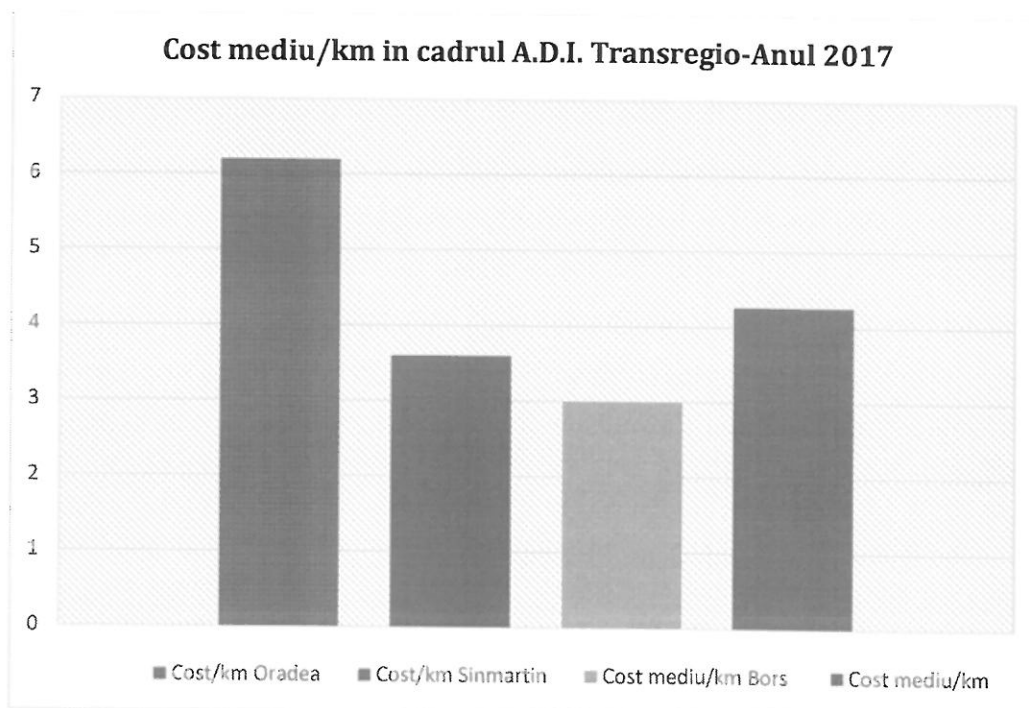
În acest sens, în baza informațiilor primite de la Asociația de Dezvoltare Intercomunitară AIDA-Transport Local Alba Iulia (Autoritatea de Transport din zona metropolitană Alba-Iulia), prețul/km este următorul :

AN	Unitate Administrativ- Teritorială	Unitate Administrativ- Teritorială	Unitate Administrativ- Teritorială
2017	ALBA IULIA	CIUGUD	SINTIMBRU
COST TOTAL	19.243.639	579.945	183.031
KM	2.075.700	204.600	78.360
COST/KM	9,27 lei	2,83 lei	2,33 lei



În ceea ce privește operatorul public S.C. Oradea Transport Local S.A., în urma auditului tehnico-economic întocmit de S.C. Institutul de Cercetări în Transporturi-INCERTRANS S.A. ,care a stat la baza încheierii contractului de delegare nr. 122/C2/01.05.2019, a rezultat următorul cost/km operat în anul 2017 la nivelul serviciului de transport public local prin curse regulate din cele 3 unități administrativ-teritoriale asociate în cadrul A.D.I. Transregio:

	TRAMVAIE	AUTOBUZE		
	Oradea	Oradea	Sanmartin	Bors
km	1.700.000	3.050.000	550.000	160.000
cost/km	12,3	6,2	3,6	3



Plecând de la aceste elemente comparative (prețul/km la autobuze), a rezultat un preț mediu de 4,26 lei/km operat de S.C. Oradea Transport Local S.A. (la nivelul celor 3 unități administrativ teritoriale asociate în cadrul A.D.I. Transregio), în timp ce prețul mediu perceput de operatorul privat la nivelul celor 3 unități administrativ-teritoriale din cadrul zonei metropolitane Alba-Iulia, s-a ridicat la suma de 4,81 lei/km.

III.2 Asociația de Dezvoltare Intercomunitara de utilități publice pentru serviciul de transport public local (A.D.I. Transregio)

Municipiul Oradea, Comuna Borș și Comuna Sânmartin s-au asociat și au înființat Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de utilități publice pentru serviciul de transport public local **TRANSREGIO**, în conformitate cu prevederile Legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 92/2007, precum și ale Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 246/2005, având personalitate juridică de drept privat, cu statut de utilitate publică.

Scop și obiective

Asociația s-a constituit în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și pentru realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului.

Serviciul a fost atribuit Oradea Transport Local SA în modalitatea gestiunii directe, prin atribuire directă, în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local nr. 122/C2/01.05.2019.

Obiectivele Asociației sunt următoarele:

- să elaboreze și să aprobe Strategia de dezvoltare a Serviciului;
- să monitorizeze derularea proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- să constituie interfața pentru discuții și să fie un partener activ pentru autoritățile administrației publice locale în ceea ce privește aspectele de dezvoltare și de gestiune a Serviciului, în scopul de a coordona politicile și acțiunile de interes general;
- să elaboreze și să aprobe caietele de sarcini și regulamentul Serviciului de Transport public cu respectarea art. 23 alin. (4) din Legea nr. 51/2006;
- să elaboreze și să aprobe documentațiile de atribuire a contractelor de delegare și să stabilească condițiile de participare și criteriile de selecție a operatorilor, cu excepția situației atribuirii directe conform prevederilor art. 311 din Legea nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- să încheie contractele de delegare cu operatorii, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre implicate, care vor avea împreună calitatea de delegatar, astfel cum este prevăzut de art. 30 din Legea nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- să monitorizeze executarea contractelor de delegare și să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligațiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce privește realizarea indicatorilor de performanță, executarea lucrărilor încredințate operatorilor și calitatea Serviciului furnizat utilizatorilor) și, în conformitate cu mandatul primit și cu prevederile contractuale, să aplice penalitățile contractuale;
- să identifice și să propună orice acțiuni vizând creșterea oportunităților de finanțare a proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- să îmbunătățească planificarea investițiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;

- evaluarea fluxurilor de transport de persoane și de mărfuri și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora;
- stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind transportul public de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odată cu atribuirea în gestiune a serviciului, în conformitate cu prevederile legale;
- actualizarea periodică a traseelor și a programelor de transport în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar de persoane existent, precum și corelarea între modalitățile de realizare a serviciului de transport public local de persoane cu autobuze, troleibuze și în regim de taxi;
- întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, în condițiile legii;
- aprobarea studiilor de fezabilitate privind înființarea, reabilitarea, modernizarea și extinderea unei părți sau a întregului sistem de transport public local, aflat în proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale ori în administrarea autorităților administrației publice locale;
- concesiunea, precum și încheierea contractelor de atribuire a gestiunii serviciului de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente din proprietatea publică sau privată a localităților;
- autorizarea transportatorilor pentru realizarea de către aceștia a serviciului de transport public local: transportul public local de persoane prin curse regulate;
- elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local, cu consultarea asociațiilor reprezentative profesionale și patronale ale operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați, precum și a organizațiilor sindicale teritoriale din domeniu;
- stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, cu respectarea prevederilor legale privind modalitatea de gestionare a serviciului și a valorilor stabilite de consiliile locale ale unităților administrativ-teritoriale membre ;

III.3 Operatorul Regional (OR)

Conform actului constitutiv, S.C. Oradea Transport Local S.A. este o societate comercială pe acțiuni, rezultată din reorganizarea Regiei Autonome Oradea Transport Local cu rol de operator pentru serviciile locale de transport public condusă de către Adunarea Generală a Asociațiilor, având ca acționari unitățile administrativ teritoriale membre A.D.I. Transregio.

Potrivit Art. 643 (1) din Ordonanței de urgență a Guvernului nr.109/2011 privind

guvernanța corporativă a întreprinderilor publice actualizată - numărul reprezentanților statului sau ai unității administrativ-teritoriale în adunarea generală a acționarilor la întreprinderile publice este de maximum două persoane. Astfel, potrivit Actului constitutiv actualizat la 03.08.2019, capitalul social al SC. Oradea Transport Local S.A. în valoare totală de 19.098.000 lei, integral subscris și vărsat, este divizat în 19.098 acțiuni, cu o valoare nominală de 1.000 lei. Structura acționariatului SC. Oradea Transport Local SA. și participarea acționariatului la beneficii și pierderi sunt următoarele:

- Municipiul Oradea reprezentat de Consiliul Local al Municipiului Oradea, deține 19.096 de acțiuni, reprezentând 99,98%, din capitalul social al S.C. Oradea Transport Local SA.
- Comuna Borș reprezentată de Consiliul Local Borș deține 1 acțiune, reprezentând 0,01% din capitalul social al SC. Oradea Transport Local S.A.
- Comuna Sânmartin reprezentată de Consiliul Local Sânmartin deține 1 acțiune, reprezentând 0,01% din capitalul social al SC. Oradea Transport Local S.A.

Membrii consiliului de administrație sunt desemnați de adunarea generală a asociaților, la propunerea consiliului de administrație în funcție sau a asociaților. Atribuțiile Adunării Generale a Asociaților și ale Consiliului de Administrație sunt stabilite conform Actului constitutiv în vigoare. Prin intermediul Adunării Generale a Asociaților și a Consiliului de Administrație se exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și semnificative ale operatorului, asupra bugetului, planului de afaceri și investițiilor operatorului, asupra tehnologiilor aplicate și a altor elemente strategice și semnificative pentru politica comercială și de operare. În plus, conform art.6 din Ordonanța Guvernului nr.26/2013 privind întărirea disciplinei financiare la nivelul unor operatori economici la care statul sau unitățile administrativ-teritoriale sunt acționari unici sau majoritari, bugetul de venituri și cheltuieli al operatorului este aprobat și de către Consiliul Local al Municipiului Oradea, astfel încât controlul unităților administrativ- teritoriale membre ADI Transregio asupra operatorului este total.

III.4 Delegarea gestiunii serviciului de Transport Public Local

De la înființarea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio serviciul a fost atribuit direct, inițial prin contractul de delegare nr. 232/29.12.2013 respectiv, în prezent, prin contractul de delegare nr. 122/C2/01.05.2019. Pe perioada de derulare a contractelor, între anii 2014-prezent, organizarea serviciului de transport public local a adus numeroase beneficii pentru utilizatorii acestui mod de transport, acestea fiind menționate mai jos :

1. Program de transport unic și grafice de circulație integrate:

- grafice de circulație, care permit reducerea timpului de deplasare, interconectate și reglementate unitar pentru toate traseele din zona geografică deservită, transbordări mai bine coordonate și sancționate de către o singură autoritate de autorizare A.D.I. Transregio;
- fiecare unitate administrativ-teritorială asociată în cadrul A.D.I. Transregio își aprobă, prin intermediul Consiliului Local, graficele de circulație ale curselor care deservește acea localitate, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacităților de transport cu modificările fluxurilor de călători, modificându-le prin hotărâre de consiliu local și a Adunării Generale a Asociației (AGA) ori de câte ori situația o impune și cu efecte imediate pentru utilizatori.
- eliminându-se dezechilibrele actuale dintre zona centrală și aria limitrofă apar, pentru prima dată, fluxuri de călători în prezent inexistente dinspre municipiu înspre zona periurbană și invers (în anul 2013, pe relația Oradea – Sânmartin existau aproximativ 900 de abonați/lună, în timp ce, în prezent, numărul acestora a ajuns la 1.600 de abonați/lună).
 2. Asigurarea unui nivel de serviciu mai ridicat (frecvențe mai bune, mijloace de transport mai noi, acoperire teritorială mai bună, mai multe tipuri de titluri de călătorie în funcție de nevoile cetățenilor).
 3. Implicarea autorităților locale în gestionarea serviciului de transport public local prin curse regulate (autoritățile locale asociate în cadrul A.D.I. Transregio decid cu privire la programul de transport, tarifele aferente și rutele aferente).
 4. Creșterea accesibilității pentru cetățenii comunelor membre.
 5. Scăderea nivelului de poluare.
 6. Utilizarea de pachete tarifare atractive – avantaje:
 - integrare tarifară prin utilizarea pe teritoriul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio a unui singur tip de legitimație de călătorie valabil pentru toate mijloacele de transport public local (card de mobilitate urbană), conform prevederilor art.1 alin. 4 lit. n din Legea nr. 92/2007;
 - reduceri tarifare la deplasările combinate, în care se utilizează cel puțin 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme. Înainte de anul 2014, având regim de trasee județene, tarifele erau aprobate de către Consiliul Județean iar titlurile de călătorie nu erau valabile în transportul urban;
 - aprobarea tarifelor de către fiecare administrație publică membră pentru traseele care o deservește în strânsă legătură cu condițiile de transport pe care și le dorește fiecare comună și pe care le poate monitoriza și sancționa nemijlocit.

7. Implementare sisteme inteligente de transport (e-ticketing, AVL, panouri de informare în timp real, plata titlu de călătorie prin sms, etc).

Valoarea adăugată a modului de organizare a serviciului de transport prin curse regulate la nivelul A.D.I. Transregio se reflectă și în indicatorii de performanță monitorizați în cei 5 ani de operare a acestui serviciu de către S.C. Oradea Transport Local S.A., conform situației prezentate mai jos:

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ REPREZENTATIVI 2014
 pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul A.D.I. Transregio

Nr. crt.	Indicatorii de performanță	Trimestrul I			Trimestrul II			Trimestrul III			Trimestrul IV			Măsura dispusă pentru neîndeplinire
		Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	
1.	Numărul total de curse neefectuate	100.333,0	99.610,0	0,72	100.585,0	99.872,0	0,71	98.561,0	97.847,0	0,72	102.878,0	102.147,0	0,71	Subvenția se diminuează cu 5% pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
2.	Numărul de curse pe care operatorul a întârziat executarea cu mai mult de 5 minute față de programul de circulație, monitorizate în stația cap linie de plecare	100.333,0	872,0	0,87	100.585,0	821,0	0,82	98.561,0	797,0	0,81	102.878,0	873,0	0,85	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
3.	Numărul de trasee/zi pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 ore	1.980,0	0,0	0,00	2.002,0	0,0	0,00	20.024,0	0,0	0,00	2.116,0	0,0	0,00	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
4.	Nerespectarea orarului de climatizare din incinta vehiculelor stabilit prin regulamentul intern	50,0	1,0	2,00	32,0	0,0	0,00	32,0	1,0	3,13	41,0	1,0	2,44	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ REPREZENTATIVI 2015
 pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul A.D.I. Transregio

Nr. crt.	Indicatorii de performanță	Trimestrul I			Trimestrul II			Trimestrul III			Trimestrul IV			Măsura dispusă pentru neîndeplinire
		Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	
1.	Numărul total de curse neefectuate	101.258,0	100.511,0	0,74	105.264,0	104.372,0	0,85	107.069,0	106.247,0	0,77	107.217,0	106.412,0	0,75	Subvenția se diminuează cu 5% pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
2.	Numărul de curse pe care operatorul a întârziat executarea cu mai mult de 5 minute față de programul de circulație, monitorizate în stația cap linie de plecare	Nr. curse planificate	Nr. curse cu întârzieri mai mari de 5'	Procent realizare max. 25%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 20%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 20%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 25%	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
3.	Numărul de trasee/zi pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 ore	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
4.	Nerespectarea orarului de climatizare din incinta vehiculelor stabilii prin regulamentul intern	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
		101.258,0	100.511,0	0,74	105.264,0	104.372,0	0,85	107.069,0	106.247,0	0,77	107.217,0	106.412,0	0,75	
		101.258,0	902,0	0,89	105.264,0	947,0	0,90	107.069,0	952,0	0,89	107.217,0	978,0	0,91	
		2.247,0	0,0	0,00	2.456,0	0,0	0,00	2.484,0	0,0	0,00	2.300,0	0,0	0,00	
		112,0	2,0	1,79	70,0	1,0	1,43	43,0	1,0	2,33	58,0	2,0	3,45	

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ REPREZENTATIVI 2016
 pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul A.D.I. Transregio

Nr. crt.	Indicatorii de performanță	Trimestrul I			Trimestrul II			Trimestrul III			Trimestrul IV			Măsura dispusă pentru neîndeplinire
		Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	
1.	Numărul total de curse neefectuate	108.532,0	107.824,0	0,65	110.017,0	109.291,0	0,66	107.994,0	107.409,0	0,54	104.623,0	103.923,0	0,67	Subvenția se diminuează cu 5% pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
2.	Numărul de curse pe care operatorul a întârziat executarea cu mai mult de 5 minute față de programul de circulație, monitorizate în stația cap linie de plecare	Nr. curse planificate	Nr. curse cu întârzieri mai mari de 5'	Procent realizare max. 25%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 20%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 20%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 25%	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
3.	Numărul de trasee/zi pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 ore	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
4.	Nerespectarea orarului de climatizare din incinta vehiculelor stabilit prin regulamentul intern	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
		67,0	2,0	2,99	46,0	1,0	2,17	48,0	1,0	2,08	21,0	0,0	0,00	
		2.275,0	0,0	0,00	2.336,0	0,0	0,00	2.454,0	0,0	0,00	2.300,0	0,0	0,00	

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ REPREZENTATIVI 2018

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ REPREZENTATIVI 2017

pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul A.D.I. Transregio

Nr. crt.	Indicatorii de performanță	Trimestrul I			Trimestrul II			Trimestrul III			Trimestrul IV			Măsura dispusă pentru neîndeplinire
		Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	
1.	Numărul total de curse neefectuate	102.928,0	101.914,0	0,99	101.983,0	101.071,0	0,89	98.613,0	97.738,0	0,89	93.490,0	90.200,0	3,52	Subvenția se diminuează cu 5% pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
2.	Numărul de curse pe care operatorul a întârziat executarea cu mai mult de 5 minute față de programul de circulație, monitorizate în stația cap linie de plecare	102.928,0	848,0	0,82	101.983,0	792,0	0,78	98.613,0	314,0	0,32	93.490,0	617,0	0,66	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
3.	Numărul de trasee/zi pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 ore	2.340,0	0,0	0,00	2.366,0	0,0	0,00	2.454,0	0,0	0,00	2.453,0	0,0	0,00	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
4.	Nerespectarea orarului de climatizare din incinta vehiculelor stabilit prin regulamentul intern	67,0	1,0	1,49	46,0	0,0	0,00	48,0	2,0	4,17	103,0	0,0	0,00	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului

pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul ADI Transregio

Nr. crt.	Indicatorii de performanță	Trimestrul I			Trimestrul II			Trimestrul III			Trimestrul IV			Măsura dispusă pentru neîndeplinire
		Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	
1.	Numărul total de curse neefectuate	88,447.0	88,341.0	0.12	88,524.0	88,412.0	0.13	86,552.0	86,461.0	0.11	108,134.0	108,024.0	0.10	Subvenția se diminuează cu 5% pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
2.	Numărul de curse pe care operatorul a întârziat executarea cu mai mult de 5 minute față de programul de circulație, monitorizate în stația cap linie de plecare	88,447.0	621.0	0.70	88,524.0	632.0	0.71	86,552.0	321.0	0.37	108,134.0	615.0	0.57	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
3.	Numărul de trasee/zi pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 ore	2,970.0	0.0	0.00	3,003.0	0.0	0.00	3,036.0	0.0	0.00	3,220.0	0.0	0.00	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
4.	Nerespectarea orarului de climtizare din incinta vehiculelor stabilit prin regulament intern	30.0	1.0	3.33	24.0	0.0	0.00	19.0	2.0	10.53	24.0	0.0	0.00	Subvenția se diminuează cu 5% din subvenția datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ REPREZENTATIVI 2019 (ianuarie-aprilie)
 pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul ADI Transregio

Nr. crt.	Indicatorii de performanță	Trimestrul I			Trimestrul II (4 LUNI)			Trimestrul III			Trimestrul IV			Măsura dispusă pentru neîndeplinire
		Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 2%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 4%	
1.	Numărul total de curse neefectuate	95,297.0	95,191.0	0.11	64,052.0	63,986.0	0.10			#DIV/0!			#DIV/0!	Subvenția se diminuează cu 5% pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
2.	Numărul de curse pe care operatorul a întârziat executarea cu mai mult de 5 minute față de programul de circulație, monitorizate în stația cap linie de plecare	Nr. curse planificate	Nr. curse cu întârzieri mai mari de 5'	Procent realizare max. 25%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 20%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 20%	Nr. curse planificate	Nr. curse efectuate	Procent realizare max. 25%	Subvenția se diminuează datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
3.	Numărul de trasee/zi pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 ore	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Nr. trasee existente/zi x nr. zile trim. I	Nr. trasee/zi suspendate mai mult de 24 ore x nr. zile	Procent realizare max. 1%	Subvenția se diminuează datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului
4.	Nerespectarea orarului de climatizare din incinta vehiculelor stabilit prin regulamentul intern	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Nr. total sesizări înregistrate la operatorul de transport	Nr. de sesizări în care nu s-a respectat orarul de climatizare	Procent realizare max. 5%	Subvenția se diminuează datorată pentru perioada în care s-a constatat nerespectarea indicatorului

În ceea ce privește natura contractului care va face obiectul prezentei proceduri aceasta este aceea specifică unui contract de servicii publice¹. În acest sens, Operatorul este un operator de serviciu public, acesta fiind definit la art. 2 litera d) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători. Operatorul este un operator intern, astfel cum acesta este definit de art. 2 litera (j) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv o entitate cu personalitate juridică distinctă, asupra căreia autoritatea contractantă exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente și are toate obligațiile legale ce decurg din această calitate.

Contractul de Servicii Publice, indiferent de forma juridică și natură, definește domeniul de aplicare al serviciului, calitatea cerută și măsurile sale de control, nivelul plăților (compensatorii / subvenții) pentru servicii, precum și alocarea de drepturi, obligații și partajarea riscurilor între părți. Contractul de Servicii Publice asigură o stabilitate pe termen lung și o predictibilitate a serviciului de transport în comun. Un Contract de Servicii Publice este esențial pentru a asigura o utilizare corectă a investițiilor mobile și imobile co-finanțate cu fonduri UE, prin urmare, o condiție precontractuală pentru finanțarea UE. Dispozițiile contractelor de servicii publice trebuie să respecte legislația națională, dreptul comunitar (în special Regulamentul 1370/2007), precum și standardele fiscale și contabile naționale. Atribuirea unui contract de servicii publice și acordarea unor drepturi exclusive în conformitate cu obligațiile de serviciu public ar trebui să urmeze regulile definite în Regulamentul 1370/2007 (în special art. 5), precizând, în esență, că: în cazul „operatorului intern” (astfel cum este definit în Regulament), contractele de servicii publice pot fi încredințate direct, fără licitație competitivă.

În ceea ce privește conținutul obligatoriu al Contractului de Servicii Publice, conform Regulamentului 1370/2007, acesta include:

- natura și domeniul de aplicare geografic al obligației de serviciu public;
- definirea transparentă a parametrilor de compensare și de orice drepturi exclusive acordate, care nu vor duce la o supracompensare a Operatorului;
- definirea regulilor de identificare și stabilire a costurilor legate de obligația de serviciu public;
- reguli de alocare a veniturilor tarifare;
- durata contractului;
- definirea standardelor de calitate a serviciilor.

CAPITOLUL IV. INVESTIȚIILE CONSIDERATE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL PRIN CURSE REGULATE

Actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din municipiul Oradea trebuie menținut și dezvoltat la același nivel și în comunele limitrofe, membre ale A.D.I. Transregio, fiind necesare următoarele investiții:

- amenajarea stațiilor de autobuz cu mobilier urban, echipate cu panouri pentru informarea dinamică a timpilor de sosire a mijloacelor de transport în comun;
- afișarea în stațiile de transport public de pe traseele A.D.I. Transregio a hărții schematice și a programului de transport;
- adaptarea stațiilor mijloacelor de transport în comun conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport;
- adaptarea tuturor mijloacelor de transport în comun pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și călătorie, în conformitate cu art. 64 din Legea nr. 448/2006 republicată;
- în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap, sub autoritatea delegatarului (A.D.I. Transregio) și în parteneriat cu organizațiile persoanelor cu handicap, operatorul de transport public local (delegatul) va realiza programe speciale de transport al persoanelor cu handicap, în conformitate cu art. 22, lit. C din Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;
- folosirea unor autobuze cu dotări superioare pentru a asigura condiții optime de călătorie indiferent de perioadă: încălzire, aer condiționat, iluminat interior corespunzător, etc;
- modernizarea parcului auto și folosirea unor autobuze cât mai noi, cât mai puțin poluante, care să îndeplinească ultimele norme EURO de poluare;
- reînnoirea sistemului AVL și modernizarea sistemului de e-ticketing;
- continuarea investițiilor în achiziția de panouri de informare în timp real a călătorilor;
- realizarea de proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau emisii zero și a combustibililor alternativi;
- imprimarea cu caractere mari și în culori contrastante a indicativului rutei mijloacelor de transport în comun și afișarea materialelor în mijloacele de transport în comun;
- asigurarea vânzării legitimațiilor de călătorie prin intermediul automatelor de bilete amplasate de operator în stațiile de autobuz/tramvai cu un aflux mare de călători, stații de autobuz/tramvai stabilite de comun acord cu A.D.I. Transregio;
- achiziție de autobuze;

CAPITOLUL V. DURATA ȘI VALOAREA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI DE DELEGARE

În condițiile în care comunele Paleu și Cetariu au aderat la Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio ulterior atribuirii serviciului la nivelul Asociației (01.05.2019) iar înainte de expirarea programului de transport județean (30.06.2023) operatorul desemnat de Consiliul Județean Bihor a renunțat la licențele de traseu, începând cu data de 01.12.2019 serviciul de transport trebuie asigurat de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio.

După cum s-a arătat mai sus în această situație nu este posibilă respectarea procedurii generale sau comune de atribuire directă, motiv pentru care neasigurarea serviciului de transport de la data de 01.12.2019 reprezintă o perturbare în înțelesul prevederilor art. 5 alin.(5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și pe cale de consecință durata contractului este limitată la o perioadă maximă de 2 ani.

În ceea ce privește prevederile art. 28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, care impun corelarea duratei contractului de delegare cu durata necesară pentru recuperarea investițiilor, se apreciază că acestea nu sunt incidente în condițiile:

- atribuirea se realizează în baza unei proceduri de urgență prevăzută expres de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007
- durata atribuirii (2 ani) trebuie stabilită în funcție de perioada de timp necesară pentru îndeplinirii procedurii comune de atribuire direct, unde cel puțin 1 an de zile este alocat procedurii de publicare a anunțului de intenție în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Prin urmare, pentru conformarea cu legislația de specialitate și pentru asigurarea continuității serviciului de transport la nivelul comunelor Paleu și Cetariu, recomandăm ca durata contractului de delegare a serviciului de transport public local să coincidă cu limita maximă de 2 ani, permisă de prevederile art. 5 alin.(5) din regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

În ceea ce privește valoarea Contractului de delegare, pornind de la o estimare de mai jos a compensației, aceasta este de 1.007.843 lei/2 ani.

Anul	2019	2020	2021
(Km)Număr total de vehicul*kilometru			
Autobuz Paleu - Cetariu	10,100	121,200	111,100
(c unitar) Cost unitar per kilometru			
Autobuz Paleu - Cetariu	4.0	4.0	4.1
(I) Cost Total (Veh*Km efectuați x c unitar pe Km)	40,400	484,800	453,288
Autobuz Paleu - Cetariu	40,400	484,800	453,288
(II) (Pr) Profit rezonabil	1,212	14,544	13,599
Venituri din servicii de transport public din:	46,000	552,000	556,600
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	46,000	552,000	556,600
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	0	0	0
(III) TOTAL VENITURI PLANIFICATE	46,000	552,000	556,600
(C1) Compensația (conform contract) (Ch+Pr-V)	-4,388	-52,656	-89,713
(C1a)Diferente de tarif convenite operatorului pentru facilitati (elevi, stud, pensionari, pers. dizab, etc)	2,000	2,060	2,122
(C1b) Total Compensatie de exploatare anuala (C1-C1a)	-6,388	-54,716	-91,835

CONCLUZII

Având în vedere:

- analiza situației existente la nivelul comunelor Paleu și Cetariu care reclamă utilizarea unei proceduri de atribuire care să permită asigurarea serviciului de transport începând cu data de 01.12.2019
- faptul că la nivelul Asociației contractul de delegare a fost atribuit operatorului intern S.C. Oradea Transport Local S.A. înainte de aderarea comunelor Paleu și Cetariu

- necesitatea continuării furnizării serviciilor de transport public în condițiile în care operatorul care asigură serviciul de transport la nivelul comunelor Paleu și Cetariu a renunțat la licențele de traseu începând cu data de 01.12.2019.
- respectarea tuturor cerințelor din Regulamentul CE nr. 1370/2007;

Se propune :

Delegarea gestiunii serviciului de transport public prin curse regulate la nivelul comunelor Paleu și Cetariu către Oradea Transport Local SA, pentru o perioadă de 2 ani, în modalitatea atribuirii directe prevăzută de art. 5 alin.(5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Întocmit,

Suciu Laura
Consultant administrație publică



Marcu Sebastian
Consilier Juridic



