



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

Proiect
Nr. 126 din 14.06.2022

HOTĂRÂRE

privind aprobarea „Studiului de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani” și a modalității de atribuire a Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate

Consiliul Județean Botoșani, întrunit în ședință ordinară la data de _____ 2022,

analizând Referatul de aprobare nr. 10861 din 14.06.2022 al Președintelui Consiliului Județean Botoșani, prin care se propune aprobarea „Studiului de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani” și a modalității de atribuire a Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate,

având în vedere:

- Raportul de specialitate nr. 10862 din 14.06.2022 al Direcției Servicii Publice din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Botoșani,
- Avizul comisiei pentru activități economice, buget, finanțe, administrarea domeniului public și privat al județului, servicii publice și agricultură,
- Avizul comisiei pentru administrația publică locală, juridică, disciplină, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor și libertăților cetățenilor, cooperare, parteneriate și fonduri europene,
- Avizul comisiei pentru amenajarea teritoriului și urbanism, lucrări publice, monumente istorice și de arhitectură, protecția mediului și turism,

în conformitate cu:

- 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, cu modificările și completările ulterioare;
- art. 66 alin. (2) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.70/2020 privind reglementarea unor măsuri, 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, cu modificările și completările ulterioare;

- art. 21, art. 23, art. 28 alin. (1) și art. 37 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;

- art. 1 alin. (4) lit. j), art. 2 lit. e), art. 8 alin. (3) lit. d), art. 22, art. 29 și art. 32 din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

în temeiul art. 173 alin. (1) lit. d), alin (5) lit. m) și art. 196 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ,

h o t ă r ă ș t e:

Art.1. Se aprobă *Studiul de oportunitate* în vederea stabilirii modalității de atribuire a Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani, conform *anexei*, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Se aprobă atribuirea în *gestiune delegată* a Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani.

Art.3. Președintele Consiliului Județean Botoșani, prin Direcția Servicii Publice din cadrul aparatului de specialitate, va duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

**PREȘEDINTE,
DOINA ELENA FEDEROVICI**

**Avizat pentru legalitate:
SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI
Marcel – Stelică BEJENARIU**

**Botoșani,
Nr. _____ din _____ 2022**



ROMÂNIA
JUDEȚUL BOTOȘANI
CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

Anexă la
Hotărârea nr. ____/____2022

STUDIU DE OPORTUNITATE
PENTRU FUNDAMENTAREA ȘI STABILIREA SOLUȚIILOR
OPTIME DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI PUBLIC DE
TRANSPORT JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE
REGULATE, ÎN JUDEȚUL BOTOȘANI

PREȘEDINTE,
Doina-Elena FEDEROVICI

Avizat pentru legalitate:
SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI,
Marcel - Stelică BEJENARIU



ROMÂNIA
JUDEȚUL BOTOȘANI
CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

STUDIU DE OPORTUNITATE
PENTRU FUNDAMENTAREA ȘI STABILIREA SOLUȚIILOR OPTIME DE
DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT JUDEȚEAN
DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE, ÎN JUDEȚUL BOTOȘANI

LOCALIZARE: JUDEȚUL BOTOȘANI – ARIA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI

BENEFICIAR : CONSILIUL JUDEȚEAN BOTOȘANI – DELEGATAR

ELABORATOR STUDIU:
DIRECȚIA SERVICII PUBLICE
AUTORITATEA JUDEȚEANĂ DE TRANSPORT

DIRECTOR EXECUTIV,
IULIAN MICU

Iunie 2022



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

CUPRINS

SUMAR EXECUTIV	4
CAPITOLUL I: OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI DE OPORTUNITATE.....	6
1.1. CADRUL INSTITUȚIONAL ȘI DE REGLEMENTARE.....	6
1.2. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC.....	6
CAPITOLUL II: SITUAȚIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE ÎN JUDEȚUL BOTOȘANI.....	8
2.1 PREZENTAREA ARIEI TERITORIALE A SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT JUDEȚEAN DE PERSOANE.....	8
2.2 POPULAȚIE, ZONE DE DENSITATE.....	20
2.3. INFRASTRUCTURA RUTIERĂ.....	24
2.4. DESCRIEREA SITUAȚIEI EXISTENTE PRIVIND TRANSPORTUL DE PERSOANE ÎN JUDEȚUL BOTOȘANI.....	27
CAPITOLUL III: ANALIZA DE OPORTUNITATE A DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE.....	33
3.1. MOTIVE DE ORDIN LEGISLATIV.....	33
3.1.1. CADRUL DE REGLEMENTARE AL SERVICIILOR PUBLICE DE TRANSPORT LOCAL DE CĂLĂTORI.....	33
3.1.2. GESTIUNEA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE.....	35
3.2. MOTIVE DE ORDIN INSTITUTIONAL CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE.....	45
3.2.1. AUTORITĂȚI ȘI COMPETENȚE LA NIVEL CENTRAL.....	45
3.2.2. AUTORITĂȚI ȘI COMPETENȚE LA NIVEL LOCAL.....	46
3.3. FEZABILITATE TEHNICĂ.....	49
3.4. MOTIVE DE ORDIN ECONOMICO-FINANCIAR CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE.....	53
3.4.1. FINANȚAREA SERVICIULUI - SURSE DE FINANȚARE.....	53
3.4.2. MODUL DE STABILIRE AL PREȚULUI CĂLĂTORIILOR.....	54
3.4.3. CATEGORII DE PERSONAL CARE BENEFICIAZĂ DE GRATUITĂȚI ȘI REDUCERI LA TRANSPORTUL PUBLIC JUDEȚEAN	59
3.4.4. CONSIDERAȚII PRIVIND COMPENSAȚIA PENTRU PRESTAREA SERVICIULUI PUBLIC.....	61
3.4.5. CONDIȚII PRIVIND ACORDAREA COMPENSAȚIEI PENTRU PRESTAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI.....	61
3.4.6. PROFITUL REZONABIL.....	63
3.4.7. SUPRACOMPENSAREA.....	64



ROMÂNIA
JUDEȚUL BOTOȘANI
CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

3.5. MOTIVE DE ORDIN SOCIAL CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE.....	65
3.6. MOTIVE DE ORDIN DE MEDIU CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE.....	66
3.7. OBIECTIVE URMĂRITE PE TERMEN MEDIU ȘI LUNG, ÎN VEDEREA DELEGĂRII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE.....	70
CAPITOLUL IV: CONTROLUL EXERCITAT DE CĂTRE AUTORITATEA CONTRACTANTĂ ASUPRA ACTIVITĂȚII OPERATORILOR.....	71
CAPITOLUL V: CONSIDERENTE ȘI RECOMANDĂRI FORMULATE DE CĂTRE AUTORITATEA DE CONCURENȚĂ.....	72
CAPITOLUL VI: CONCLUZII FINALE.....	73



SUMAR EXECUTIV

Prezentul studiu de oportunitate a fost realizat în vederea luării unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în Județul Botoșani, prin analiza tuturor elementelor tehnice, juridice și financiare specifice.

Studiul de oportunitate are drept scop fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de gestiune a serviciului de transport și optimizarea rețelei de transport public din Județul Botoșani. Modelul – cadru de contract ce urmează a fi încheiat în baza studiului de oportunitate va respecta prevederile din Regulamentul nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de calatori, cu modificările și completările ulterioare, cerințele legislative în vigoare, în speță: Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și Ordinul nr. 131/2019 al Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.

Analiza s-a inițiat cu prezentarea situației actuale a transportului public de persoane în Județul Botoșani, pentru a reliefa necesitatea dezvoltării transportului de călători în aria de delegare a gestiunii, menit a susține dezvoltarea economică, socială și de mediu a comunităților locale.

Oportunitățile principale se constituie în interesul crescut al autorităților locale pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr tot mai mare de locuitori, în condițiile dezvoltării durabile și de existență a unei infrastructuri rutiere majore cu tendințe de modernizare permanentă, premise pentru organizarea unui transport public județean de călători în condițiile asigurării unui raport optim calitate/preț, în corelare cu celelalte forme de transport (feroviar, rutier interurban, taxi etc.).

În prezent, serviciul public de transport județean de persoane în Județul Botoșani se realizează prin atribuirea traseelor din programul de transport județean, în baza unei proceduri de selecție electronică organizată de către Sistemul Informatic pentru Atribuirea Traseelor Naționale și în baza unor contracte de delegare a gestiunii serviciului încheiat cu operatorii desemnați câștigători pe baza procedurii mai sus amintite.

Întrucât, în prezent, transportului public județean de persoane îi sunt aplicabile prevederile Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ - teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, iar Consiliul Județean Botoșani nu are în structurile proprii sau în subordine operatori de transport rutier deținători de licențe comunitare de transport, sau sistemul de organizare necesar (spații de parcare, ateliere de reparații, personal de specialitate autorizat, parc de vehicule de transport etc.), este evident că acesta nu poate gestiona, în mod direct, serviciul public de transport județean de persoane, fiind necesară atribuirea, printr-o procedură competitivă și nediscriminatorie, a contractelor care au ca obiect servicii regulate pentru transportul persoanelor la nivel județean.

În situația analizată, contractul care are obiect servicii pentru transportul persoanelor realizat cu autobuzul/ microbuzul la nivel județean este un contract sectorial de servicii, iar modalitatea de atribuire este gestiunea delegată. Delegarea gestiunii unui serviciu de utilități publice reprezintă acțiunea prin care o unitate administrativ-teritorială atribuie unuia sau mai multor operatori, în condițiile legii, furnizarea/prestarea unui serviciu ori a unei activități din sfera serviciilor de utilități publice a cărui/cărei răspundere o are.



Delegarea gestiunii serviciului implică operarea propriu-zisă a acestuia, punerea la dispoziție a sistemului de utilități publice aferent serviciului delegat, precum și dreptul și obligația operatorului de a administra și exploata sistemul de utilități publice respectiv.

Potrivit prevederilor Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările ulterioare, 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 modalitatea de gestiune aleasă, și anume gestiunea delegată, 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, care poate fi contract de concesiune de servicii sau contract de achiziție publică de servicii.

Organizarea și desfășurarea procedurilor de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciul public de transport județean de persoane se face în baza unei documentații de atribuire elaborate de delegatar, după caz, în conformitate cu dispozițiile 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.

În ceea ce privește elementele contractului sectorial de servicii, autoritatea contractantă, Consiliul Județea Botoșani, va utiliza modelul contractului – cadru de delegare a gestiunii prevăzut în anexa nr. 2 la Ordinul comun al Președintelui ANRSC și al Președintelui ANAP nr. 131/1401/2019. Caietul de sarcini se va elabora și aproba de către entitatea contractantă cu respectarea prevederilor Ordinului ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local.

Consiliul Județean Botoșani nu va pune la dispoziție operatorilor de transport bunuri din domeniul public sau privat al județului, încadrabile în categoria ”bunuri de retur”, în consecință, operatorii nu vor fi obligați la plata vreunei redevențe pe durata derulării contractului.

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 criteriul de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”.

Atribuirii contractelor de gestiune de tip concesiune de servicii reglementate la art. 29 alin. 8 lit. a) din Legea nr. 51/2006, indiferent de mijlocul de transport rutier utilizat (autobuz sau microbuz), îi sunt incidente prevederile Regulamentului nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, cu modificările și completările ulterioare, precum și directivele europene în domeniul achizițiilor publice.

În concluzie, Studiul de oportunitate propune Consiliului Județean Botoșani aprobarea atribuirii gestionării serviciului de transport public județean de persoane în aria de delegare - Județul Botoșani, prin modalitatea **gestiune delegată**, potrivit legislației care reglementează achizițiile sectoriale, respectiv Legea nr. 99/2016, cu modificările ulterioare și normele metodologice de aplicare aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 394/2016.



CAPITOLUL I: OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI DE OPORTUNITATE

În vederea inițierii procedurii privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate pe teritoriul județului Botoșani, se întocmește prezentul *Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de atribuire a serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani*.

1.1. CADRUL INSTITUȚIONAL ȘI DE REGLEMENTARE

Prezentul studiu are ca scop și fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării și operării serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în județul Botoșani, în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ - teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Ordinului nr. 131/2019 al Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice 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.

1.2. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC

În decursul anului 2019 au fost adoptate o serie de acte normative care au modificat modul de reglementare și efectuare a transportului județean de persoane prin servicii regulate.

Astfel, prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 51/2019, transportul județean de persoane prin curse regulate a fost transferat, din sfera de aplicare a Legii nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, în domeniul de reglementare al Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Altfel spus, transportul județean de persoane prin curse regulate a fost eliminat din categoria serviciilor de utilitate publică și introdus în cea comercială.

În acest sens, prin art. I din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane, au fost abrogate toate dispozițiile legale referitoare la transportul județean din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

În Monitorul Oficial al României nr. 271/01.04.2020, a fost publicată Legea nr. 34/2020 privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane, precum și Decretul Președintelui României nr. 221/31.03.2020 pentru promulgarea acestui act normativ.

Conform prevederilor art. 64 alin. (3) din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată cu modificările completările ulterioare, în cazul



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

respingerii de către Parlament, a unei ordonanțe emise de Guvernul României, este repus în vigoare actul normativ inițial. Prin urmare, după intrarea în vigoare a Legii nr. 34/2020 privind respingerea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 51/2019, transportul județean de persoane a reintrat în sfera serviciilor de utilitate publică. În consecință, la momentul actual, acestuia îi sunt aplicabile dispozițiile cuprinse în Legea nr. 92/2007, în forma sa anterioară intrării în vigoare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019.

Serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate face parte din sfera serviciilor comunitare de utilități publice, aflat sub reglementarea, conducerea, monitorizarea și controlul autorității administrației publice județene, având aria de deservire teritoriul administrativ al județului Botoșani.

Transportul județean de persoane poate fi serviciul public de transport așa cum acesta este definit de Regulamentul (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.

Efectuarea serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate trebuie să asigure:

- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației, instituțiilor și operatorilor economici pe întreg teritoriul Județului Botoșani.
- creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor;
- accesul la serviciile de transport public județean;
- 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;
- stimularea cetățenilor pentru utilizarea transportului public județean prin creșterea continuă a atractivității față de acest tip de transport.

Serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- se efectuează numai între localitățile Județului Botoșani, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acestuia;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de autoritatea publică județeană;
- se efectuează de către operatorii de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate în Județul Botoșani;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie eliberate anticipat;
- autoritățile județene competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel județean a serviciilor publice de transport călători;
- autoritatea administrației publice județene contractează obligații de serviciu public.



CAPITOLUL II: SITUAȚIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE ÎN JUDEȚUL BOTOȘANI

2.1 PREZENTAREA ARIEI TERITORIALE A SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT JUDEȚEAN DE PERSOANE

Aria teritorială la care face referire studiul de oportunitate este reprezentată de teritoriul administrativ al Județului Botoșani.

Județul Botoșani este situat în extremitatea nord-estică a României, învecinându-se la sud cu Județul Iași, la vest cu Județul Suceava, la nord cu Republica Ucraina și la est cu Republica Moldova. Județul are o suprafață de 4.986 km², reprezentând 2,1% din suprafața țării.

Ca poziție geografică, Județul Botoșani este încadrat în următoarele coordonate:

Tabelul nr. 1: Coordonate geografice

Punctul cardinal	Punctul extrem	Vecini	Longitudine	Latitudine	Punctul cardinal	Punctul extrem	Vecini	Longitudine	Latitudine
Nord	Satul Horodiștea	Republica Ucraina	26°40'	48°16'	Nord	Satul Horodiștea	Republica Ucraina	26°40'	48°16'
Sud	Comuna Prăjeni	Județul Iași	27°02'	47°26'	Sud	Comuna Prăjeni	Județul Iași	27°02'	47°26'
Est	Comuna Santa Mare	Republica Moldova	27°23'	47°35'	Est	Comuna Santa Mare	Republica Moldova	27°23'	47°35'
Vest	Comuna Mihăileni	Județul Suceava	26°06'	47°58'					

Sursa datelor :

- *Publicații ale Institutului Național de Statistică*
- *Serii de date statistice, la nivel de județ*
- *Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Botoșani 2021-2027*

Județul Botoșani deține o poziție geostrategică importantă în zona de nord-est a României, fiind județ de graniță cu 2 state învecinate, care nu sunt membre ale Uniunii Europene, ceea ce face ca județul să fie o „poartă de acces” către Europa pentru cetățenii ucraineni și moldoveni și totodată îl face atractiv pentru eventuale proiecte de cooperare transfrontalieră.

Relieful este reprezentat - în jumătatea nordică printr-o parte deluroasă a Depresiunii Jijiei, cu coline domoale care nu depășesc 200 metri altitudine, - spre est se întinde o zonă de câmpie în lungul Prutului, iar - spre vest, regăsim zona de terase înalte de pe malul stâng al Siretului, care fac parte din zona sud-estică a podișului Sucevei, cu înălțimi mai mari, de circa 300 metri și culminează în sud-vest cu prelungirea nordică a culmii Dealu Mare care atinge altitudinea maximă de 593 m.

În ceea ce privește modul de organizare administrativ-teritorială a Județului Botoșani, acesta cuprinde 2 municipii, 5 orașe și 71 comune. Astfel, la nivelul județului regăsim municipiile **Botoșani** (reședință de județ) și **Dorohoi** și orașele Darabani, Săveni, Bucecea, Flămânzi, Ștefănești (ultimele trei fiind ridicate la rangul de oraș în anul 2004).

Municipiul-reședință, Botoșani, a apărut la o intersecție favorabilă de drumuri comerciale, care i-au asigurat prosperitate de timpuriu.

Organizarea administrativ-teritorială a Județului Botoșani este reprezentată în figura de mai jos:

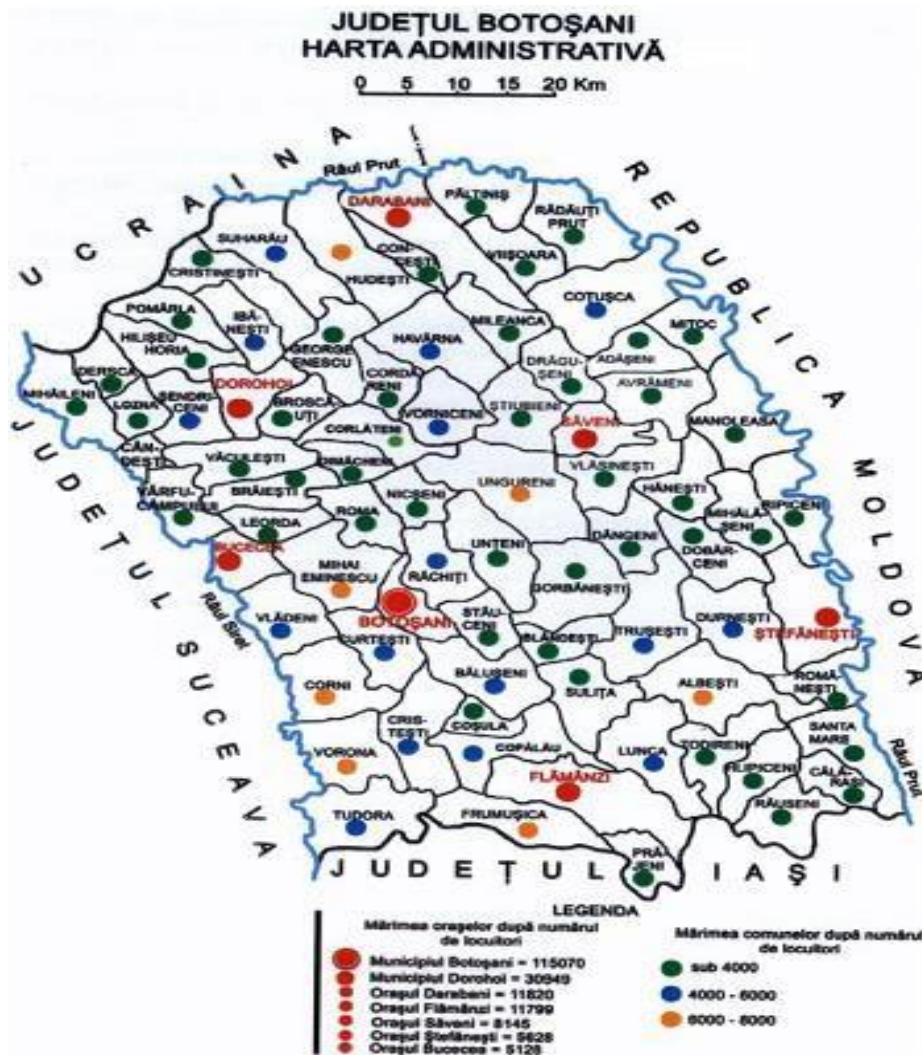


Figura nr. 1: Organizarea administrativ-teritorială a Județului Botoșani

Tabelul nr. 2: Unitățile administrativ – teritoriale pe categorii de localități:

Tipul unității	Denumirea	Localități componente
Municipiu	Botosani	
		Botosani
Municipiu	Dorohoi	
		Dorohoi
		Dealul Mare
		Loturi Enescu
		Progresul



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

Oras	Bucecea	
		Bucecea
		Calinesti
		Bohoghina
Oras	Darabani	
		Darabani
		Bajura
		Esanca
		Lismanita
Oras	Flamanzi	
		Flamanzi
		Nicolae Balcescu
		Poiana
		Chitoveni
		Prisacani
Oras	Saveni	
		Saveni
		Bodeasa
		Bozieni
		Chiscareni
		Petricani
		Sat Nou
Oras	Stefanesti	
		Stefanesti
		Badiuti
		Bobulesti
		Stanca
		Stefanesti-Sat
Comuna	Adaseni	
		Adaseni
		Zoitani
Comuna	Albesti	
		Albesti
		Buimaceni
		Costiugeni
		Jijia
		Mascateni
		Tudor Vladimirescu
Comuna	Avrameni	
		Avrameni
		Aurel Vlaicu



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

		Dimitrie Cantemir
		Ichimeni
		Panaitoaia
		Timus
		Tudor Vladimirescu
Comuna	Baluseni	
		Baluseni
		Balusenii Noi
		Buzeni
		Cosuleni
		Draxini
		Zaicesti
Comuna	Blandesti	
		Blandesti
		Cerchejeni
		Soldanesti
Comuna	Braesti	
		Braesti
		Poiana
		Popeni
		Vilcelele
Comuna	Broscuti	
		Broscuti
		Slobozia
Comuna	Calarasi	
		Calarasi
		Libertatea
		Plesani
Comuna	Candesti	
		Candesti
		Calinesti
		Talpa
		Vitcani
Comuna	Concesti	
		Concesti
		Movileni
Comuna	Copalau	
		Copalau
		Cerbu



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

		Cotu
Comuna	Cordareni	
		Cordareni
		Grivita
		Slobozia
Comuna	Corlateni	
		Corlateni
		Carasa
		Podeni
		Vladeni
Comuna	Corni	
		Corni
		Balta Arsa
		Mesteacan
		Sarafinesti
Comuna	Cosula	
		Cosula
		Buda
		Padureni
		Supitca
Comuna	Cotusca	
		Cotusca
		Avram Iancu
		Cotu Miculinti
		Crasnaleuca
		Ghireni
		Mihail Kogalniceanu
		Nichiteni
		Nicolae Balcescu
		Putureni
Comuna	Cristesti	
		Cristesti
		Oneaga
		Schit-Oraseni
		Unguroaia
Comuna	Cristinesti	
		Cristinesti
		Baranca
		Damileni



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

		Dragalina
		Fundu Hertii
		Poiana
Comuna	Curtesti	
		Curtesti
		Agafton
		Baiceni
		Hudum
		Manastirea Doamnei
		Oraseni-Deal
		Oraseni-Vale
Comuna	Dangeni	
		Dangeni
		Hulub
		Iacobeni
		Strahotin
Comuna	Dersca	
		Dersca
Comuna	Dimacheni	
		Dimacheni
		Mateieni
		Recia-Verbia
Comuna	Dobarceni	
		Dobarceni
		Bivolari
		Brateni
		Cismanesti
		Livada
		Murguta
Comuna	Draguseni	
		Draguseni
		Podriga
		Sarata-Draguseni
Comuna	Durnesti	
		Durnesti
		Babiceni
		Barsanesti
		Brosteni
		Cucuteni



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

		Guranda
Comuna	Frumusica	
		Frumusica
		Boscoteni
		Radeni
		Sendreni
		Storesti
		Vladeni-Deal
Comuna	George Enescu	
		Dumeni
		Arborea
		George Enescu
		Popeni
		Stanca
Comuna	Gorbanesti	
		Gorbanesti
		Batranesti
		George Cosbuc
		Mihai Eminescu
		Siliscani
		Socrujeni
		Vanatori
		Viforeni
Comuna	Hanesti	
		Hanesti
		Borolea
		Moara Jorii
		Sarata-Basarab
		Slobozia Hanesti
Comuna	Havarna	
		Havarna
		Balinti
		Galbeni
		Garbeni
		Niculcea
		Tataraseni
Comuna	Hiliseu-Horia	
		Hiliseu-Horia
		Corjauti
		Hiliseu-Closca



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

		Hiliseu-Crisan
		Iezer
Comuna	Hlipiceni	
		Hlipiceni
		Dragalina
		Victoria
Comuna	Hudesti	
		Hudesti
		Alba
		Baranca
		Baseu
		Mlenauti
		Vatra
Comuna	Ibanesti	
		Ibanesti
		Dumbravita
Comuna	Leorda	
		Leorda
		Belcea
		Costinesti
		Dolina
		Mitoc
Comuna	Lozna	
		Lozna
		Strateni
Comuna	Lunca	
		Lunca
		Stroiesti
		Zlatunoaia
Comuna	Manoleasa	
		Manoleasa
		Bold
		Flondora
		Iorga
		Liveni
		Loturi
		Manoleasa-Prut
		Sadoveni
		Serpenita
		Zahoreni
Comuna	Mihai Eminescu	



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

		Ipotesti
		Baisa
		Catamaresti
		Catamaresti-Deal
		Cervicesti
		Cervicesti-Deal
		Cucorani
		Manolesti
		Stancesti
Comuna	Mihaileni	
		Mihaileni
		Parau Negru
		Rogojesti
Comuna	Mihalaseni	
		Mihalaseni
		Caraiman
		Nastase
		Negresti
		Paun
		Sarata
		Slobozia Siliscani
Comuna	Mileanca	
		Mileanca
		Codreni
		Scutari
		Selistea
Comuna	Mitoc	
		Mitoc
		Horia
Comuna	Nicseni	
		Nicseni
		Dacia
		Dorobanti
Comuna	Paltinis	
		Paltinis
		Cuzlau
		Horodistea
		Slobozia
Comuna	Pomarla	
		Pomarla
		Hulubesti



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

		Racovat
Comuna	Prajeni	
		Prajeni
		Campeni
		Luparia
		Miletin
Comuna	Rachiti	
		Rachiti
		Cismea
		Costesti
		Rosiori
Comuna	Radauti-Prut	
		Radauti-Prut
		Miorcani
		Rediu
Comuna	Rauseni	
		Rauseni
		Doina
		Pogorasti
		Rediu
		Stolniceni
Comuna	Ripiceni	
		Ripiceni
		Cinghiniia
		Lehnesti
		Movila Rupta
		Popoaia
		Rasca
		Ripiceni Vechi
Comuna	Roma	
		Roma
		Cotargaci
Comuna	Romanesti	
		Romanesti
		Damideni
		Romanesti-Vale
		Sarata
Comuna	Santa Mare	
		Santa Mare
		Badarai
		Berza



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

		Bogdanesti
		Durnesti
		Iliseni
		Ranghilesti
		Ranghilesti-Deal
Comuna	Sendriceni	
		Sendriceni
		Horlaceni
		Padureni
Comuna	Stauceni	
		Stauceni
		Silistea
		Tocileni
		Victoria
Comuna	Stiubieni	
		Stiubieni
		Ibaneasa
		Negreni
Comuna	Suharau	
		Suharau
		Izvoare
		Lisna
		Oroftiana
		Plevna
		Smardan
Comuna	Sulita	
		Sulita
		Chelis
		Dracsani
Comuna	Todireni	
		Todireni
		Cernesti
		Floresti
		Garbesti
		Iuresti
Comuna	Trusesti	
		Trusesti
		Buhaceni
		Ciritei
		Drislea
		Ionaseni



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

		Pasateni
Comuna	Tudora	
		Tudora
Comuna	Ungureni	
		Ungureni
		Borzesti
		Calugareni
		Calugarenii Noi
		Durnesti
		Mandresti
		Mihai Viteazu
		Plopenii Mari
		Plopenii Mici
		Tautesti
		Vicoleni
Comuna	Unteni	
		Unteni
		Burla
		Burlesti
		Manastireni
		Soroceni
		Valea Grajdului
		Vultureni
Comuna	Vaculesti	
		Vaculesti
		Gorovei
		Saucenita
Comuna	Varfu Campului	
		Varfu Campului
		Dobrinauti-Hapai
		Ionaseni
		Lunca
		Maghera
		Pustoaia
Comuna	Viisoara	
		Viisoara
		Cuza Voda
		Viisoara Mica
Comuna	Vladeni	
		Vladeni
		Brehuiesti



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

		Hriscani
		Hutani
		Mandresti
Comuna	Vlasinesti	
		Vlasinesti
		Miron Costin
		Sarbi
Comuna	Vorniceni	
		Vorniceni
		Davidoaia
		Dealul Crucii
Comuna	Vorona	
		Vorona
		Icuseni
		Joldesti
		Poiana
		Vorona Mare
		Vorona-Teodoru

2.2 POPULAȚIE, ZONE DE DENSITATE

Județul Botoșani avea în anul 2020 un număr de 376.562 locuitori, ceea ce constituie aproximativ 1,9% din populația totală a țării.

Tabelul nr. 3: Evoluția populației la nivelul Județului Botoșani pe medii de rezidență:

Medii de rezidență	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
Total	399.273	394.625	390.320	385.268	379.622	376.562
Urban	162.193	160.671	159.031	157.324	155.423	155.242
Rural	237.080	233.954	231.289	227.944	224.199	221.320

Sursa: INS

Din datele furnizate de Institutul Național de Statistică pot fi concluzionate următoarele aspecte:

- trend descendent al populației rezidente, în anul 2020 fiind înregistrați 376.562 de locuitori, cu aproximativ 5,6% mai puțin față de anul 2015;
- pondere majoritară a locuitorilor din mediul rural, aceștia constituind în anul 2020 aproximativ 58,7% din total;
- deși mediul rural prezintă ponderea mai însemnată a locuitorilor, acesta prezintă o scădere mai accentuată a numărului de locuitori, înregistrând în anul 2020 un total de 221.320 de persoane, cu 6,6% mai puțin față de anul 2015. Se manifestă astfel fenomenul de depopulare a mediului rural, specific întregului teritoriu al României, care însă nu este susținut de un fenomen compensatoriu de urbanizare a județului, prin urmare riscul de depopulare este cu atât mai pronunțat.



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

Tabelul nr. 4: Evoluția populației pe grupe de vârstă la nivelul Județului Botoșani:

Grupa de vârstă	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
sub 19 ani	99.107	97.383	95.814	93.734	91.148
20-34 de ani	68.499	66.115	64.489	63.248	62.683
35-49 de ani	89.129	90.145	90.504	87.875	84.125
50-64 de ani	70.652	68.598	66.657	67.568	69.418
Peste 65 de ani	71.886	72.384	72.856	72.843	72.248

Sursa: INS

Datele indică următoarele aspecte:

- trend descendent al populației tinere, grupa sub 19 ani și grupa 20-34 de ani prezentând scăderea cea mai accentuată, de aproximativ 8% în anul 2020 raportat la anul 2016;
- ușoară tendință de îmbătrânire a populației, în anul 2020 grupa de vârstă de peste 65 de ani prezentând o populație de 72.248, cu 362 de persoane mai mult față de anul 2015;
- pondere majoritară a populației tinere, întrucât deși grupa sub 19 ani prezintă un trend descendent, aceasta constituie în anul 2020 aproximativ 24,2% din populația totală.

Conform datelor expuse de Inspectoratul Școlar Județean Botoșani, rețeaua școlară în anul școlar 2019-2020 a cuprins 484 unități de învățământ (cu 8 unități mai puțin față de anul școlar 2018-2019), după cum urmează:

- 121 unități cu personalitate juridică învățământ de masă;
- 353 structuri arondate acestora (160 grădinițe, 127 școli primare, 66 școli gimnaziale);
- 2 unități cu personalitate juridică – învățământ special;
- 8 unități cu personalitate juridică – învățământ particular.

Tabelul nr. 5: Unități de învățământ

Nr. crt.	PJ – nivel de școlarizare	Urban	Rural	Total
1.	Grădinițe	6	0	6
2.	Școli cu clasele I - VIII	21	64	85
3.	Licee, colegii	21	7	28
4.	Școli profesionale	0	2	2
5.	Școli speciale	2	0	2
6.	Învățământ particular	8	0	8
	Total	58	73	131

Tabelul nr.6: Unitățile conexe ale Inspectoratului Școlar Județean Botoșani:

Nr. crt.	Tip de unitate	Urban	Rural	Total
1.	Casa Corpului Didactic	1	0	1
2.	Club Sportiv Școlar	1	0	1



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

3.	Palate și cluburi	2	0	2
4.	Centrul Județean de Resurse și Asistență Educațională	1	0	1
	Total	5	0	5

Tabelul nr.7: Populația școlară în anul școlar 2019 – 2020: Învățământ de masă

Forma de învățământ	Total clase: 3024	Total elevi/ preșcolari: 62872
Preșcolar program normal	420	7.814
Preșcolar program prelungit	118	3.030
Primar - Zi	1.016	18.801
Gimnazial - Zi	835	16.577
Liceu - Zi	484	12.713
Liceu - Seral	10	306
Liceu - FR	20	645
Învățământ profesional	107,5	2.731
Învățământ dual	1,5	35
Postliceal - buget	2	53
a doua șansă primar	3	41
a doua șansă secundar inferior	5	71
Stagii de practică	2	55

Situația statistică privind evoluția populației școlare în învățământul de masă:

- anul școlar 2015-2016: 68.397 preșcolari/elevi;
- anul școlar 2016-2017: 66.983 preșcolari/elevi (-1.414 față de anul anterior);
- anul școlar 2017-2018: 65.414 preșcolari/elevi (-1.569 față de anul anterior);
- anul școlar 2018-2019: 63.734 preșcolari/elevi (-1.680 față de anul anterior);
- anul școlar 2019 - 2020: 62.872 preșcolari/elevi (-862 față de anul anterior).

Tabelul nr. 8: Situație centralizată privind numărul de elevi ce se deplasează la cursuri cu microbuzele școlare în anul școlar 2020-2021

Nivelul educațional	Număr de elevi
Preșcolar	955
Primar	1.863
Gimnazial	2.677
Liceal	515
Profesional	298
TOTAL	5.795

Sursa: ISJ Botoșani



Tabelul nr. 9: Situație centralizată privind numărul de elevi navetiști în anul școlar 2020-2021

Nivelul educațional	Număr de elevi
Preșcolar	77
Primar	258
Gimnazial	352
Liceal	3.529
Profesional	1.710
Postliceal	17
TOTAL	5.943

Sursa: ISJ Botoșani

Din datele analizate se poate observa un număr ridicat al elevilor aflați în învățământul gimnazial ce utilizează microbuzele școlare, aceștia reprezentând 46,1% din totalul acestei categorii.

Numărul de elevi navetiști înregistrați în Județul Botoșani prezintă în anul școlar 2020-2021 un total de 5.943 de elevi.

Relevanța pentru studiul de oportunitate:

Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre beneficiarii serviciului de transport public județean cu autobuzul pe raza județului Botoșani.

Astfel, grupa de vârstă sub 19 ani vor utiliza transportul județean de persoane în primul rând pentru deplasarea către și dinspre unitățile de învățământ și în al doilea rând pentru relaxare.

Grupele de vârstă 20-34, 35-49, 50-64, fiind populația activă, vor utiliza transportul județean pentru deplasarea către și dinspre locurile de muncă și pentru alte activități cotidiene.

Grupa de vârstă de peste 65 de ani este grupa persoanelor care au o mobilitate mai redusă, pentru care sistemul de transport în comun va reprezenta soluția pe termen lung a rezolvării problemelor de mobilitate.

O altă relevanță a acestor date este reprezentată de faptul că traseele care vor fi cuprinse în programul de transport vor trebui să asigure deplasarea dus/întors a elevilor, studenților și cadrelor didactice din localitățile de domiciliu către centrele urbane unde sunt situate unitățile de învățământ, ținând cont de programul de funcționare al acestora. Regula este valabilă și în cazul angajaților agenților economici și ai instituțiilor care fac naveta pe traseele județene.

Programarea serviciului de transport pe trasee se face prin intermediul graficelor de circulație, la a căror elaborare se ține cont de mai mulți factori, printre care:

- dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a localităților;
- distribuția în teritoriu a locurilor de muncă;
- amplasamentul unităților de învățământ;
- puncte de interes turistic;
- legăturile cu alte modalități de transport (trenuri, curse în afara județului).



2.3. INFRASTRUCTURA RUTIERĂ

Căile de comunicare analizate prin rețeaua de drumuri sunt redată în tabelul de mai jos urmărindu-se evoluția în perioada 2015-2019.

Tabelul nr. 10: Evoluția drumurilor la nivelul Județului Botoșani pe categorii de drumuri și tipuri de acoperământ

Categorie	Tipuri de acoperământ	Anul				
		2015	2016	2017	2018	2019
Total	Total	2.504	2.504	2.561	2.561	2.580
	Modernizate	738	770	839	877	887
	Cu îmbrăcămînți ușoare rutiere	473	509	494	526	565
	Pietruite	817	778	805	757	691
	De pământ	476	447	423	401	437
Naționale	Total	422	422	423	423	422
	Modernizate	338	338	339	350	353
	Cu îmbrăcămînți ușoare rutiere	49	49	49	73	69
	Pietruite	35	35	35	0	0
	Total	2.082	2.082	2.138	2.138	2.158
	Modernizate	400	432	500	527	534
	Cu îmbrăcămînți ușoare rutiere	424	460	445	453	496
	Pietruite	782	743	770	757	691
Județene	De pământ	476	447	423	401	437
	Total	675	675	675	675	675
	Modernizate	237	244	244	244	251
	Cu îmbrăcămînți ușoare rutiere	280	280	280	280	280
Comunale	Pietruite	158	151	151	151	144
	Total	1.407	1.407	1.463	1.463	1.483
	Modernizate	163	188	256	283	283
	Cu îmbrăcămînți ușoare rutiere	144	180	165	173	216
	Pietruite	624	592	619	606	547
	De pământ	476	447	423	401	437

Sursa: INS

Analizând informațiile pot fi remarcate următoarele aspecte:

- ușoară creștere a lungimii totale a drumurilor, în anul 2019 fiind înregistrate 2.580 km, cu aproximativ 3% mai mult față de anul 2015;
- drumurile modernizate prezintă creșterea cea mai însemnată în lungime, în anul 2019 fiind consemnați 887 km de drum modernizat, cu 20,1% mai mult față de anul 2015;
- la polul opus se află drumurile pietruite înregistrând o scădere în ponderi, în anul 2019 fiind 691 de km, cu 15,4% mai puțin față de anul 2015;



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

- ponderea cea mai însemnată a drumurilor modernizate se regăsește în categoria drumurilor naționale. Cu 354 de km înregistrați în anul 2019, acestea constituie 39,7% din totalul drumurilor modernizate regăsite în județ;

- drumurile de pământ se regăsesc numai în cadrul categoriilor de drumuri comunale, înregistrând în anul 2019 o lungime de 437 de km, cu 8,1% mai puțin față de anul 2019.

Raportat la categoriile de drum, în figura de mai jos este ilustrată distribuția drumurilor în funcție de categorie la nivelul anului 2019.

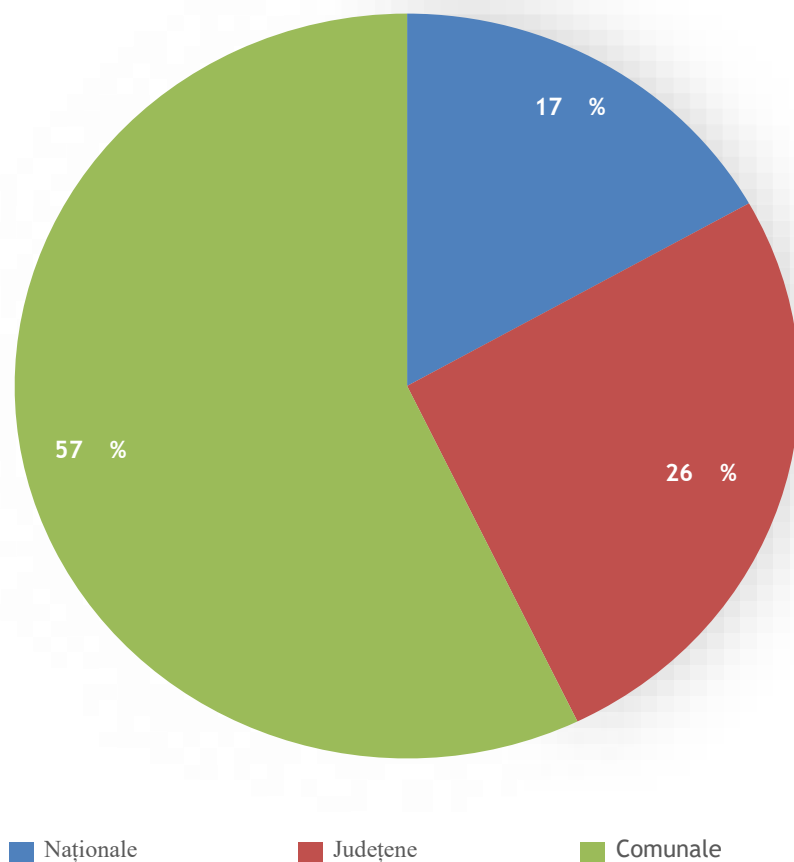
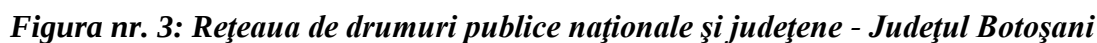


Figura nr. 2: Ponderea categoriilor de drumuri la nivelul Județului Botoșani în anul 2019

Se remarcă o pondere majoritară a drumurilor comunale, acestea constituind 57% din totalul infrastructurii rutiere județene. Ponderea cea mai redusă este reprezentată de drumurile naționale, acestea constituind numai 17% din rețeaua regăsită la nivelul Județului Botoșani.





2.4. DESCRIEREA SITUAȚIEI EXISTENTE PRIVIND TRANSPORTUL DE PERSOANE ÎN JUDEȚUL BOTOȘANI

Unul dintre obiectivele pe termen mediu și scurt ale Județului Botoșani este dezvoltarea transportului județean specific asigurării de servicii pentru transportul pasagerilor pe distanțe scurte și cu o capacitate medie de transport.

Pentru asigurarea continuității serviciului de transport public județean de persoane în Județul Botoșani, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, s-au adoptat următoarele hotărâri ale Consiliului Județean Botoșani:

- Hotărârea nr. 236 din 25.11.2021 privind reglementarea unor măsuri privind asigurarea continuității serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în Județul Botoșani, până la data intrării în vigoare a contractelor de delegare de gestiune a serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani, atribuite unor operatori de transport rutier în baza unei proceduri de achiziție publică, dar nu mai mult de data de 31 decembrie 2023;

- Hotărârea nr. 53 din 25.02.2021 privind modificarea Hotărârii Consiliului Județean Botoșani nr. 122/2020 pentru reglementarea unor măsuri privind asigurarea, în continuare, a transportului public județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani, conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 70/2020;

- Hotărârea nr. 122 din 24.09.2020 pentru reglementarea unor măsuri privind asigurarea, în continuare, a transportului public județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani, conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 70/2020;

- Hotărârea nr. 96 din 29.06.2017 privind actualizarea Programului de transport județean de persoane prin curse regulate pentru județul Botoșani, valabil în perioada 01.01.2014-30.06.2019.

În prezent, serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate se efectuează de către un număr de 26 operatori de transport rutier, pe 90 trasee din programul de transport județean cu valabilitate până la data de 31 decembrie 2022, după cum urmează:

Tabelul nr. 11: Principalele caracteristici ale traseelor și operatori de transport care le gestionează

Nr. crt.	Nr. traseu /Traseu	Operator de transport	Nr. Km (tur)	Nr. curse	Tarif 2019 (tur)		Tarif 2020 (tur)	
					lei/ bilet	Lei/ km	lei/ bilet	Lei/ km
1.	1.Botoșani-Dorohoi-Rădăuți Prut	RVG SPEED S.R.L.	93	3	23	0,25	30	0,32
2.	19.Botoșani-Săveni-Cuza Vodă	RVG SPEED S.R.L.	87	2	20	0,23	28	0,32
3.	22.Botoșani-Unțeni - Mănăstireni	RVG SPEED S.R.L.	19	3	5	0,26	10	0,53



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

4.	43.Botoșani-Vânători-Tudor Vladimirescu	RVG SPEED S.R.L.	46	4	12	0,26	16	0,35
5.	52.Botoșani-Bălușeni-Draxini	RVG SPEED S.R.L.	23	16	6	0,26	12	0,52
6.	58.Botoșani-Cristești-Ghilănești	RVG SPEED S.R.L.	26	18	5	0,19	13	0,50
7.	88.Botoșani-Oneaga-Balta Arsă	RVG SPEED S.R.L.	59	5	7	0,12	22	0,37
8.	10.Botoșani-Ipotești-Cătămărăști	MISS ANDREEA	8	14	3,5	0,44	3,5	0,44
9.	24.Botoșani-Manoleasa-Mitoc	HERMES	83	1	18	0,22	26	0,31
10.	25.Botoșani-Avrămeni-Horia	HERMES	90	1	20	0,22	28	0,31
11.	38.Botoșani-Sulița-Pleșani	HERMES	69	3	16	0,23	22	0,32
12.	39.Botoșani-Sulița-Victoria(Hlipiceni)	HERMES	56	3	11	0,20	18	0,32
13.	36.Botoșani-Trușești-Năstase	PRISCOM UNIVERS	71	3	15	0,21	20	0,28
14.	2. Rădăuți-Darabani-Viișoara	MGM DAR S.R.L.	45	3	11	0,24	14,5	0,32
15.	11.Botoșani-Stăncești-Manolești	GRUN	5	8	3	0,60	4	0,80
16.	12.Botoșani-Popăuți-Unțeni	ELEGANT GLOB	19	4	6	0,32	7	0,37
17.	13.Botoșani-Cișmea-Roma	ELEGANT GLOB	14	2	5	0,36	6	0,43
18.	14.Botoșani-Cișmea-Cotârgaci	ELEGANT GLOB	18	3	7	0,39	8	0,44
19.	15.Botoșani-Răchiți-Costești	ELEGANT GLOB + LYK	14	6	5	0,36	6	0,43
20.	26.Botoșani-Avrămeni-Adășeni	ELEGANT GLOB	60	2	12	0,20	17	0,28
21.	35.Botosani-Stefanesti-Ringhilesti	ELEGANT GLOB	74	2	14	0,19	18	0,24
22.	47.Botoșani-Victoria-Tocileni	ELEGANT GLOB	14	6	5	0,36	6	0,43
23.	6.Botoșani-Leorda-Belcea	ELEGANT GLOB	22	7	5	0,23	10	0,45
24.	7.Botoșani-Leorda-Poiana(Brăiești)	ELEGANT GLOB	22	7	7	0,32	10	0,45
25.	62.Botoșani-Vlădeni-Măndrești	ELEGANT GLOB	19	3	6	0,32	7	0,37



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

26.	4.Botoșani-Ungureni-Iacobeni	RINFLO S.R.L.	37	3	8	0,22	14	0,38
27.	5. Botoșani-Balinți-Mileanca	RINFLO S.R.L.	71	7	15	0,21	22	0,31
28.	16.Dorohoi-Dorobanți-Botoșani	RINFLO S.R.L.	48	10	13	0,27	17	0,35
29.	17.Botoșani-Roma-Cordăreni	RINFLO S.R.L.	46	4	12	0,26	17	0,37
30.	30.Botoșani-Răchiți-Roșiori	RINFLO S.R.L.	6	8	3	0,50	5	0,83
31.	31.Botoșani-Gulioaia-Ștefănești	RINFLO S.R.L.	49	6	12	0,24	17	0,35
32.	27.Botoșani-Drăgușeni-Darabani	RINFLO S.R.L.	74	5	16	0,22	22	0,30
33.	21.Botoșani-Ungureni-Corlăteni	RINFLO S.R.L.	49	5	11	0,22	17	0,35
34.	50.Botoșani-Copălău-Boscoteni	RINFLO S.R.L.	43	4	11	0,26	16	0,37
35.	66.Dorohoi-Broscauți-Davidoaia	RINFLO S.R.L.	27	5	7	0,26	11	0,41
36.	79.Dorohoi-Cristinești-Suharău	RINFLO S.R.L.	31	8	7	0,23	12	0,39
37.	91.Dorohoi-Lozna-Străteni	RINFLO S.R.L.	17	12	5	0,29	7	0,41
38.	92.Darabani-Balinți-Vorniceni	RINFLO S.R.L.	31	3	9	0,29	12	0,39
39.	85.Săveni-Cordăreni-Dorohoi	RINFLO S.R.L.	48	13	11	0,23	16	0,33
40.	95.Botoșani -Zăicești-Buzieni	RINFLO S.R.L.	10	10	4	0,40	7	0,7
41.	18.Botoșani-Săveni-Crasnaleuca	LYK	76	2	17	0,22	26	0,34
42.	20.Botoșani-Coțușca-Rădăuți Prut	LYK	81	4	17	0,21	28	0,35
43.	23.Botoșani-Manoleasa-Ripiceni	LYK	74	3	16	0,22	25	0,34
44.	28.Botoșani-Săveni-Dângenii	LYK	53	11	11	0,21	18	0,34
45.	32.Botoșani-Trușești-Ripiceni	LYK	73	4	16	0,22	25	0,34
46.	33.Botoșani-Trușești-Sadoveni	LYK	78	1	17	0,22	26	0,33
47.	41.Botoșani-Gorbănești-Socrujeni	LYK	35	4	7	0,20	12	0,34
48.	61.Botoșani-Corni-Mesteacan	LYK	26	7	6	0,23	11	0,42



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

49.	72.Dorohoi-Lozna-Rogojești	LYK	32	4	8	0,25	12	0,38
50.	84.Săveni-Hănești-Manoleasa	LYK	28	3	7,5	0,27	11	0,39
51.	15.Botoșani-Răchiți-Costești	ELEGANT GLOB + LYK	14	6	5	0,36	6	0,43
52.	29.Botoșani-Săveni-Negreni	TUR ROM IMPEX	47	11	12	0,26	20	0,43
53.	37.Botoșani-Trușești-Dângeni	TUR ROM IMPEX	44	3	8,5	0,19	15	0,34
54.	34.Botoșani-Ștefănești-S.Mare	TRANSPORT CALAT	78	2	16	0,21	16	0,21
55.	51.Botoșani-Coșula-Oneaga	TRANSPORT CALAT	34	4	8	0,24	8	0,24
56.	40.Botoșani-Lunca-Zlătunoaia	TRANSPORT CALAT	42	2	10	0,24	12	0,29
57.	42.Botoșani-Vânători-Todireni	TRANSDOREL	50	3	11	0,22	13	0,26
58.	45.Botoșani-Stăuceni-Soroceni	ROCAR TRANS	25	6	7	0,28	9	0,36
59.	46.Botoșani-Stăuceni-Silistea	ROCAR TRANS	12	9	3,5	0,29	5	0,42
60.	48.Botoșani-Copălău-Prăjeni	AUTO DIMAS	43	5	11	0,26	16	0,37
61.	49.Botoșani-Copălău-Flămânzi	AUTO DIMAS	32	22	8	0,25	14	0,44
62.	68.Dorohoi-Hudești-Darabani	AUTO DIMAS	36	1	8	0,22	15	0,42
63.	65.Dorohoi-Leorda-Botoșani	AUTO DIMAS	34	9	8	0,24	14	0,41
64.	70.Dorohoi-Hudești-Rădăuți Prut	AUTO DIMAS	59	1	12	0,20	25	0,42
65.	8.Botoșani-Vârfu Câmpului-Dersca	LORION	58	1	10	0,17	22	0,38
66.	9.Botoșani-Cucorăni-Bucecea	LORION	20	11	7	0,35	9	0,45
67.	53.Botoșani-Vorona-Tudora	LORION	33	8	9	0,27	11	0,33
68.	54.Botoșani-Vorona-Joldești	LORION	33	3	9	0,27	11	0,33
69.	55.Botoșani-Vorona-Icuseni	LORION	32	10	8,5	0,27	11	0,34
70.	56.Botoșani-Orășeni Deal-Maici	LORION	19	5	6,5	0,34	8,5	0,45
71.	57.Botoșani-O.Deal-Orășeni Vale	LORION	16	4	5	0,31	7	0,44



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

72.	59.Botoșani-Curtești-Băiceni	LUDWICK	8	12	2,5	0,31	3	0,38
73.	60.Botoșani-Corni-Vorona	FABY TRANS S.R.L.	36	3	7	0,19	10	0,28
74.	3.Botoșani-Dorohoi-Miorcani	APETRANS	99	1	17	0,17	28	0,28
75.	63.Botoșani-Hudum-Mânăstirea Doamnei	AMOPOP	7	6	3,5	0,50	5	0,71
76.	64.Botoșani-Baisa-Brehuiești	AMOPOP	12	8	3,5	0,29	6	0,50
77.	82.Darabani-Crasnaleuca-Botoșani	APETRANS	111	1	17	0,15	28	0,25
78.	67.Dorohoi-Dumbrăvița-Ibănești	TRANSPORT MIXT	15	14	4	0,27	4	0,27
79.	71.Dorohoi-Hudești-Miorcani	TRANSPORT MIXT	65	5	15	0,23	18	0,28
80.	75.Dorohoi-Iezer-Hiliseu Crișan	TRANSPORT MIXT	15	3	3	0,20	3	0,20
81.	78.Dorohoi-Cristinești-Oroftina	TRANSPORT MIXT	45	3	8	0,18	12	0,27
82.	69.Dorohoi-Hudești-Coțusca	UNIRII	67	1	14	0,21	26	0,39
83.	73.Dorohoi-Pomârla-Fundu Herții	DANTRANSPORTER	27	6	7	0,26	9	0,33
84.	74.Dorohoi-Pomârla-Cristinești	MULTIPOWER TOUR	22	4	5	0,23	9	0,40
85.	76.Dorohoi-Iezer-Pădureni	VIMAR	10	10	3	0,30	5	0,50
86.	90.Dorohoi-Stracova-Horlăceni	VIMAR	8	10	3	0,38	5	0,63
87.	81.Dorohoi-Carasa-Dimăcheni	BRAVARIS BIG	22	5	5	0,23	7	0,32
88.	83.Concești-Darabani	BRAVARIS BIG	8	3	3,5	0,44	5	0,63
89.	96.Darabani-Concești-Alba	BRAVARIS BIG	22	3	5	0,23	7	0,32
90.	87.Dorohoi-Brăești-Poiana (Brăești)	SIMA COM	17	9	5	0,29	8	0,48
Valoare totală medie lei/km						0,26		0,39

Conform art. 66 alin. (1) și alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului 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,



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

precum și a altor acte normative, Consiliul Județean Botoșani a elaborat și aprobat hotărârea nr. 122 din 24.09.2020, în baza căreia, pentru asigurarea în continuare a transportului public județean de persoane prin curse regulate, a încheiat contracte de delegare a gestiunii cu toți operatorii de transport care dețineau licențe de traseu valabile pe traseele respective la data de 01.04.2020, cu valabilitate până la finalizării procedurilor pentru încheierea contractelor de servicii publice, potrivit Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, contracte prelungite ulterior prin act adițional până cel târziu 31.12.2022, în baza art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și în conformitate cu art. LI din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021.

Tabelul nr. 12: Lista contractelor încheiate pentru prestarea serviciului de transport județean de persoane prin curse regulate:

Nr. crt.	Entitate Contractantă– Județul Botoșani Număr contract/data	Operator
1.	12928/24.09.2020	MISS ANDREEA S.R.L.
2.	12920/24.09.2020	FABY TRANS S.R.L.
3.	12936/24.09.2020	DANTRANSPORTER S.R.L.
4.	12941/24.09.2020	BRAVARIS BIG S.R.L.
5.	12931/24.09.2020	AUTO DIMAS S.R.L.
6.	12937/24.09.2020	MULTIPOWER TOUR S.R.L.
7.	12927/24.09.2020	UNIRII GRUP S.R.L.
8.	12942/24.09.2020	VIMAR SPEED S.R.L.
9.	12923/24.09.2020	TRANSPORT MIXT S.A.
10.	12940/24.09.2020	ROCAR TRANS S.R.L.
11.	12925/24.09.2020	RVG SPEED S.R.L.
12.	12929/24.09.2020	GRUN S.R.L.
13.	13029/25.09.2020	AMOPOP S.R.L.
14.	12921/24.09.2020	APETRANS S.R.L.
15.	12922/24.09.2020	TUR ROM IMPEX S.R.L.
16.	12924/24.09.2020	ELEGANT GLOB S.R.L.
17.	12943/24.09.2020	LYK S.R.L.
18.	12930/24.09.2020	RINFLO S.R.L.
19.	12933/24.09.2020	HERMES S.R.L.
20.	12926/24.09.2020	LORION S.R.L.
21.	12935/24.09.2020	MGM DAR S.R.L.
22.	12938/24.09.2020	LUDWICK S.R.L.
23.	12934/24.09.2020	PRISCOM UNIVERS S.R.L.
24.	12919/24.09.2020	TRANSPORT CĂLĂTORI S.A.
25.	12939/24.09.2020	SIMA COM S.R.L.
26.	12932/24.03.2020	TRANSDOREL S.R.L.



Transportul județean de persoane prin curse regulate în județul Botoșani, se efectuează în corelare cu transportul public local, interjudețean și transportul feroviar de persoane. Se are în vedere armonizarea graficelor de circulație pentru evitarea suprapunerilor orelor de plecare în cursă și realizarea unui sistem integrat de transport public, bazat pe complementaritatea modurilor de transport actuale.

CAPITOLUL III: ANALIZA DE OPORTUNITATE A DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE

Modalitatea de gestiune a serviciilor de transport public local (gestiune directă sau delegată) se stabilește prin hotărâri ale unității administrativ-teritoriale, în baza unui studiu de oportunitate, care trebuie să demonstreze (comparând prețul, condițiile de furnizare, calitatea etc.) faptul că soluția aleasă este preferabilă celorlalte posibile variante (selectarea prin licitație/încredințare operator propriu/prestare prin serviciul propriu).

Studiul trebuie să țină cont de: natura și starea serviciului, mărimea și complexitatea sistemelor de transport public local, nevoia comunității, concurența existentă pe piață, necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, interesele actuale și de perspectivă ale unității administrativ-teritoriale etc.

3.1. MOTIVE DE ORDIN LEGISLATIV

3.1.1. Cadrul de reglementare al serviciilor publice de transport local de călători:

✓ Legislație aplicabilă la nivel european

1. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, modificat de Regulamentul (UE) nr. 2338/2016 (în cazul acelor servicii care pot fi încadrate ca servicii de interes economic general, respectiv a contractelor care se încadrează în Domeniul de aplicare al regulamentului).

2. Directiva 2004/17/CE sau Directiva 2004/18/CE (în prezent Directiva 2014/25/CE și Directiva 2014/24/CE) în cazul contractelor de servicii publice care nu se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentului 1370/2007 (contracte de servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau cu tramvaiul ce nu reprezintă concesiuni).

Domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1370/2007:

- se aplică doar acelor servicii de transport public local care pot fi definite ca SIEG (serviciu de interes economic general; au impuse obligații clare pe care un operator, dacă ar ține cont de propriile interese, nu și le-ar asuma) și care primesc un drept exclusiv și/sau compensație, indiferent de modalitatea de încredințare (licitație sau încredințare directă);

- contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin Regulament.

Cu toate acestea, Contractele de servicii sau Contractele de servicii publice, astfel cum sunt definite în Directivele 2004/17/CE sau 2004/18/CE, pentru servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul, se atribuie în conformitate cu procedurile prevăzute în temeiul respectivelor Directive, în



cazul în care astfel de Contracte nu iau forma Contractelor de concesiune de servicii, astfel cum sunt definite în Directivele în cauză.

✓ **Legislația la nivel național**

1. Cadrul general:

- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare; Legea nr. 51/2006 stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare de utilități publice;

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrative.

2. Cadrul special: Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare și alte legi speciale. Legea nr. 92/2007 stabilește cadrul juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară.

3. Cadrul secundar - regulamente și instrucțiuni emise de ANRSC și de Ministerul Transporturilor:

- Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;

- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările ulterioare;

- Ordonanța de urgență a Guvernului 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;

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative;

- Ordinul nr. 1148/2014 privind aprobarea Norme metodologice din 27 martie 2002 privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și a microbuzelor utilizate pentru transportul rutier național de persoane prin servicii regulate, cu modificările ulterioare;

- Ordinul ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane;

- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972 din 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272 din 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu modificările ulterioare;

- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206 din 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane.



3.1.2. Gestiunea serviciului de transport public județean de persoane

Având în vedere atribuțiile conferite de Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și de Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, serviciile de transport public organizate la nivelul autorităților administrației publice cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general care vizează satisfacerea cât mai completă a cerințelor utilizatorilor, protejarea intereselor acestora, întărirea coeziunii economico-sociale la nivelul comunităților locale, precum și dezvoltarea durabilă a unităților administrativ-teritoriale.

În conformitate cu prevederile art. 20 alin. (6) din Legea 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, republicată, cu modificările și completările ulterioare, autoritățile administrației publice locale și județene, în baza mandatului primit, sunt autorități de reglementare locale în domeniul serviciului public de transport local și județean și prin autoritățile de autorizare își exercită față de toți operatorii de transport și transportatorii autorizați, indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, forma de proprietate sau modul de organizare, atribuțiile și competențele acordate prin Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Potrivit art. 21 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, serviciile publice de transport local și județean de persoane se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată.

Alegerea modalității de atribuire a serviciilor publice de transport județean de persoane se face prin hotărâre adoptată de consiliile județene, conform art. 21 alin. (2) din lege.

Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice instituie, prin art. 22 alin. (3), următoarele: *"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"* și, prin art. 29 alin. (2), *"delegarea gestiunii serviciilor de utilități publice, respectiv operarea, administrarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente, se poate face pentru toate sau numai pentru o parte dintre activitățile componente ale serviciilor, pe baza unor analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare, concretizate într-un studiu de oportunitate"*.

În cazul gestiunii directe, consiliile județene 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 de utilități publice aferente.

Prin urmare, **analiza oportunității privind alegerea modalității de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane în cazul Județului Botoșani se reduce la stabilirea**, pe baza unor argumente realiste, în baza unei analize aprofundate a situației actuale, din punct de vedere legislativ și instituțional, a fezabilității tehnico-investiționale, a cerințelor sociale și de mediu, nu în ultimul rând economico-financiar, **unei variantei optime la acest moment, ce urmează a fi adoptată dintre cele două opțiuni legale prezentate mai sus.**



În acest sens, se vor analiza două scenarii de bază:

- **Scenariul nr. 1:** Gestiunea directă a serviciului de transport public județean de persoane, în Județul Botoșani;
- **Scenariul nr. 2:** Gestiunea delegată a serviciului de transport public județean de persoane, în Județul Botoșani.

Scenariul nr. 1: Gestiunea directă a serviciului de transport public județean de persoane

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

a) servicii publice de interes județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor județene;

b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital 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;

c) operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006.

Contractele de servicii publice care se încheie în modalitatea gestiunii directe, astfel cum acestea sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, pot fi:

a) **hotărâri de dare** în administrare a serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la lit. a) de mai sus;

b) **contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local** în cazul operatorilor prevăzuți la lit. b) și c), de mai sus.

Contractele de servicii publice de transport călători pot fi atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5 alin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, după caz.

Atribuirea directă către un operator intern.

Condiții:

- serviciul se încredințează unui operator intern de către o autoritate/un grup de autorități locale competente care prestează servicii publice de transport de călători integrate;

- serviciile de transport public de călători din cadrul unui contract atribuit, în mod direct, de un grup de autorități locale competente, trebuie să fie integrate atât din punct de vedere geografic, cât și din punctul de vedere al transportului sau al tarifului, pe tot cuprinsul teritoriului de care este responsabil grupul de autorități în cauză;

- domeniul de aplicare geografic al unor astfel de servicii furnizate sub responsabilitatea unei autorități locale competente sau a unui grup de astfel de autorități ar trebui să fie definit astfel încât, în mod normal, aceste servicii locale să răspundă necesităților unei aglomerări urbane și/sau ale unui diviziuni administrative rurale;

- în condițiile art. 5 alin. (5) există posibilitatea ca serviciul să fie încredințat direct, pe o perioadă de maximum 2 ani, și unui operator altul decât operatorul intern (inclusiv privat).

- operatorul intern trebuie să fie „o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă [...] exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente”;



- criteriile care trebuie luate în considerare pentru stabilirea controlului sunt: 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 ceea ce privește criteriul proprietății, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu impune autorităților competente să dețină 100% din capitalul operatorului intern, cu condiția să exercite o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii.

Pentru a respecta condiția de control, trebuie întreprinse de unității administrativ-teritoriale, cumulativ, următoarele măsuri administrative:

- numirea adunării generale a acționarilor și a consiliului de administrație, ca rezultat al deținerii majorității capitalului social al operatorului intern;

- exercitarea unui control prealabil asupra regulamentului de organizare și funcționare a operatorului propriu de drept privat;

- înlăturarea posibilității operatorului propriu de drept privat de a avea o orientare proprie spre piață și o marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat de către unitatea administrativ-teritorială, realizată prin instituirea anumitor măsuri;

- controlul deciziilor strategice privind politica comercială a societății, exercitat prin:

a) numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului;

b) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor;

c) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de întreprindere în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piețele pe care acționează;

- actul de încredințare a serviciului trebuie să precizeze, în mod concret, modalitatea prin care unitatea administrativ-teritorială va asigura un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice privind politica comercială și asupra deciziilor manageriale ale operatorului intern.

Activitățile de transport ale operatorului intern, precum și ale oricărei alte entități asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă sunt limitate geografic la teritoriul autorității competente.

Acești operatori sau organisme nu pot participa la procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii de transport public de călători organizate în afara teritoriului autorității competente (excepție: perioada de 2 ani până la expirarea propriului contract atribuit direct, în condițiile în care s-a luat decizia că nu îi va fi reînnoit prin încredințare directă și nu a încheiat niciun alt contract de serviciu public atribuit direct).

Operatorul intern sau entitatea influențată de acesta nu trebuie să exploateze servicii publice de transport de călători, nici chiar în calitate de subcontractant ori să participe la proceduri de atribuire în afara teritoriului autorității competente, fie între granițele Uniunii, fie în alte regiuni ale lumii, având în vedere posibilitatea producerii unor efecte indirecte asupra pieței interne.

Operatorul poate subcontracta parțial serviciul, dar prestarea celei mai importante părți din acesta îi revine; fără a aduce atingere unei analize de la caz la caz, ar fi rezonabil să se considere că subcontractarea a mai mult de o treime din serviciile de transport public ar necesita o justificare solidă.

Subcontractarea de către operatorii interni trebuie să fie efectuată cu respectarea legislației privind achizițiile publice.



Regulamentul oferă o anumită flexibilitate, în sensul că permite operatorilor interni să exploateze „linii de ieșire sau [alte] elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine”.

Pentru a evalua dacă serviciile prestate în temeiul unui contract de servicii publice sunt conforme cu această dispoziție, ar trebui aplicate următoarele criterii:

a) în ce măsură serviciile prestate conectează teritoriul autorității competente în cauză cu un teritoriu învecinat; și

b) în ce măsură acestea sunt servicii auxiliare, mai degrabă decât principalul scop al activităților de transport public desfășurate în cadrul unui contract de servicii publice.

Potrivit art. 52 alin. (2) din Legea nr. 51/2006, contractele de delegare vor putea fi atribuite direct doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat.

Excepții de la obligația de avizare:

- încredințarea directă către serviciile publice de interes local sau județean, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau a consiliilor județene (această încredințare se face prin hotărâre a consiliului local, iar nu prin contract de delegare);

- încredințarea directă a contractului de delegare a gestiunii, în următoarele situații: valoarea estimată a achiziției de produse și servicii, fără TVA, este mai mică decât 132.519 lei;

Avantaje și dezavantaje

Scenariul nr. 1 presupune varianta înființării unui operator regional/unei societăți cu capital exclusiv al unităților administrativ-teritoriale și, ulterior, încredințarea gestiunii serviciului de transport public județean de persoane sau un serviciu public de interes județean, specializat, cu personalitate juridică, înființat și organizat în subordinea Consiliului Județean Botoșani.

Avantaje:

- nu este necesară realizarea procedurii de atribuire a serviciului public;
- din punct de vedere economico-financiar, avantajul prim rezidă din faptul că autoritățile locale printr-un A.D.I. își va manifesta permanent și total controlul asupra întregii activități de operare a serviciului, asupra costurilor, iar acoperirea diferenței dintre venituri și cheltuieli se va realiza direct din bugetul propriu.

Dezavantaje și riscuri:

- perioada de timp și implicare de resurse pentru înființarea structurilor instituționale: societate comercială (operator de transport), respectiv asociație de dezvoltare intercomunitară;

- lipsa de experiență specifică operării serviciului de transport public;

- autorizarea operatorului de transport;

- punerea în accord asupra asigurării resurselor necesare functionării operatorului de transport, existând riscul unei competiții între unitățile administrativ-teritoriale;

- posibile dificultăți în gestionarea modului de acordare a diferențelor de tarif și a compensației pentru serviciul public ales, mai ales în cazul serviciilor conexe transportului public (atribuirea directă a gestiunii către operator nu se face decât în condițiile în care acesta desfășoară cel puțin 80% din activități ca fiind obligație de serviciu);

- angajarea unor resurse financiare mari pentru capitalizarea operatorului în vederea asigurării capitalului de lucru (infrastructură specifică) cât și a funcționării acestuia.



Scenariul nr. 2: Gestiunea delegată a serviciului de transport public județean de persoane

În condițiile legislației românești armonizate, gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile art. 29 – 32 din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare și având în vedere prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, republicată, cu modificările ulterioare.

Conform art. 29 alin. (1) din Legea nr. 51/2006, gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale, atribuie unuia sau mai multor operatori toate sau numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract de delegare a gestiunii.

Gestiunea delegată a serviciilor de transport de persoane implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme.

Operatorii de transport care își vor desfășura activitatea în modalitatea gestiunii delegate vor furniza/presta serviciile de transport public de persoane prin curse regulate prin exploatarea și administrarea infrastructurii tehnico-edilitare, în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului, precum și în baza licențelor de traseu eliberate de consiliul județean, în condițiile Legii speciale nr. 92/2007.

În cazul gestiunii delegate, consiliile județene vor păstra, în conformitate cu competențele ce îi revin, potrivit legii, prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciului de transport, precum și obligația de a urmări, de a controla și de a supraveghea modul în care se realizează serviciul public, 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.

În cazul 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. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

La **încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de concesiune de servicii** reglementate la art. 29 alin. (8) lit. a) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, indiferent de mijlocul de transport public de călători utilizat (**autobuz, troleibuz, tramvai, tren sau metrou**), **sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.**



Documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea județeană de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității locale competente.

Fără a fi afectate prevederile art. 20 din Hotărârea Guvernului nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 22 din Hotărârea Guvernului nr. 394/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, **documentația de atribuire include, în mod obligatoriu, următoarele:**

a) formularele tipizate, care să faciliteze elaborarea și prezentarea ofertei și a documentelor care o însoțesc;

b) programul de transport;

c) criteriile de calificare și selecție a ofertelor;

d) criteriul de atribuire a contractului;

e) modelul de contract de delegare a gestiunii serviciului;

f) valoarea estimată a contractului.

Criteriile de calificare și selecție sunt cele prevăzute de Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau, după caz, de Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru îndeplinirea cerinței privind experiența similară, ce reprezintă criteriu de calificare și selecție cu privire la capacitatea tehnică și profesională, ofertanții pot face dovada fie prin prezentarea unei liste cu principalele contracte similare de servicii publice de transport călători prestate în ultimii 3 ani, cu indicarea valorilor contractelor, fie prin prezentarea unei liste cu licența/licențele de traseu din care să reiasă vechimea pe traseu în ultimii 3 ani, cu indicarea veniturilor realizate din prestarea respectivelor servicii. Noțiunea de „experiență similară” se va defini astfel încât să nu se creeze posibilitatea unor interpretări care să poată crea discriminări nejustificate economic și calitativ între concurenți, să nu fie denaturată concurența, creându-se premisele de participare pe piață și a operatorilor noi intrați pe piață.

În cazul **serviciilor publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze, factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire**, în condițiile legii, sunt:

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.

Consiliul Județean Botoșani va stabili, prin hotărâre, grila de punctaj, pe baza criteriilor de atribuire prevăzuți în lege.

Considerăm că, la realizarea grilei de punctaj, este foarte important a se avea în vedere recomandările adresate consiliilor județene, de către Consiliul Concurenței, prin Decizia nr. 66/22.09.2021 și anume: **nivelul tarifului de călătorie practicat pe traseu/km va constitui criteriul de evaluare cu ponderea**



cea mai mare în cadrul atribuirilor realizate în cadrul Programului de transport județean de persoane, astfel, atribuirea să se realizeze în baza criteriului „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic”, stabilind cerințe minime privind nivelul calității oferite.

Argumentul forte privind necesitatea ca „nivelul tarifului” să reprezinte ponderea cea mai mare ca și criteriu de atribuire este dat de faptul că, pe un traseu operat de un operator de transport, ca și consecință a exclusivității acordate, conduce la imposibilitatea de negociere a prețului de către călător, prețul fiind stabilit unilateral de către operator, ceea ce indică condiții de monopol și se impune o intervenție de reglementare a acestuia. Chiar dacă prin organizarea unei licitații nu se asigură, de facto, un cadru concurențial eficient în sensul stabilirii prețului de piață liberă concurentă prin cerere-ofertă, Consiliul Județean are obligația ca, în momentul lansării procedurii concurențiale de atribuire, să precizeze foarte clar obligațiile de serviciu public și parametrii în care acesta va fi operat de către operator. Este clar că autoritatea contractantă va stabili un tarif de călătorie practicat pe traseu/km sau grupă de trasee/km, care va fi determinat, în final, prin procedură concurențială.

Referitor la „vechimea medie a parcului de autobuze”, este absolut necesar, pentru stimularea progresului tehnologic și a concurenței în beneficiul consumatorului, ca **vehiculele să nu aibă o vechime mai mare de 9 ani**. Se va evita, astfel, încurajarea de a participa la procedura de atribuire cu autovehicule vechi ori second-hand, deci o scădere a calității. Argumentația se bazează pe faptul că **mijloacele de transport de persoane se încadrează, potrivit grupei 2 – instalații tehnice, mijloace de transport, animale și plantații din Catalogul privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 2139/2004**, cu modificările ulterioare, pe o durată normală de funcționare de max. 9 ani, durată de utilizare în care se recuperează, din punct de vedere fiscal, valoarea de intrare a mijloacelor fixe pe calea amortizării. La poz. 2.3 - Mijloace de transport, la **cod 2.3.2.1.2. pentru microbuze**, se prevede o durată normală de funcționare cuprinsă între **4-8 ani**, iar pentru **autobuze - cod 2.3.2.1.2**, durata normală de funcționare este cuprinsă între **5-9 ani**.

Cu privire la „clasificarea autobuzelor”, se vor respecta cerințele din **Normele metodologice privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și a microbuzelor utilizate pentru transportul rutier național de persoane prin servicii regulate**, aprobate prin Ordinul nr. 458/2002, publicate în Monitorul Oficial nr. 680/2002, cu modificările ulterioare, prin Ordinul nr. 1148/2014 și Ordinul 337/2021. Clasificarea pe categorii a autobuzelor și a microbuzelor se face de către Regia Autonomă ”Registrul Auto Român” pentru toate autobuzele și microbuzele înmatriculate în România, utilizate în transportul rutier național de persoane prin servicii regulate, operatorii de transport dovedind clasa de încadrare a autobuzului sau microbuzului, după caz, prin certificatul de clasificare valabil 2 ani, prin care se atestă gradul de confort, cu posibilitatea de prelungire în condițiile legii. Normele metodologice prezintă condiții minimale/criterii de apreciere pentru 4 categorii de clasificare a autobuzelor și microbuzelor.

În ceea ce privește criteriul tehnic „dotarea cu instalație de aer condiționat”, trebuie subliniat faptul că această facilitate este inclusă, după caz, potrivit normelor metodologice în vigoare și în cazul criteriilor de clasificare pe categorii a autobuzelor/microbuzelor. Conform Anexei nr. 1 care face parte integrantă din norma metodologică, se prevede, la poziția „climatizare”, două opțiuni, respectiv:

- sistem de ventilație forțată (min. 15 mc/h/pasager);
- aer condiționat.

La stabilirea traseelor și constituirea grupelor de trasee care fac obiectul procedurii de atribuire a contractului de servicii publice de transport călători, se au în vedere gruparea echilibrată a traseelor,



evitarea suprapunerii traseelor sau a mai multor operatori pe același traseu, posibilitatea aplicării unei politici tarifare unitare și a unui sistem de taxare integrat, facilitarea folosirii unitare a titlurilor de călătorie, distribuirea echitabilă a traseelor între operatori, precum și utilizarea eficientă a fondurilor publice, cu respectarea criteriilor economice și geografice și a normelor aplicabile compensației de serviciu public, prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.

Serviciul public de transport local și județean de persoane prin curse regulate efectuat cu autovehicule se realizează prin hotărâre de dare în administrare sau prin contract de delegare a gestiunii, după caz, pe baza licenței de traseu.

Conținutul contractului de delegare a gestiunii va fi stabilit prin documentația delegării gestiunii, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006.

Conținutul Contractelor de servicii publice – elemente obligatorii:

- definirea clară a serviciului (obligațiile prestatorului, zona geografică, ce activități/cheltuieli sunt incluse);
- parametrii pe baza cărora se va calcula compensația (dacă se stabilește că este necesară compensația);
- natura și întinderea drepturilor exclusive acordate prestatorului;
- mecanismul de evitare a oricărei supracompensări;
- modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de serviciului public;
- modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete;
- durata încredințării obligației de prestare a serviciului public;
- posibilitatea de prelungire a duratei inițiale a contractului;
- standardele de calitate și/sau mecanism de eficiență;
- posibilitatea de a subcontracta serviciile.

Încredințarea contractelor de serviciu public de transport de călători

Principiu: contractele de servicii publice se atribuie pe baza unei proceduri competitive de atribuire.

Procedura competitivă de atribuire trebuie să fie deschisă tuturor operatorilor, transparentă, echitabilă și nediscriminatorie, astfel încât să creeze condițiile unei concurențe efective.

Deși nu este obligatoriu, furnizorii pot aplica, dacă doresc, normele procedurale mai detaliate ale legislației Uniunii în domeniul achizițiilor publice, cum ar fi Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE sau Directiva 2014/23/UE privind concesiunile.

După preselecția ofertelor, furnizorul poate decide să negocieze cu părțile preselectate, cu respectarea aceluiași condiții de transparență, nediscriminare etc., în cazul existenței unor cerințe specifice sau complexe. Exemplu: situația în care operatorii participanți la licitație trebuie să propună soluții de transport inovatoare din punct de vedere tehnologic, pentru a răspunde cerințelor publicate în documentele de licitație.

Pentru a oferi potențialilor ofertanți șanse egale și echitabile, intervalul de timp scurs între momentul lansării procedurii competitive de atribuire și momentul depunerii ofertelor, precum și intervalul de timp cuprins între lansarea procedurii competitive de atribuire și momentul în care trebuie să înceapă operarea serviciilor de transport, trebuie să aibă o lungime adecvată și rezonabilă.

Pentru a face procedura competitivă de atribuire mai transparentă, furnizorii ar trebui să furnizeze potențialilor ofertanți toate datele tehnice și financiare relevante, inclusiv informații privind alocarea



costurilor și a veniturilor, dacă acestea sunt disponibile, pentru a-i sprijini în pregătirea ofertelor. Acest schimb de informații nu poate submina însă protecția legitimă a intereselor comerciale ale terților.

Durata încredințării gestiunii serviciului de transport județean se stabilește prin contractele de delegare a gestiunii și trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorilor de transport, **dar nu mai mult de 10 ani**, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze.

Excepții:

Durata poate fi prelungită, în anumite condiții, cu jumătate din durata inițială, dacă operatorul de serviciu public pune la dispoziție active semnificative în raport cu totalul activelor necesare pentru prestarea serviciului de transport de călători vizat de contractul de servicii publice și care sunt predominant legate de serviciile de transport de călători vizate de contract.

În cazul în care investiția în infrastructură este considerabilă, Contractul poate fi încheiat pe o perioadă mai lungă dacă serviciile publice sunt atribuite urmare unei proceduri competitive de atribuire. În acest caz, Comisia Europeană trebuie informată, în termen de 1 an de la semnarea Contractului – se transmit contractul și elementele care justifică durata extinsă a acestuia.

Stabilirea duratei contractului trebuie să fie temeinic justificată deoarece există posibilitatea ca oferind durata la limita maximă, eventual cu o posibilitate justificabilă de prelungire a acesteia să fie subiect pentru denaturarea concurenței, ca urmare a nerespectării principiului liberei concurențe.

Modificări ale contractelor de servicii publice:

- trebuie verificat dacă modificarea contractelor impune sau nu și o nouă procedură de atribuire (a se vedea legislația specifică din domeniul achizițiilor);
- Curtea Europeană de Justiție (CEJ) a hotărât că, în cazul unor modificări minore, nesubstanțiale, nu este necesară o nouă procedură de atribuire și că ar putea fi suficientă o simplă modificare a contractului;
- potrivit CEJ, pentru a garanta transparența procedurilor și egalitatea de tratament între ofertanți, în cazul unor modificări substanțiale ale dispozițiilor esențiale ale contractelor este necesară atribuirea unui nou contract (în special atunci când noile dispoziții diferă semnificativ de cele inițiale);
- potrivit CEJ, modificarea unui contract pe parcursul derulării sale poate fi considerată substanțială dacă se introduc condiții care, dacă ar fi făcut parte din procedura de atribuire inițială, ar fi permis acceptarea altor ofertanți sau ar fi permis acceptarea unei oferte, alta decât cea acceptată inițial;
- pentru a determina ce constituie modificări nesubstanțiale, este necesară efectuarea unei evaluări de la caz la caz, pe baza unor criterii obiective.

Consiliul județean va folosi criteriul de atribuire cel mai bun raport calitate preț, utilizând factorii de evaluare pe care îi consideră relevanți (dintre cei prevăzuți la art. 23¹ alin.(5) din Legea nr. 92/2007), urmând să stabilească prin hotărâre de consiliu: criteriile de calificare și selecție, criteriul de atribuire, factorii de evaluare relevanți și modul de aplicare a acestora, precum și grila de punctaj.

Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului public de transport județean se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile regulamentului serviciului public de transport județean elaborat de autoritatea județeană de transport și aprobat prin hotărâre ale consiliului județean, pe baza regulamentului-cadru al serviciului public de transport local, elaborat de autoritatea națională de reglementare competentă.



În acest sens, Consiliul Județean Botoșani a adoptat Hotărârea nr. 234/25.11.2021 privind aprobarea Regulamentului serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în Județul Botoșani și a Caietului de sarcini al serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în Județul Botoșani.

Clauze contractuale care pot afecta concurența

Clauze precum cele exemplificate mai jos, existente în actul de încredințare a serviciului public de transport, ar putea afecta concurența:

- clauze contractuale care pot conduce la **prelungirea perioadei de încredințare a serviciului** peste termenul limită prevăzut în contractul prin care se delegă gestiunea serviciului public de transport;
- clauze contractuale care pot limita controlul și monitorizarea tarifelor practicate de operatorul de transport de către autoritatea publică locală și pot conduce la **practicarea de tarife excesive la consumatorii finali**;
- clauze contractuale care pot permite operatorului de transport să își **extindă drepturile exclusive** acordate în afara celor aferente serviciului respectiv, pe alte piete sau în alte zone geografice;
- clauze contractuale care pot permite operatorului de transport să utilizeze eventualele **compensații acordate** în alte activități pentru desfășurarea serviciului de transport încredințat;
- clauze contractuale care pot permite operatorului de transport să **utilizeze bunurile aferente serviciului**, puse la dispoziție de către autoritatea publică locală, **pentru alte activități** decât pentru desfășurarea serviciului de transport încredințat, în anumite condiții;
- clauze care **limitează activitatea operatorului de transport** mai mult de cât este necesar etc.

Trebuie menționat faptul că astfel de clauze vor fi analizate punctual și în funcție de condițiile existente efectiv pe piață, prin urmare sunt utile în proiectarea documentațiilor de atribuire, autoritatea de concurență putând interveni potrivit legii, dacă este cazul, în sensul emiterii de recomandări către unitatea administrativ-teritorială sau chiar prin declanșarea de investigații.

Avantaje și dezavantaje privind delegarea gestiunii serviciului către un operator extern

Avantaje:

- procedura de atribuire se realizează pe principii competitive;
- transferul managementului riscurilor în mare parte către operatori.

Dezavantaje:

- resurse suplimentare implicate pentru pregătirea documentației de atribuire în vederea atribuirii contractului de delegare a gestiunii;
- durata de până la 6 luni privind pregătirea documentației de atribuire precum și de desfășurare a procedurii competitive, fără a ține cont de eventuale contestații;
- riscul ca anumite trasee considerate „nerentabile” să fie neatribuite.

Având în vedere faptul că, din punct de vedere legal, Consiliul Județean Botoșani are posibilitatea de a adopta atât gestiunea delegată, cât și gestiunea directă, nefiind nicio barieră legislativă în acest sens, considerăm ca definitoriu în sens decizional, motivația instituțională, tehnico-investițională și economico-financiară.

Potrivit art. 27 alin. (2) din Legea nr. 92/2007, indiferent de modul de atribuire a administrării serviciului, după încheierea hotărârii de dare în administrare sau a contractului de delegare a gestiunii, după caz, serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate se extinde pe noi trasee ori prin prelungirea unor trasee existente, aceste trasee vor fi atribuite după cum urmează:



a) traseele prelungite vor fi atribuite operatorilor de transport rutier sau transportatorilor autorizați care deserveșc traseele inițiale;

b) traseele noi vor fi atribuite prin hotărâri de dare în administrare sau contracte de delegare a gestiunii, după caz, conform prevederilor prezentei legi.

În acest context, Consiliul Concurenței, prin Decizia nr. 66/22.09.2021, recomandă în mod expres ca în documentație să se prevadă posibilitatea ca Programul de transport de persoane prin curse regulate la nivel județean să poată fi modificat ori de câte ori este necesar, în așa fel încât acesta să corespundă necesităților de deplasare a cetățenilor (luând în considerare programele unităților de învățământ, pentru asigurarea deplasării elevilor) și nu în interesul economic al operatorilor.

3.2. MOTIVE DE ORDIN INSTITUTIONAL CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE

Transportul public județean de persoane prin curse regulate este transportul rutier care se efectuează între două localități situate pe teritoriul aceluiași județ, fără a se depăși teritoriul județului respectiv și inclus în categoria serviciilor comunitare de utilități publice, denumite în continuare servicii de utilități publice, care sunt definite ca totalitatea activităților reglementate prin Legea nr. 51/2006 și prin legi speciale (Legea nr. 92/2007), care asigură satisfacerea nevoilor esențiale de utilitate și interes public general cu caracter social ale colectivităților locale. Respingerea prin lege a Ordonanței de urgență nr. 51/2019 elimină caracterul comercial al acestei categorii de transport rutier de călători, fiind declarat în mod clar și fără echivoc ca și serviciu public reglementat.

3.2.1. Autorități și competențe la nivel central

Autoritățile de reglementare competente la nivel central pentru domeniul serviciilor publice de transport județean sunt:

- a) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin entitățile desemnate;
- b) Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice, denumită în continuare A.N.R.S.C., pentru serviciul public de transport rutier de persoane.

În Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, sunt prevăzute atribuțiile în ceea ce privește strategiile naționale de dezvoltare a activităților de transport rutier, elaborarea de reglementări specifice, monitorizarea pieței transporturilor rutiere, elaborarea de politici și programe în infrastructura rutieră etc.

A.N.R.S.C., în calitate de autoritate de reglementare competentă pentru transportul public local, are, în principal, următoarele atribuții:

- a) reglementează organizarea și funcționarea autorităților de autorizare din cadrul administrației publice locale, al Consiliului General al Municipiului București sau, după caz, din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară;
- b) elaborează norme-cadru privind modalitatea de atribuire a autorizațiilor de transport, contractul-cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local 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;

c) elaborează regulamentul-cadru de autorizare a compartimentelor sau serviciilor specializate de transport din cadrul administrației publice locale și din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, ca autorități de transport, aprobat prin ordin al președintelui A.N.R.S.C.;

d) monitorizează și sancționează abaterile din activitatea autorităților administrației publice locale, a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați, cu privire la:

- respectarea procedurilor legale de atribuire a gestiunii serviciului;
- respectarea procedurilor de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor, în conformitate cu normele-cadru.

3.2.2. Autorități și competențe la nivel local

a) Autoritățile administrației publice locale și județene;

b) Asociațiile de dezvoltare intercomunitară pentru domeniul serviciilor publice de transport județean;

c) alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale.

Autoritățile administrației publice locale și asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor publice de transport local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a loc alităților și de cerințele serviciului de transport public local, de evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Autoritățile administrației publice locale/județene sunt autorități de reglementare locale/județene competente în domeniul serviciului public de transport local/județean și prin autoritățile locale/județene de transport își exercită față de toți operatorii de transport și transportatorii autorizați, indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, forma de proprietate sau modul de organizare, atribuțiile și competențele acordate prin Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare și legislația specifică în vigoare.

Autoritatea județeană de transport din cadrul Consiliului Județean Botoșani, are, în domeniul de reglementare, următoarele **atribuții** principale:

- elaborează proiectele de regulamente de organizare și funcționare a fiecărui serviciu public de transport județean, în conformitate cu regulamentele-cadru existente, cu prevederile prezentei legi și cu alte reglementări în vigoare;
- emite licențe de traseu în serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate efectuat cu autobuze.

Atribuțiile legale ale Consiliului Județean Botoșani:

- evaluarea fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public județean, precum și anticiparea evoluției acestora;



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

- stabilirea grupelor de trasee, a traseelor principale și secundare, precum 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 legii;
- 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 sau feroviar de persoane existent, precum și corelarea între modalitățile de realizare a serviciului de transport public local de persoane cu autobuze și în regim de taxi, după caz;
- întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public județean, în condițiile legii;
- aprobarea studiilor de fezabilitate privind înființarea, reabilitarea, modernizarea și extinderea unei părți sau a întregului sistem de transport public județean, aflat în proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale ori în administrarea autorităților administrației publice locale, precum și a asociațiilor de dezvoltare comunitară;
- proiectarea și executarea lucrărilor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă sistemelor de transport public județean într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților/județelor, cu planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de protecție a mediului, cu modalitățile de realizare a serviciilor respective și în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- asocierea intercomunitară în condițiile legii, în vederea realizării unor investiții de interes comun în domeniul infrastructurii tehnico-edilitare aferente sistemului public de transport local, precum și administrarea acestuia;
- încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de persoane;
- acordarea de facilități și compensații ca diferență de tarif pentru unele categorii de populație, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, cu respectarea legislației fiscale în vigoare;
- emiterea de licențe de traseu pentru serviciile publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze;
- aprobarea programului de transport public județean;
- emiterea licențelor de traseu în serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate se face cu respectarea stațiilor de îmbarcare/debarcare prevăzute în contractele de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de călători;
- elaborarea și aprobarea Regulamentului serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate și a Caietului de sarcini a serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, cu consultarea asociațiilor reprezentative profesionale și patronale ale operatorilor de transport rutier, precum și a organizațiilor sindicale teritoriale din domeniu;
- stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul public de transport județean de persoane, cu respectarea prevederilor legale privind modalitatea de gestionare a serviciului;
- stabilirea compensației acordate de la bugetul județean, pentru acoperirea diferenței dintre costurile suportate în legătură cu obligația/obligațiile de serviciu public și sumele efectiv încasate ca urmare a îndeplinirii sau în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză, la care se poate adăuga un profit rezonabil, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007;



- asigurarea resurselor bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor serviciului public de transport de persoane pentru unele categorii sociale defavorizate, stabilite prin hotărâri ale Consiliului Județean Botoșani sau ale adunării generale din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, după caz, ori prin lege;

- aprobarea atribuirii licențelor de traseu pentru efectuarea serviciului public de transport de persoane prin curse regulate.

Consiliul Județean Botoșani în raporturile cu operatorii de transport rutier ori transportatorii autorizați care efectuează serviciile publice de transport județean, are următoarele **drepturi**:

a) să convoace pentru audieri operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați, în vederea stabilirii măsurilor necesare pentru remedierea unor deficiențe apărute în executarea serviciilor respective;

b) să analizeze, să verifice și să aprobe documentațiile justificative de ajustare a tarifelor de călătorie propuse de operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați în corelare cu reglementările în vigoare vizând asigurarea ratei suportabilității costurilor pentru utilizatori;

c) să verifice și să controleze periodic modul de realizare a serviciului public de transport local și județean;

d) să actualizeze programele publice de transport de persoane prin curse regulate, în conformitate cu cerințele de transport;

e) să sancționeze operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați în cazul în care aceștia nu prestează serviciul la parametrii de performanță, eficiență și calitate la care s-au obligat prin contractul de atribuire a gestiunii și caietul de sarcini.

Consiliul Județean Botoșani are următoarele **obligații față de operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați**:

a) să asigure un tratament egal și nediscriminatoriu pentru toți 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;

c) să reglementeze, prin norme locale, modul de organizare și funcționare a fiecărui serviciu public de transport local și județean;

d) să păstreze confidențialitatea informațiilor, altele decât cele publice, cu privire la activitatea operatorilor de transport rutier și a transportatorilor autorizați;

e) să asigure finanțările convenite prin reglementările privind modalitatea de gestiune a serviciilor, dacă este cazul;

f) să respecte obligațiile pe care și le-au asumat prin contractele de atribuire a gestiunii, inclusiv pe cele referitoare la regimul investițiilor realizate de operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați din fonduri proprii.

Astfel, Consiliul Județean Botoșani, prin Autoritatea Județeană de Transport public trebuie să:

a) analizeze toate solicitările transmise de către autoritățile publice locale ale unităților administrativ-teritoriale din județ pentru a înființa noi stații de îmbarcare/debarcare, noi trasee județene sau a le prelungi/redirecționa pe cele existente;

b) coreleze programul de transport județean cu programul interjudețean și local, pentru a nu crea situații de suprapunere a curselor, a orelor de circulație sau timpi prea mare de așteptare între legăturile de transport.



Separarea funcției de reglementare de funcția de operare

Având în vedere caracterul restrictiv pentru piață al măsurii de atribuire directă a contractului de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, chiar și către propria întreprindere, evitarea sau cel puțin reducerea riscurilor concurențiale generate de cumularea funcției de reglementare cu funcția de operare presupune transferul funcției de reglementare către entități independente ori autonome cel puțin față de operatorul propriu de drept privat.

În situațiile în care atribuirea se face către un operator organizat ca societate comercială și prin contractul de atribuire nu se transmit și drepturi de reglementare, cel mai probabil există deja această separare.

Totodată, trebuie acordată o mai mare importanță dezvoltării sistemelor de utilități publice și infrastructurii tehnico-edilitare (drumuri județene, stații îmbarcare/debarcare etc.).

Trebuie menționat faptul că, la nivelul Județului Botoșani, nu este înființată nicio Asociație de dezvoltare intercomunitară în domeniul transportului public și nicio altă formă de asociere, drept pentru care nu se vor face dezvoltări pe aceste teme, prin urmare, asigurarea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public județean îi revine în totalitate Consiliului Județean Botoșani.

3.3. FEZABILITATE TEHNICĂ

Serviciul public de transport județean se desfășoară cu respectarea reglementărilor în vigoare privind legalitatea transportului, condițiile de lucru, de exploatare a vehiculelor și de exploatare a infrastructurii, precum și condițiile de siguranță, autoritățile locale/județene, în modul de abordare a gestionării activităților, consideră protecția vieții umane și a mediului o prioritate.

Consiliul Județean Botoșani impune sau contractează obligații de serviciu public și **poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură**. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. **Contractele de servicii publice nu presupun, în mod obligatoriu, acordarea de compensații.**

Serviciul de transport public local 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, după caz, sau transportatorilor autorizați deținători ai unei autorizații de transport de persoane sau de mărfuri, eliberată, în condițiile legii, de către Consiliul Județean Botoșani, numită în acest caz autoritate de autorizare.

Licențele de traseu pentru serviciul public de transport județean de persoane realizat prin curse regulate se eliberează de către autoritatea de autorizare pe baza hotărârii consiliului județean, de dare în administrare sau a hotărârii de atribuire în gestiune delegată a serviciului public de transport județean, fără licitație, precum și a deciziei de acordare a gestiunii delegate realizate în urma licitațiilor. O licență de traseu conține toate cursele care se efectuează pe traseul respectiv, conform programului de transport



adoptat, iar durata de valabilitate a licenței de traseu este egală cu durata de valabilitate a contractului de servicii publice.

Serviciul public de transport județean se realizează prin intermediul unei **infrastructuri tehnico-edilitare specifice** care, împreună cu mijloacele de transport, formează sistemul serviciului public de transport județean.

Infrastructura tehnico-edilitară cuprinde:

- construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcarea mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare etc.;
- dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare;
- echipamente, mijloace specifice de transport;
- sistemul energetic de alimentare a rețelelor de contact electrice, stații de transformare-redresare, sisteme de conectare, racorduri de alimentare aferente rețelelor de contact;
- rețeaua de drumuri, precum și construcții și instalații aferente;
- amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie;
- autogări și terminale pentru îmbarcare, debarcare sau schimb de călători.

Prin **mijloace de transport** destinate serviciului public de transport județean de persoane se înțeleg:

a) autobuze: autovehicul cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de persoane pe scaune și în picioare, care are mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto, conform definiției din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011;

b) microbuze: potrivit definiției din Ordinul nr. 1148/2014, microbuzul este autobuzul care are o capacitate de transport de cel mult 22 de persoane pe scaune sau în picioare, în afara scaunului conducătorului.

Componentele infrastructurii tehnico-edilitare aferente serviciului public de transport județean se pot afla în proprietatea publică sau privată a statului, a unităților administrativ-teritoriale ori în proprietatea unor persoane juridice de drept privat. Conform prevederilor legale, componentele infrastructurii tehnico-edilitare aflate în proprietatea publică sau privată a statului sau a unităților administrativ-teritoriale se evidențiază și se inventariază în sistemele informaționale specifice domeniului imobiliar-edilitar ale unităților administrativ-teritoriale, în condițiile legii.

La acest moment, în ceea ce privește infrastructura tehnico-edilitară, Consiliul Județean Botoșani împreună cu celelalte consilii locale, nu dispun decât de rețeaua de drumuri, precum și construcții și instalații aferente, respectiv amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, pe care le pune la dispoziție, în mod gratuit, pentru realizarea serviciului de transport public.

Potrivit prevederilor legale în vigoare, sunt stabilite următoarele:

- accesul autovehiculelor în stațiile publice este gratuit și nediscriminatoriu pentru operatorii de transport rutier cărora li s-au atribuit trasee, conform graficelor de circulație;
- accesul autovehiculelor în autogara este nediscriminatoriu pentru operatorii de transport rutier cărora li s-au atribuit trasee, conform graficelor de circulație;
- încheierea contractelor între deținătorii de autogara și operatorii de transport rutier privind accesul în autogara nu poate fi condiționată de efectuarea unor servicii suplimentare sau pe care operatorul de transport rutier nu le solicită.



Prin legislația specifică se introduc unele **obligatii de serviciu public** care reprezintă totalitatea obligațiilor de exploatare, obligațiilor tarifare și obligațiilor de transport, stabilite de către autoritatea competentă în sarcina operatorului și care sunt definite după cum urmează:

- **obligatia de exploatare:** obligația care impune operatorului de transport autorizat și/sau licențiat să efectueze serviciul respectiv în condiții de continuitate, regularitate și de asigurare a capacităților necesare de transport și să respecte condițiile impuse de autoritățile competente care acordă subvenția. Obligația de exploatare include și obligația operatorului de transport respectiv de a asigura toate serviciile complementare serviciului public de transport, respectiv: transportul bagajelor, spații pentru depozitarea bagajelor, vânzarea de bilete în interiorul vehiculelor, informarea călătorilor în timpul transportului, întreținerea și curățenia mijloacelor de transport, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în locuri special amenajate (gări, autogări, pontoane de acostare), condiții de confort în timpul transportului;
- **obligatia de transport** - obligația care impune oricărui operator de transport să accepte și să efectueze servicii publice subvenționate de transport în condițiile stabilite de autoritățile competente;
- **obligatia tarifară** - obligația care impune operatorilor de transport practicarea tarifelor stabilite de autoritățile competente, contrar interesului comercial al operatorilor, impunere care rezultă fie din stabilirea tarifelor sub costurile reale, fie din respingerea cererii de majorare a anumitor tarife.

În condițiile în care, în România:

- până în prezent măsurile de încurajare a sectorului transportului bazat pe combustibili alternativi nu au beneficiat de un cadru strategic formal, acesta dezvoltându-se de manieră organică;
 - măsurile de încurajare adoptate ocazional au reprezentat inițiative punctuale ale autorităților cu competențe în domeniu, așa cum e cazul Administrației Fondului de Mediu, precum și a unor investitori privați;
 - din analiza aferentă Strategiei Energetice a României 2016 – 2030 cu perspectiva anului 2050, reiese că la începutul anului 2016, în România erau înmatriculate 21.000 de autobuze, cu o vechime medie de 14 ani, 25.000 de microbuze, cu o vechime medie de 9 ani;
 - se remarcă de asemenea faptul că interesul consumatorului român pentru mijloace auto care utilizează combustibil fosil rămâne ridicat;
 - în absența unor măsuri de prevenție, achizițiile de vehicule rulate care funcționează pe combustibili fosili rămân să fie în continuare ridicate;
 - ponderea mult sub 1% de utilizare a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi,
- este evident faptul că, **modificarea pieței de vehicule de transport în comun bazat pe combustibili alternativi**, prin raportare la disponibilitatea vehiculelor la nivelul anului 2021, precum și la dezvoltarea infrastructurii specifice, **impune un efort financiar mare din partea factorilor implicați în serviciul de transport public județean de persoane, cât și o perioadă de tranziție necesară pentru reînnoirea și adaptarea sistemului specific de transport**. Aceste aspecte nu înseamnă, pentru autoritatea contractantă, că în documentația de atribuire se va aborda o poziție conservatoare, ci dimpotrivă, se va asigura, ținând cont de prevederile legale și condițiile actuale, includerea unor cerințe relevante (factori de evaluare) privind încurajarea operatorilor care promovează investiții în ceea ce privește reînnoirea parcului auto, ținând cont de prevederile legale privind poluarea mediului și de utilizarea de combustibili alternativi.

Având în vedere faptul că, Județul Botoșani, prin Consiliul Județean Botoșani, nu deține în domeniul public al județului bunuri specifice infrastructurii transportului rutier de persoane și nu are un program de



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

investiție pe termen scurt și mediu privind dotarea cu mijloace de transport și construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcare mijloacelor de transport, soluția evidentă, din punct de vedere tehnico-operational, pentru administrarea serviciului de transport public județean de persoane este scenariul 2 - modalitatea de gestiune delegată.

Evaluarea unui necesar financiar pentru investiții în mijloace de transport, în condițiile unei gestiuni directe în diferite opțiuni de administrare (100%, 50%, 25% din traseele aprobate prin programul de transport, efectuate cu mijloace de transport noi, ce ar face obiectul unei achiziții), este prezentat în tabelul următor.

Tabelul nr. 13: Evaluare necesar financiar pentru investiții în mijloace de transport

Nr. crt.	Mijloc de transport utilizate la nivelul Județului Botoșani	Număr	Preț unitar ofertă, mii lei/buc	Valoare previzionată investiție, (mii lei)	Total valoare previzionată, funcție de variante de opțiuni de operare gestiune directă (mii lei)		
					100%	50%	25%
1.	autobuze	56	600	33.600	-	-	-
2.	microbuze	62	85	5.270	-	-	-
3.	Total valoare estimate pentru gestionarea întregului serviciu				38.870,00	19.435,00	9.717,50
4.	Chirie pentru utilizare autogară	508	5 lei per cursă	-	2.540,00	1.270,00	635,00
5.	Total valoare estimată	-	-	-	41.410,00	20.705,00	10.370,50

Având în vedere faptul că necesarul de investiții pentru infrastructura rutieră este mare, într-un orizont de timp scurt, în condițiile în care Consiliul Județean este obligat să achiziționeze toate mijloacele auto necesare pentru punerea la dispoziție în vederea operării serviciului, de un operator în varianta gestiune directă, considerăm că efortul financiar nu este justificabil, în condițiile în care operatorii de transport existenți deja dețin mijloace auto și prevederile contractului de delegare permite transmiterea riscului investițional către aceștia. Mai mult, Consiliul Județean Botoșani împreună cu autoritățile locale au în vedere susținerea financiară anuală pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere (rețeaua de drumuri, precum și construcții și instalații aferente, amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, etc.);



3.4. MOTIVE DE ORDIN ECONOMIC-FINANCIAR CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE

3.4.1. Finanțarea serviciului - surse de finanțare

Conform prevederilor art. 41 alin. (1) - (3) din Legea nr. 92/2006, republicată, cu modificările ulterioare, finanțarea serviciului public de transport județean de persoane se realizează astfel:

- finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului public de transport județean de persoane, prin curse regulate, se asigură din veniturile operatorilor de transport sau ale transportatorilor autorizați;

- veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat și/sau din compensații de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii;

- sursele de finanțare a cheltuielilor de capital pentru realizarea obiectivelor de investiții publice ale unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor serviciilor publice de transport local de persoane, se asigură potrivit Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- finanțarea investițiilor pentru înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea sistemelor serviciilor publice de transport public local de persoane se face din bugetele locale, din bugetul de stat sau din fonduri private, pe baza hotărârilor consiliilor locale, ale Guvernului, după caz, cu respectarea legislației în vigoare privind finanțele publice, respectiv finanțele publice locale și a legislației în vigoare privind achizițiile publice;

- în cazul gestiunii delegate, bunurile realizate ca urmare a investițiilor pentru reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea sistemelor serviciilor publice de transport public județean de persoane, finanțate din fonduri proprii ale operatorilor de transport rutier sau ale transportatorilor autorizați, rămân în proprietatea acestora pe toată durata contractului de delegare a gestiunii.

Cadrul de finanțare va urmări creșterea stabilității și eficienței investițiilor coroborat cu mărirea gradului de transparență în stabilirea cheltuielilor pentru transport prin distribuirea costurilor pentru utilizarea infrastructurii în mod echitabil între utilizatori și ansamblul societății, îmbunătățirea poziției agenților mai slabi pe piața transporturilor față de agenții dominanți și garantarea condițiilor de concurență loială între operatori.

Se are în vedere:

- introducerea progresivă a principiilor de tarificare bazate pe utilizarea efectivă a infrastructurii, pe calitatea serviciului oferit și pe internalizarea costurilor externe;

- utilizarea resurselor financiare obținute din exploatare în amortizarea infrastructurilor, conservarea, ameliorarea ansamblului sistemului de transport, atenuarea și corectarea impactului transportului asupra mediului;

- crearea de sisteme de finanțare cu participarea tuturor operatorilor de transport, administrațiilor publice și a sectorului privat, funcție de eventuale proiecte investitoriale;

- promovarea unor propuneri de revizuire a gradului de fiscalitate suportată de sectorul transportului.



În ceea ce privește motivele de ordin economic-financiar care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public județean, trebuie avut în vedere faptul că transportul public este al 4-lea factor ca importanță al incluziunii sociale.

La creșterea atractivității transportului public județean nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc., tarifele de călătorie accesibile făcând, de asemenea, parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport.

Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență 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.

3.4.2. Modul de stabilire al prețului călătoriilor

Procedura de stabilire a tarifelor percepute pentru prestarea serviciului public de transport județean de persoane se precizează în hotărârile de dare în administrare a serviciului, respectiv în contractele de delegare a gestiunii și trebuie să țină seama de următoarele reguli:

a) tarifele și compensațiile încasate de operatorul de transport rutier sau de transportatorul autorizat în urma prestării serviciului public de transport local de persoane trebuie să acopere cel puțin sumele investite și cheltuielile curente de întreținere și exploatare a sistemului serviciului public de transport local respectiv;

b) tarifele se actualizează periodic prin indexare cu indicii de creștere a prețurilor de consum, potrivit datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, prin hotărâre a Consiliului Județean Botoșani;

c) condițiile care generează modificarea tarifelor sau a compensațiilor, precum și procedurile specifice aplicate pentru astfel de situații se prevăd în contractele de atribuire a gestiunii;

d) modificarea tarifelor sau a compensațiilor se aprobă prin hotărâre a Consiliului Județean Botoșani.

Condițiile concrete în care va fi acoperit costul călătoriilor sau costurile înregistrate pentru efectuarea serviciului public de transport județean pe traseele sociale nerentabile se vor stabili prin hotărârea de dare în administrare sau prin contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean, în conformitate cu prevederile legale în vigoare și în condițiile reglementate de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 și de Regulamentul (UE) nr. 360/2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de minimis acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general.

Subvenția pentru facilitățile prevăzute la art. 19¹ din Legea nr. 92/2007 se acordă operatorului de transport din bugetul județean pentru transportul județean, în condițiile legii.

Nivelul tarifelor aplicate de către operatorii de transport sau transportatorii autorizați în serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate va constitui criteriu de acordare a contractului de delegare a gestiunii serviciului respectiv.

Tarifele pentru serviciile de transport public județean de persoane trebuie să asigure executarea unui transport public la un nivel suportabil pentru beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare



călători, realizarea serviciului în condiții de calitate și autonomie și independența financiară a operatorilor de transport/transportatorilor autorizați.

În baza prezentelor norme-cadru, tarifele pentru serviciile publice de transport public local și județean de persoane sunt supuse stabilirii, ajustării sau modificării de către autoritățile deliberative ale administrației publice județene/locale implicate sau, după caz, de către adunările generale ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitare în baza mandatului primit de la unitățile administrativ-teritoriale membre.

Prin art. I pct. 10 din Ordinul nr. 134/2019 privind modificarea și completarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, se modifică art. 7 în anexa din norma metodologică și se introduc termenii de definire a "tarifului" cu următoarele semnificații:

- **tarif de călătorie** - tarif plătit anticipat de călător operatorului sau, după caz, autorității locale competente sub formă de titlu de călătorie, pe care operatorul are obligația să-l aplice la toți călătorii care nu fac parte dintr-o anumită categorie de călători;
- **tarife de călătorie cu valoare redusă** - tarife sub nivelul tarifului mediu pe călătorie stabilite pe criterii de protecție socială pentru anumite categorii de călători, instituite prin norme generale și/sau prin hotărâri ale autorităților locale competente;
- **titlu de călătorie** - bilete, legitimații, abonamente, autorizații de călătorie gratuită, carduri, cartele electromagnetice, cartele fără contact emise de autoritățile locale competente sau de operatori, după caz, în baza cărora este permis accesul în mijloacele de transport public, iar călătoria este autorizată; titlurile de călătorie sunt nominale sau nenominale, transmisibile sau netransmisibile, după caz;
- **valoare** - valoarea unui serviciu, a unei călătorii, a unui regim de compensare pentru transportul public de călători și care este echivalentul remunerației totale.

Stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor:

Stabilirea tarifelor este operațiunea de stabilire a structurii și nivelurilor tarifelor inițiale, pentru serviciile de transport public local și județean de călători, potrivit prezentelor norme-cadru, prin care se stabilesc structura și nivelul tarifelor aprobate prin Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, modificat prin **Ordinul nr. 134 din 18 aprilie 2019** privind modificarea și completarea.

Stabilirea tarifelor se face potrivit **art. 27¹ din Ordinul nr. 134 din 18 aprilie 2019** unde sunt stipulate următoarele cerințe:

(1) Tarifele de călătorie pentru serviciile publice de transport județean de persoane efectuat cu autobuze prin curse regulate se stabilesc, prin calcul, de către consiliul județean în baza tarifului mediu pe km/loc ofertat de către operatorul de transport rutier desemnat câștigător al procedurii competitive desfășurate în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Pe traseul județean sau, după caz, pe grupa de trasee județene operatorii de transport rutier vor aplica mai multe tarife de călătorie stabilite de către consiliul județean în funcție de nivelul tarifului mediu pe km/loc aferent tranșei de distanță sau, după caz, zonei kilometrice respective.



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

(3) Tarifele de călătorie se stabilesc pe distanțele dintre stațiile publice în care are loc îmbarcarea/debarcarea călătorilor conform traseelor din programul de transport județean, pe parcursul dus și întors al autobuzelor.

Nivelul tarifelor de călătorie: se determină conform art. 27² alin. (1) din Ordinul nr. 134 din 18 aprilie 2019, după cum urmează:

a) operatorii de transport rutier ofertează și fundamentează, pe structura elementelor de cheltuieli prevăzute în anexa nr. 2 la normele-cadru, nivelul tarifului mediu pe km/loc, potrivit formulei:

$$T_m \text{ (km/loc)} = \frac{V(t)}{N \text{ (km)} \times \text{Cap.m (loc)}} \quad (\text{lei/km/loc}), \text{ unde:}$$

T_m – tariful mediu pe km/loc (lei/km/loc);

V(t) - valoarea totală a serviciului, poz. VIII din anexa nr. 2 la prezentele normele-cadru (lei);

N (km) - numărul total de kilometri planificați anual, poz. IX din anexa nr. 2 la normele-cadru (km);

Cap.m (loc) - capacitatea medie de transport, poz. XI din anexa nr. 2 la normele-cadru, care se calculează potrivit formulei:

$$\text{Cap.m (loc)} = \frac{\text{Cap.1} + \text{Cap.2} + \dots + \text{Cap.N}}{A_N} \times k, \text{ unde:}$$

Cap. 1 - capacitatea de transport a autobuzului 1 (nr. locuri);

Cap. 2 - capacitatea de transport a autobuzului 2 (nr. locuri);

Cap. n - capacitatea de transport a autobuzului N (nr. locuri);

A_N - numărul total de autobuze;

k = 70% - grad mediu de ocupare a locurilor în autobuz.

b) **consiliul județean stabilește tranșe de distanțe/zone kilometrice egale și în număr par, cu o abatere de ± 2 km, pe toată lungimea traseului/grupa de trasee.**

De exemplu, pe un traseu de 60 de km se pot stabili două tranșe de distanță de 30 de km, 4 tranșe de 20 de km, 6 tranșe de 10 km etc.;

c) **consiliul județean stabilește coeficienții α, de ajustare pozitivă și negativă, a tarifului mediu pe km/loc T_m (km/loc) pe tranșe de distanțe/zone kilometrice**, în funcție de gradul de încărcare cu călători a autobuzului care, de regulă, este mai mare în primii 10-15 km și de consumul urban și extraurban de combustibil. De exemplu, pe un traseu de 60/km se pot stabili doi coeficienți de ajustare α₁ = 1,2 și α₂ = 0,8, patru coeficienți de ajustare α₁ = 1,2, α₂ = 1,1, α₃ = 0,9 și α₄ = 0,8 etc. Coeficienții de ajustare din exemplul precedent sunt stabiliți convențional prin luarea în considerare a unor costuri de exploatare cu 20% mai mari în zona urbană. Consiliul județean poate stabili și alte valori ale coeficienților de ajustare, în funcție de condițiile concrete din trafic, precum deplasarea autobuzului în rampă;

d) **consiliul județean stabilește tarifele medii pe loc/km T_m (km/loc), pe parcursul dus al autobuzului, corespunzătoare fiecărei tranșe de distanță/zone kilometrice.** De exemplu, pe traseul de 60 de km, tarifele medii pe loc/km, prin aplicarea primilor coeficienți de ajustare de la lit. c), se calculează:



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

- $Tm_1 \text{ (km/loc)}_0 - 30 \text{ km} = Tm \text{ (km/loc)} \times \alpha_1 = Tm \text{ (km/loc)} \times 1,2$
- $Tm_2 \text{ (km/loc)}_30 - 60 \text{ km} = Tm \text{ (km/loc)} \times \alpha_2 = Tm \text{ (km/loc)} \times 0,8$

e) consiliul județean stabilește tarifele de călătorie T_c , pe parcursul dus al autobuzului, corespunzătoare distanțelor dintre stațiile publice de îmbarcare-debarcare a călătorilor. De exemplu, pe traseul de 60 de km, tariful de călătorie până la:

(i) stația nr. 1 aflată în zona tranșei de distanță $Tm_1 \text{ (km/loc)}_0 - 30 \text{ km}$, la 5 km distanță de capătul de traseu, se calculează potrivit formulei:

$$Tc \text{ stația nr. 1} = Tm_1 \text{ (km/loc)}_0 - 30 \text{ km} \times 5 \text{ (lei/călătorie)}$$

(ii) stația nr. 8 aflată la 40 km distanță de capătul de traseu, din care 30 de km în zona tranșei de distanță nr. 1 și 10 km în zona tranșei de distanță nr. 2, se calculează potrivit formulei:

$$Tc \text{ stația nr. 8} = Tm_1 \text{ (km/loc)}_0 - 30 \text{ km} \times 30 + Tm_2 \text{ (km/loc)}_30 - 60 \text{ km} \times 10 \text{ (lei/călătorie)}$$

(iii) între două stații intermediare aflate la 15 km distanță, din care 10 km în tranșa de distanță nr. 1 și 5 km în tranșa de distanță nr. 2, se calculează potrivit formulei:

$$Tc \text{ stații intermediare} = Tm_1 \text{ (km/loc)}_0 - 30 \text{ km} \times 10 + Tm_2 \text{ (km/loc)}_30 - 60 \text{ km} \times 5 \text{ (lei/călătorie)}$$

Tarifele de călătorie pentru parcursul întors al autobuzului se stabilesc de către consiliul județean în mod similar tarifelor de călătorie pentru parcursul dus al autobuzului, potrivit prevederilor **art. 27²** alin. (1) lit. c)-e) din Ordinul nr. 134/2019, prezentate mai sus.

Aprobarea tarifelor:

Potrivit prevederilor **art. 27³** din **Ordinul nr. 134 din 18 aprilie 2019**, tarifele de călătorie pot fi aprobate de către consiliul județean după cum urmează:

a) la nivelul tarifelor de călătorie determinate conform prevederilor **art. 27² alin. (1) lit. e)**, caz în care călătorii plătesc contravaloarea totală a serviciului de transport;

b) la un nivel mai mic decât nivelul tarifelor de călătorie determinate conform prevederilor **art. 27² alin. (1) lit. e)**, stabilit pe criterii sociale, caz în care operatorul de transport este îndreptățit să încaseze compensația și diferențele de tarif aferente gratuităților și tarifelor reduse stabilite pentru anumite categorii de persoane aprobate prin norme generale și/sau hotărâri ale consiliului județean.

Structura, pe elemente de cheltuieli, pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean de persoane efectuat prin curse regulate se prezintă conform tabelului nr. 14 de mai jos.

Structura va fi adaptată pe elemente de cheltuieli specifice fiecărui operator de transport/transportator autorizat.

Defalcarea cheltuielilor indirecte, administrative și generale ale societății între serviciul public de transport și alte servicii/activități desfășurate de operator se poate face prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea cifrei de afaceri aferentă celor două categorii de activități desfășurate din total cifră de afaceri.



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

Tabelul nr. 14: Structura tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean de persoane, pe elemente de cheltuieli

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale -lei-		
		Stabilire	Ajustare	Modificare
I.	Cheltuieli materiale:			
	Carburanți			
	Energie electrică			
	Amortizare			
	Service auto (întreținere-reparații)			
	Schimb ulei			
	Schimb filtru			
	Schimb antigel			
	Piese de schimb			
	Alte cheltuieli materiale			
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații			
	Inspekția tehnică periodică			
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie			
	Asigurare 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)			
IX.	Număr total de km planificați anual			
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)			
XI.	Cap. m. (loc)			
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	$\frac{T_m(km/loc)}{Cap.m.(loc)}$	$T_m(km/loc(1)) = T_m(km/loc(0)) - \Delta(km/loc)$	$T_m(km/loc(1)) = T_m(km/loc(0)) + \Delta(km/loc)$
XIII.	T.V.A.			
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XIII+XIV)			

Ajustarea și modificarea nivelului tarifului mediu pe km/loc pentru serviciile publice de transport județean de persoane

Potrivit art. 27⁵ alin (1) din Ordinul nr. 134 din 18 aprilie 2019, ajustarea și modificarea nivelului tarifului mediu pe km/loc pentru serviciile publice de transport județean de persoane se fac, în situațiile prevăzute la art. 24 și 26 din norme metodologie, potrivit formulei:



$$T_m (1) (km/loc) = T_m (0) (km/loc) + \text{Delta} (lei/km/loc),$$

unde:

- **T_m (1) (km/loc)** - tariful mediu ajustat sau, după caz, tariful mediu modificat (lei/km/loc);
- **T_m (0) (km/loc)** - tariful mediu actual (lei/km/loc);
- **Delta (km/loc)** - creșterea cheltuielilor totale determinată de influențele reale primite în costuri (lei).

Nivelul tarifului mediu ajustat/modificat T_m (1) (km/loc) se fundamentează de către operatorii de transport rutier, pe structura elementelor de cheltuieli prevăzută în anexa nr. 2 la norme-cadru.

Ajustarea și modificarea tarifului mediu pe km/loc se aprobă de către consiliul județean la cererea operatorilor de transport rutier, pe baza documentelor prevăzute art. 20 și a indicațiilor prevăzute la art. 25 alin. (3) pct. 3.8 sau, după caz, art. 27 alin. (3) pct. 3.8. și alin. (4) din norme.

Tarifele de călătorie T_c se recalculează și se aprobă de către consiliul județean în funcție de nivelul tarifului mediu ajustat/modificat T_m (1) (km/loc).

În cazul operatorilor de transport/ transportatorilor autorizați care prestează servicii de transport public județean de persoane și nu beneficiază de subvenții, contravaloarea unei prestații de transport public județean de persoane este egală cu cuantumul tarifului mediu pe călătorie.

În cazul operatorilor de transport/transportatorilor autorizați care prestează servicii publice de transport public județean de persoane, obținând venituri doar din bilete de călătorie, contravaloarea unei prestații de transport public județean de persoane este egală cu cuantumul tarifului mediu pe călătorie.

Stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane se realizează la cererea operatorilor de transport public local de persoane, pe baza următoarelor documente:

- a) cererea de stabilire, ajustare sau modificare, care conține, după caz: tarifele în vigoare, în cazul ajustării sau modificării, și tarifele solicitate, inclusiv TVA; justificarea propunerii de stabilire, ajustare sau modificare se face pe baza unui memoriu tehnico-economic, care prezintă oportunitatea fundamentării tarifelor datorată creșterii principalelor elemente de cheltuieli;
- b) fișele de fundamentare pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor;
- c) alte date și informații necesare fundamentării tarifelor propuse.

Tarifele pentru serviciile de transport public județean de persoane efectuat prin curse regulate se fundamentează fără includerea TVA în cheltuielile materiale, aceasta urmând să fie aplicată la totalul cheltuielilor rezultate plus cota de profit rezonabilă.

3.4.3. Categoriile de personal care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul public județean

Conform Legii nr. 92/2007, cu modificările ulterioare, art. 42 alin. (1) și a art. 15 alin. (1) din norme metodologice, acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale, potrivit legii, se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege.

Aceleași norme metodologice, la art. 42 alin. (3), menționează că acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul de transport public



local de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale, de consiliile județene, după caz, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale comunelor, orașelor, municipiilor sau ale județelor, după caz, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.

Diferența de tarif reprezintă sumele acordate operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege, care intră în calculul compensației, în vederea acoperirii influențelor financiare rezultate din gratuitățile și reducerile de tarif la titlurile de călătorie pentru anumite categorii de călători.

Beneficiarii tarifelor reduse de transport public local de persoane sunt: elevii, studenții, donatorii onorifici, pensionarii și alte categorii, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Transportul elevilor, conform prevederilor art. 84 din Legea educației naționale nr. 1/2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 18 din 10 ianuarie 2011, cu modificările și completările ulterioare, se realizează și se decontează după cum urmează:

- gratuitatea transportului elevilor din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu; acestora li se decontează cheltuielile de transport între localitatea de domiciliu și localitatea unde sunt școlarizați, pe durata cursurilor școlare; decontarea cheltuielilor este asigurată prin subvenționarea operatorului, conform legii, de către autoritățile publice locale, din bugetele locale;
- modalitatea de decontare face obiectul unei metodologii stabilite prin ordinul ministrului educației;
- decontarea cheltuielilor se realizează pe baza documentelor emise de operatorul de transport; nivelul valorii lunare (lei/lună) a documentelor se stabilește prin act normativ, funcție de distanță (limita fiind de 3 km, respectiv 50 km), cu aplicarea unui adaos pentru depășirea limitelor, respectiv 3 lei/km/lună și 3 lei/km/lună, dacă nu se stabilește prin lege, altfel.

Prevederile legale la nivel național, care se aplică pentru acordarea de gratuități și reduceri la transportul public de persoane, sunt menționate în cele ce urmează, pentru fiecare categorie în parte:

- persoane cu dizabilități - persoane cu handicap accentuat și grav, nevăzătorii cu handicap grav și accentuat, precum și însoțitorii personali ai acestora (Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată și actualizată);
- revoluționari (Legea nr. 341/2004 a recunoștinței pentru victoria Revoluției Române din Decembrie 1989, pentru revolta muncitorească anticomunistă de la Brașov din noiembrie 1987 și pentru revolta muncitorească anticomunistă din Valea Jiului - Lupeni - august 1977);
- veteranii de război (Legea nr. 167/2002 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, cu modificările ulterioare);
- donatorii onorifici de sânge (Hotărârea Guvernului nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge);
- pensionarii (Legea nr. 147/2000 privind reducerile acordate pensionarilor pentru transportul intern, actualizată, cu modificările ulterioare).

Operatorul de transport va elibera titluri de călătorie pentru fiecare categorie care beneficiază de reduceri/gratuități, în baza documentelor legale justificative pentru fiecare categorie.



3.4.4. Considerații privind compensația pentru prestarea serviciului public

Compensația este o sumă acordată operatorului din fonduri publice care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, asupra costurilor și veniturilor operatorului generate în îndeplinirea obligației/obligățiilor de serviciu public, calculată conform formulei prevăzute în anexa la Regulamentul (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.

Compensația poate fi acordată doar pentru a asigura prestarea activităților care sunt servicii de interes economic general, în sensul Tratatului. Parametrii compensației trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent.

De asemenea, normele privind compensația conținute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 abordează conceptele de: profit rezonabil; stimulare a eficienței; evitarea subvenționării încrucișate a activităților comerciale, prin intermediul compensației plătite pentru obligațiile de serviciu public; aspecte legate de supracompensare.

Acordarea unei compensații pentru prestarea unui serviciu de transport public de călători este considerată compatibilă cu Tratatul dacă respectă Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, fiind exceptată de la obligația de notificare prealabilă la CE. Respectarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 nu înseamnă automat că sprijinul acordat/compensarea nu reprezintă ajutor de stat. Pentru a nu constitui ajutor de stat, această compensație ar trebui să respecte cele patru condiții stabilite de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Altmark. În cazul în care nu îndeplinește criteriile Altmark, compensația acordată în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 este ajutor de stat și se acordă după respectarea procedurilor naționale prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 77/2014.

O procedură competitivă de atribuire, deschisă, transparentă și nediscriminatorie reduce la minimum compensația publică, împiedicând astfel supracompensarea. Atribuirea directă a unui contract de servicii publice nu garantează reducerea la minimum a nivelului compensației - atribuirea directă nu este un rezultat al interacțiunii concurențiale a forțelor pieței, ci mai degrabă al unei negocieri directe între autoritatea competentă și prestatorul de servicii.

Pentru a garanta absența supracompensării în cazul contractelor de servicii publice atribuite direct, compensația trebuie să respecte dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și ale anexei la acesta. Este necesar un control ex post, efectuat de furnizor, pentru a se asigura că plățile compensatorii nu sunt mai mari decât costurile nete reale ale furnizării serviciului public, pe durata contractului. Sunt necesare controalele regulate pe toată durata contractului, pentru a detecta și a evita escaladarea situațiilor de supracompensare clare, aflate într-un stadiu incipient.

3.4.5. Condiții privind acordarea compensației pentru prestarea serviciului public de transport public de călători

Costurile luate în considerare în calculul compensației - toate costurile direct legate de furnizarea serviciului public (de exemplu, salariile conducătorilor auto, curentul de tracțiune, întreținerea parcului auto, costurile generale).



Dacă întreprinderea desfășoară și alte activități care nu intră în domeniul de aplicare al serviciului public de transport de călători/alte servicii comunitare, pe lângă costurile directe necesare îndeplinirii serviciului public poate fi luată în considerare și o parte corespunzătoare a costurilor partajate între serviciul public și celelalte activități (costurile de închiriere a birourilor, salariile contabililor, personalului administrativ etc.).

Dacă întreprinderea deține mai multe contracte de servicii publice, costurile comune trebuie să fie repartizate nu doar între contractele de servicii publice și celelalte activități, ci și între diferitele contracte de servicii publice.

Pentru a determina proporția adecvată a costurilor comune care este luată în considerare în cadrul costurilor serviciului public, pot fi luate drept criteriu de referință prețurile pieței pentru utilizarea resurselor, în cazul în care acestea sunt disponibile.

Compensația poate include și costurile aferente investițiilor necesare pentru prestarea serviciului.

Astfel, există următoarele situații:

a) Dacă investițiile sunt efectuate din surse publice (locale sau europene), sunt în proprietatea autorității și puse la dispoziția operatorului pentru utilizare, operatorului i se va calcula o redevență la nivelul pieței (de ex. calculată similar cu amortizarea respectivelor investiții).

Redevența/amortizarea investițiilor reprezintă cost eligibil conform Regulamentului, iar în cazul în care nu se plătește ar trebui adăugată la valoarea compensației. În practică, în cadrul contractelor pentru care se primește compensație, efectul este nul (conține doar din punct de vedere statistic valoric, întrucât, pe de o parte U.A.T./A.D.I. ar încasa venituri din redevența respectivă, iar pe de altă parte, fiind cost al operatorului, ar crește suma datorată acestuia în contul compensării).

b) Dacă operatorul efectuează investițiile din surse proprii, atunci acesta poate să includă în calculul compensației, la costuri, amortizarea aferentă investiției făcute, dar doar pentru perioada pe care acesta prestează serviciul de transport public.

Exploatarea serviciilor publice de transport de călători de către o întreprindere de transport angajată și în alte operațiuni comerciale poate genera efecte pozitive induse la nivel de rețea.

Se încurajează efectele induse la nivel de rețea, precum cele generate de eliberarea biletelor directe (through ticketing) și de crearea unor orare integrate, cu condiția ca ele să fie concepute în beneficiul pasagerilor. Toate aceste beneficii financiare cuantificabile trebuie să fie deduse din costurile pentru care se solicită compensație.

Metoda de calcul a compensației:

$$C = CE + Pr - V, \text{ unde:}$$

C - compensația;

Ct - costurile totale suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă, reprezentând total cheltuieli eligibile suportate de către operator, aferente cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu;

V - total venituri obținute de operator în legătură cu prestarea serviciului, aferente veniturilor obținute din vânzarea titlurilor de călătorie, venituri din alte activități și veniturile din diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit;

Pr - profit rezonabil, rata de rentabilitate a capitalului normală aferentă sectorului de activitate, ținând cont de riscurile serviciului prestat suportat de către operator.



În cazul aplicării prevederilor art. 27⁴ din norme metodologice se vor impune a se avea în vedere următoarele aspecte:

(1) Compensația cuvenită operatorului de transport rutier pentru prestarea serviciului public de transport județean de persoane în condițiile respectării obligațiilor se calculează conform prevederilor art. 15 din norme metodologice.

(2) Sumele anuale ce urmează a fi plătite operatorului de transport rutier cu titlu de diferențe de tarif și de compensație se aprobă de către consiliul județean, în funcție de estimările inițiale și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la sfârșitul anului.

(3) Condițiile concrete de decontare și de plată a diferențelor de tarif pentru tarifele reduse și gratuitățile aprobate de către consiliul județean și a compensației și pentru acoperirea costurilor suportate de operatorul de transport rutier pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public se stabilesc prin contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de persoane.

3.4.6. Profitul rezonabil

Profit rezonabil reprezintă rata de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate respectiv și care ține seama de riscul/absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice. Profitul reprezintă o măsură a riscului și trebuie corelat cu acesta. Diferențele de tarif se regăsesc în valoarea totală a compensației, respectiv în total cheltuieli (nu în venituri).

O modalitate standard este luarea în considerare a ratei interne de rentabilitate (internal rate of return, IRR) raportată la fluxurile de numerar ale contractului. Se pot utiliza și măsuri contabile, cum ar fi rentabilitatea capitalului propriu (return on equity, ROE), rentabilitatea capitalului angajat (return on capital employed, ROCE) sau alți indicatori economici ai rentabilității capitalului, general acceptați.

Autoritatea competentă trebuie să efectueze o evaluare de la caz la caz, pentru a determina nivelul adecvat al profitului rezonabil, luând în considerare caracteristicile specifice ale întreprinderii în cauză, remunerația normală de pe piață pentru prestarea unor servicii similare și nivelul de risc inerent fiecărui contract de servicii publice în parte.

Sistemele de compensare care acoperă doar costurile reale, în momentul apariției acestora, nu oferă întreprinderilor de transport stimulente pentru a limita costurile sau a deveni mai eficiente. Prin urmare, este de preferat ca utilizarea acestora să se limiteze la cazurile în care incertitudinea privind costurile este mare, iar furnizorul de servicii de transport necesită un grad ridicat de protecție împotriva incertitudinii.

Dat fiind faptul că, până la această dată, la nivel național nu s-au făcut analize de benchmarking și că nu există subiecte de comparație a unei societăți bine manageriate, iar autoritățile locale/ADI au afirmat că nu pot determina **profitul rezonabil conform Anexei la Regulament** (analiză de la caz la caz), **Consiliul Concurenței a propus raportarea profitului rezonabil la rata de SWAP** a cărei scadență și monedă corespund duratei și monedei prevăzute în actul de atribuire, plus o primă de 100 de puncte de bază. Această propunere are în vedere faptul că riscul suportat de operatori, în cazul contractelor de transport public local, este redus.

Se recomandă ca, în cadrul contractelor cu un grad de risc mai ridicat, utilizarea unei rate mai mari decât rata SWAP + 100 puncte de bază să fie justificată prin prisma RIR/ROE și să fie dublată de un



mecanism de eficientizare. Creșterea eficienței nu trebuie să diminueze calitatea serviciului prestat. Orice beneficii legate de creșterea eficienței se stabilesc în așa fel încât acestea să se repartizeze, în mod echilibrat, între operatori și autoritățile publice și/sau utilizatori.

3.4.7. Supracompensarea (sumele care depășesc valoarea permisă a compensației)

Furnizorul (autoritatea care acordă compensația sau ultima autoritate care acordă facilități operatorului) are obligația de a verifica periodic dacă operatorul nu primește mai mult decât ar avea dreptul, conform formulei de calcul a compensației (conform prevederilor Regulamentului CE nr. 1370/2007).

Conform regulilor de ajutor de stat, orice sumă care depășește pragurile/valorile admise de regulamentele europene este considerată ajutor de stat ilegal și trebuie recuperată de furnizor, inclusiv cu dobânzile aferente (Regulamentul (UE) 2015/1589 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene).

Conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedura națională în domeniul ajutorului de stat, furnizorul are obligația de a emite decizii prin care se dispune stoparea sau recuperarea ajutoarelor de stat acordate, decizii cu caracter de titlu executoriu. În acest scop, furnizorii emit, prin acte normative/administrative, norme metodologice proprii care vor fi transmise Consiliului Concurenței, spre informare, în termen de 5 zile lucrătoare de la momentul adoptării.

Conform principiului Deggendorf, beneficiarul care are emisă o decizie de recuperare a unui ajutor de stat (de către furnizor/instanță națională, Comisia Europeană sau Consiliul Concurenței) pe care nu a dus-o la îndeplinire nu mai poate primi un alt ajutor de stat/de minimis până nu rambursează valoarea respectivă.

Prevenirea situației în care compensațiile primite pentru o obligație de serviciu public sunt utilizate pentru subvenționarea încrucișată a unor activități comerciale

Dacă un furnizor de servicii publice desfășoară și activități comerciale, trebuie să se garanteze că nu utilizează compensația publică primită pentru a-și consolida poziția concurențială în activitățile sale comerciale.

Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 impune: separarea contabilă dintre cele două tipuri de activități (comercială și de serviciu public); o metodă solidă de alocare a costurilor care să reflecte costurile reale ale prestării serviciului public.

Caracterul adecvat al măsurilor de restricționare și de partajare a costurilor între obligația de serviciu public și activitățile comerciale este esențial în această privință.

Exemplu: în cazul în care mijloacele de transport (autobuzele) ori alte active sau servicii necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public (cum ar fi birourile, personalul sau gările) sunt partajate între activitățile comerciale și cele de serviciu public, costurile aferente fiecărui element trebuie să fie alocate celor două tipuri diferite de activități în funcție de ponderea lor relativă din totalul activităților/serviciilor furnizate de întreprinderea de transport.

Având în vedere aspectele prezentate mai sus, se pot concluziona următoarele:

- Consiliul Județean Botoșani, împreună cu celelalte autorități publice locale, se angajează a asigura necesarul financiar pentru întreținerea, repararea și modernizarea infrastructurii de drumuri, astfel încât să se asigure condițiile optime de transport;



- de asemenea, Consiliul Județean Botoșani va asigura necesarul financiar pentru funcționarea serviciului de transport persoane, în condiții de siguranță pe drumurile publice, indiferent de condițiile meteorologice și de anotimp;

- împreună cu autoritățile publice locale, se vor asigura amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie;

- în condițiile angajării unor fonduri mari pentru activitățile prezentate mai sus, Consiliul Județean Botoșani nu dispune de resurse financiare pentru susținerea unui operator de transport propriu, căruia să îi atribuie, în mod direct, gestiunea serviciului de transport județean de persoane în Județul Botoșani.

Din punctul de vedere al motivației economico-financiare, este clar că, la acest moment, soluția optimă privind gestionarea serviciului de transport public județean de persoane în Județul Botoșani o reprezintă **Scenariul 2 - modalitatea de gestiune delegată**.

3.5. MOTIVE DE ORDIN SOCIAL CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă.

Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială. La orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic, transportul în comun este de 10 ori mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de gaze cu efect de seră decât transportul cu autoturismul (1 autobuz = 50 autoturisme care ocupă în trafic 1 km de arteră rutieră, la o viteză de deplasare de 50 km/oră).

Printre principalele probleme cu care se confruntă atât autoritățile locale cât și operatorii de transport sunt neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul județean 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 județean public de călători și a infrastructurii 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.

Pentru a crește atractivitatea serviciilor de transport public și reduce astfel utilizarea automobilelor, autoritățile locale, precum și companiile de transport public trebuie să fie motivate să asigure o bună calitate a serviciilor în cadrul sistemului de transport public, între altele, prin punerea în aplicare a următoarelor măsuri:

- a) Extinderea și simplificarea rețelei de transport public, de exemplu, prin:
 - reproiectarea configurației rețelei;



- creșterea frecvenței și a numărului de ore de funcționare.

b) Modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal) și creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, de exemplu, prin:

- instalarea unor amenajări de așteptare de înaltă calitate (scaune, refugii, servicii de vânzare a bunurilor de consum);
- facilitarea accesului la stații (de exemplu, indicatoare, reproiectarea spațiului înconjurător);
- Modernizarea autovehiculelor pentru a-l adapta la cerințele potențialilor clienți prin creșterea accesibilității;
- îmbunătățirea nivelului de pregătire al șoferilor pentru a conduce fără probleme și într-o manieră eficientă din punct de vedere energetic.

c) Creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele, în special pentru persoanele cu nevoi speciale, de exemplu prin:

- punerea în aplicare a unor instrumente informaționale diferite adaptate persoanelor cu handicap (de exemplu, sisteme de asistență vizuală, anunțuri vocale);
- asigurarea accesibilității fizice în zonele de așteptare și în vehicule (de exemplu, pentru landouri, cărucioare pentru copii, scaune cu roțile, cadre de mers.

d) Îmbunătățirea siguranței și securității în stații, opriri și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură, de exemplu prin:

- punerea în aplicare a unei strategii de securitate, cum ar fi montarea camerelor video în stații și în interiorul vehiculelor;
- crearea unor condiții mai sigure în stații și în jurul acestora (de exemplu, iluminat mai bun);
- formarea în domeniul siguranței și securității, precum și creșterea gradului de sensibilizare pentru șoferi și călători.

3.6. MOTIVE DE ORDIN DE MEDIU CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE

Transporturile joacă un rol vital în societate și în economie, calitatea vieții noastre depinzând de un sistem de transport eficient și accesibil. În același timp, transporturile sunt o sursă majoră de presiune asupra mediului în Uniunea Europeană (UE) și contribuie la schimbările climatice, la poluarea atmosferică și la zgomot. De asemenea, ele implică ocuparea unor fâșii întinse de teren și contribuie la expansiunea urbană, la fragmentarea habitatelor și la impermeabilizarea suprafețelor.

În UE, o treime din cantitatea totală de energie finală se consumă în sectorul transporturilor, iar cea mai mare parte a acestei energii provine din petrol. Aceasta înseamnă că transporturile sunt răspunzătoare de o parte importantă din emisiile de gaze cu efect de seră ale UE, fiind un factor cu contribuție majoră la schimbările climatice. Majoritatea celorlalte sectoare economice, precum producerea de energie electrică și industria, și-au redus emisiile începând din 1990, în schimb emisiile provenite din transporturi au crescut. În prezent, acestea reprezintă peste un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE și nu se întrevide o inversare a acestei tendințe. Din această cauză, sectorul transporturilor este un obstacol major în calea obiectivelor UE în materie de protejare a climei. Autoturismele, furgonetele,



camioanele și autobuzele produc peste 70 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră asociate transporturilor. Restul provine, în principal, din transportul maritim și din cel aerian.

De asemenea, transporturile continuă să fie o sursă semnificativă de poluare atmosferică, în special în marile orașe. Poluanții atmosferici, precum particulele în suspensie și dioxidul de azot (NO₂), dăunează sănătății umane și mediului. Deși poluarea atmosferică provocată de transporturi a scăzut în ultimul deceniu ca urmare a introducerii standardelor de calitate a carburanților, a standardelor Euro privind emisiile provenite de la vehicule și a utilizării unor tehnologii mai curate, concentrațiile de poluanți atmosferici sunt încă prea ridicate.

Poluarea fonică reprezintă o altă problemă majoră de mediu cu efecte asupra sănătății care este asociată transporturilor. Traficul rutier reprezintă cea mai răspândită sursă de zgomot, peste 100 de milioane de oameni fiind afectați de niveluri dăunătoare în țările membre ale AEM. În plus, infrastructura de transport are un impact puternic asupra peisajului, deoarece împarte zonele naturale în porțiuni mici, cu consecințe grave pentru animale și pentru plante.

Reducerea efectelor negative ale transporturilor este un obiectiv important al politicilor atât în UE, cât și în România. Principalele direcții de acțiune sunt reorientarea transporturilor către mijloacele cele mai eficiente și mai puțin poluante, introducerea unor tehnologii de transport, a unor combustibili și a unor infrastructuri mai sustenabile și asigurarea unor prețuri în sectorul transporturilor care să reflecte pe deplin efectele adverse asupra mediului și asupra sănătății.

Documentele de strategie ale UE se axează pe decarbonizarea transporturilor. Strategia din 2018 a Comisiei Europene, intitulată „O planetă curată pentru toți: o viziune europeană strategică pe termen lung pentru o economie prosperă, modernă, competitivă și neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei” caută să traseze cursul unei tranziții către „zero emisii nete” de gaze cu efect de seră în UE până în 2050. În ceea ce privește transporturile, strategia subliniază necesitatea unei abordări sistemice, accentuează importanța trecerii la moduri de transport cu emisii reduse de carbon și la vehicule cu emisii zero, subliniază rolul central al electrificării și al surselor de energie regenerabile și insistă asupra îmbunătățirii eficienței operaționale. Alte obiective evidențiate în strategie sunt o mai bună planificare urbană și valorificarea deplină a beneficiilor transportului public. În mod similar, începând din 2016 „Strategia europeană pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon” a identificat ca domenii prioritare de acțiune un sistem de transport mai eficient, introducerea rapidă a combustibililor cu emisii scăzute și tranziția către vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero.

În plus, legislația UE abordează în mod direct efectele transporturilor asupra mediului și asupra sănătății prin stabilirea unor norme obligatorii. Printre acestea se numără **limite de emisii** pentru autoturisme, furgonete, camioane și **autobuze, cerințe specifice pentru combustibilii folosiți în transporturi**, precum și hărți de zgomot și planuri de acțiune pentru gestionarea zgomotului.

Prezentul Cadru Național de Politică pentru Dezvoltarea Pieței în ceea ce Privește Combustibili Alternativi în Sectorul Transporturilor și pentru Instalarea Infrastructurii Relevante în România (în continuare, Cadrul național) este dezvoltat de Ministerul Energiei, în colaborare cu Ministerul Transporturilor, Ministerul Mediului, Ministrul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene și Ministerul Economiei, precum și o serie de alte instituții publice centrale abilitate în domeniu, sub directa coordonare a Secretariatului General al Guvernului României.

Cadrul Național este elaborat în conformitate cu prevederile Capitolului II din Legea 34 din 27 martie 2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi de transpunere a Directivei



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

2014/94/EU a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Scopul acestui document este de a susține dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi în România, astfel încât toate modurile de transport, metodele și tehnologiile relevante să poată fi utilizate nediscriminatoriu în conformitate cu eficiența, aplicabilitatea și rentabilitatea lor pentru a asigura un sistem de transport cu un grad ridicat de continuitate și un impact minim asupra mediului înconjurător și sănătății populației, atât în aglomerările urbane cât și de-a lungul infrastructurii interurbane și rețelelor europene de transport rutier, naval și aerian.

Potrivit Anexei I din Directiva 2009/28/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, de modificare și ulterior de abrogare a Directivelor 2001/77/CE și 2003/30/CE, obiectivul de țară, privind ponderea energiei din surse regenerabile de energie în consumul final brut de energie, ce urmează a fi înregistrat până în anul 2020, este de 24%, această țintă fiind deja atinsă încă din anul 2015. La finalul anului 2014 ponderea energiei regenerabile în consumul final brut de energie în domeniul transporturi în România era de aproximativ 4,5%, cu aproape 3 procente sub estimarea PNAER2 pentru aceea perioadă. Astfel, prin măsurile propuse, prezentul cadru asigură consistența obiectivului general stabilit pentru anul 2020, propunându-și concomitent, să contribuie la obiectivul atingerii unei ponderi a energiei din surse regenerabile, utilizată în toate formele de transporturi, care să reprezinte cel puțin 10% din consumul final de energie în transporturi în anul 2020.

Dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi reprezintă un punct de pornire inclusiv pentru actualizarea și modernizarea parcului auto național cât și aducerea la standarde europene a serviciilor de alimentare oferite în domeniul transportului rutier de calatori, într-o manieră adecvată cu obiectivele generale ale politicilor de mediu și ale celor în domeniul transporturilor.

Obiectivele strategice în ceea ce privește sectorul transporturi, includ: „Introducerea unor stimulente economice puternice pentru un sistem de transport ecologic, prin instrumente de preț”, „Creșterea eficienței transportului urban” și „Inversarea tendinței de declin pe termen lung al transportului feroviar pasageri și mărfuri și includerea proiectelor de dezvoltare de terminale intermodale”.

Prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic, se stabilește cadrul legal prin care se instituie în sarcina autorităților contractante și entităților contractante obligația de a ține cont de impactul energetic și de mediu pe durata de viață, inclusiv de consumul energetic, de emisiile de CO₂ și de anumiți poluanți, atunci când achiziționează anumite vehicule de transport rutier.

Obiectivele principale sunt reprezentate de promovarea și stimularea pieței vehiculelor nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și îmbunătățirea contribuției sectorului transporturilor la politicile Uniunii Europene în domeniul mediului, climei și energiei.

Potrivit art. 2 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 71/2021, intră sub incidența de aplicare a prevederilor prezentei ordonanțe, următoarele categorii de contracte:

a) contracte de cumpărare, leasing, închiriere sau cumpărare cu plata în rate de vehicule de transport rutier, atribuite de autorități contractante sau entități contractante, în măsura în care acestea intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de atribuire prevăzute la art. 68 alin. (1) lit. a)-g) din Legea



nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, respectiv la art. 82 alin. (1) lit. a)-g) din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare;

b) contracte de servicii publice, astfel cum sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (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, având ca obiect prestarea de servicii de transport rutier de pasageri, a căror valoare estimată este egală sau mai mare decât pragul prevăzut la art. 12 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare;

c) contracte de servicii prevăzute în anexa nr. 1, în măsura în care autoritățile contractante sau entitățile contractante intră sub incidența obligației de a aplica procedurile de atribuire prevăzute la art. 68 alin. (1) lit. a)-g) din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, respectiv la art. 82 alin. (1) lit. a)-g) din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare (inclusiv cod CPV 60130000-8 - Servicii de transport rutier specializat de pasageri).

Începând cu data de 2 august 2021, în procesul de achiziție publică sau achiziție sectorială derulat pentru atribuirea contractelor prevăzute la art. 2 alin. (1), autoritățile contractante și entitățile contractante au obligația de a respecta țințele minime stabilite prin actul normativ, în Anexa nr. 2 la ordonanță, fiind prevăzute pragurile minime pentru vehiculele usoare nepoluante.

În concluzie, indiferent de modalitatea de gestiune aleasă, cerințele privind: norma de poluare a autobuzului, respectiv utilizarea de combustibili alternativi, ar trebui să suscite mare atenție și interes pentru autoritatea contractantă în momentul proiectării documentațiilor specifice de atribuire contract, deoarece reprezintă factori de evaluare esențiali din punctul de vedere al protejării sănătății populației și a mediului înconjurător.

Decizia privind modalitatea de gestionare a serviciului

Ca o concluzie care rezidă din analiza oportunității de stabilire a modalității de gestionare a serviciului pe baza motivațiilor de natură legală și instituțională, de natură tehnico-operatională, de natură economico-financiară și de natură socială și de mediu, se impune **gestiunea delegată a serviciului**, întrucât bugetul Județului Botoșani, în acest moment, nu poate suporta toate cheltuielile ocazionate de funcționarea în integralitate a acestuia, acest lucru presupunând investiții de mai multe zeci de milioane de euro și trebuie să ținem cont și de faptul că realizarea unor astfel de investiții complexe presupune o lungă perioadă de timp care s-ar întinde pe mai mulți ani de zile.

Ținând cont de situația economico-financiară a Județului Botoșani, de investițiile majore necesare creării unei structuri proprii de transport, pentru gestionarea întregului serviciu și de timpul avut la dispoziție, considerăm imperios necesară delegarea prestării serviciilor publice de transport unor operatori de transport de drept privat, care vor fi direct preocupați de îmbunătățirea continuă a prestației lor, prin:

- dotări cu autobuze, vehicule de intervenție și mentenanță a vehiculelor, echipamente și tehnologii pentru operare;
- resursa umană și managerială și preocuparea pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- preocuparea pentru un bun management financiar;
- preocuparea pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor;
- preocuparea pentru menținerea în activitatea firmei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;



- preocupări pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupări pentru îmbunătățirea serviciului;
- realizarea de investiții în legătură cu prestarea serviciului de transport județean în conformitate cu Programul de investiții propriu;
- respectarea tuturor cerințelor legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public județean;
- asigurarea activității de comercializare a titlurilor de călătorie și abonamente;
- asigurarea respectării reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
- asigurarea de personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public județean;
- asigurarea respectării prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
- asigurarea respectării indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
- asigurarea respectării Regulamentului serviciului și Caietului de sarcini al serviciului, aprobat prin hotărâre de Consiliul Județean Botoșani;
- asigurarea unui sistem de informare a călătorilor privind serviciul de transport public județean, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;
- realizarea de statistici privind accidentele;
- asigurarea furnizării de date Județului Botoșani și accesului la toate informațiile în vederea stabilirii și actualizării tarifelor de călătorie, precum și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport județean.

Toate aceste atuuri asigură premisele tehnice și de management pentru justificarea atribuirii serviciului în gestiune delegată către operatori de transport de drept privat.

3.7. OBIECTIVE URMĂRITE PE TERMEN MEDIU ȘI LUNG, ÎN VEDEREA DELEGĂRII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE

Un sistem de transport persoane trebuie să fie eficient, integrat, durabil și sigur, astfel încât să promoveze dezvoltarea economică și teritorială și să asigure o calitate a vieții ridicată în județul Botoșani. Pentru realizarea acestui deziderat autoritatea județeană trebuie să aibă în vedere abordarea următoarelor obiective strategice:

- **Accesibilitate** - locuitorii Județului Botoșani să aibă opțiuni de deplasare care să le permită accesul la destinații. Programul de transport trebuie să fie funcțional adaptat la nevoile populației județului.
- **Siguranță și securitate** prin îmbunătățirea siguranței și securității în circulație pentru toate categoriile de participanți la mobilitate printr-o rețea județeană dezvoltată de drumuri, în stare bună.



- **Calitatea vieții și protejarea mediului** - reducerea poluării aerului și a poluării fonice prin reducerea emisiilor de gaze, creșterea atractivității serviciului public și a accesibilității acestuia pentru utilizatori.

De asemenea se vor avea în vedere:

- măsuri manageriale de monitorizare eficientă și permanentă a contractelor de delegare de gestiune a serviciului în vederea asigurării îndeplinirii indicatorilor de calitate și a respectării prevederilor contractuale;
- măsuri pentru cunoașterea și satisfacerea nevoilor de deplasare a populației județului, acțiuni de promovarea transportului public de persoane.

CAPITOLUL IV: CONTROLUL EXERCITAT DE CĂTRE AUTORITATEA CONTRACTANTĂ ASUPRA ACTIVITĂȚII OPERATORILOR

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

De asemenea, potrivit art. 8 alin. (2) din actul normativ menționat, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile deliberative ale administrației publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilități publice și adoptă hotărâri în legătură cu:

- elaborarea și aprobarea strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor, a programelor de reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de utilități publice existente;
- aprobarea modalității de gestiune - aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit și aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii;
- elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de furnizare/prestare a serviciilor și a altor acte normative locale referitoare la serviciile de utilități publice, pe baza regulamentelor-cadru, a caietelor de sarcini-cadru și a contractelor-cadru de furnizare/prestare ori a altor reglementări-cadru elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente; stabilirea și aprobarea anuală a taxelor pentru finanțarea serviciilor comunitare de utilități publice, în situațiile prevăzute de legile speciale;
- aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor, după caz, în condițiile legii speciale, cu respectarea normelor metodologice/procedurilor elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;

În conformitate cu prevederile art. 16 alin. (1) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, consiliile județene sunt obligate să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor publice de transport desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestora.



De asemenea, conform art. 17 din același act normativ, atribuțiile consiliilor județene constau în: evaluarea fluxurilor de transport de persoane, stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind serviciul public de transport persoane prin curse regulate, actualizarea periodică a acestora în funcție de necesitățile de deplasare ale populației, încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport județean de persoane, elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor publice de transport, stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie etc.

Având în vedere cele prezentate, Județul Botoșani are responsabilitatea să monitorizeze prestarea serviciului de transport public de persoane pe teritoriul administrativ al Județului Botoșani, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor de transport privind modul de respectare a obligațiilor stabilite în sarcina tuturor operatorilor de transport public de persoane prin contractele de servicii publice încheiate cu aceștia (cerințe stabilite prin Caietele de sarcini), respectiv:

- respectarea indicatorilor de performanță și a calității serviciilor;
- respectarea programului de transport și optimizarea lui în funcție de cerere. Respectarea obligației de serviciu asumat;
- aplicarea tarifelor aprobate;
- ajustarea periodică a tarifelor conform formulelor de ajustare negociate la încheierea contractelor de servicii publice/delegare a gestiunii;
- asigurarea protecției mediului și a domeniului public;
- asigurarea protecției călătorilor;
- inițierea și aplicarea măsurilor de promovare a transportului public.

Nivelul Indicatorilor de performanță se va stabili anual pe principiul îmbunătățirii continue a nivelului serviciului.

CAPITOLUL V: CONSIDERENTE ȘI RECOMANDĂRI FORMULATE DE CĂTRE AUTORITATEA DE CONCURENȚĂ

Ca urmare a investigației Consiliului Concurenței finalizată prin Decizia nr. 66/22.09.2021, autoritatea recomandă potrivit art. 25 alin. (1) lit. m) din Legea concurenței, Consiliilor județene, în ceea ce privește organizarea și gestionarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, le revin următoarele obligații:

- să realizeze studii care să evalueze fluxurile actuale de călători în interiorul județului și să le estimeze pe următorii ani și, totodată, să evalueze necesitățile de deplasare în afara județului pentru cetățenii săi sau pentru persoanele care deși nu sunt domiciliat în județ, desfășoară activitate economică/participă la cursurile unităților de învățământ etc. din județ;
- să stabilească un calendar pentru organizarea și finalizarea unor noi atribuiri prin procedură competitivă, transparentă și nediscriminatorie (inclusiv perioada pentru eventuale contestații înregistrate);
- să publice în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene un anunț de informare prealabilă privind contractul de servicii publice cu cel puțin un an înainte de atribuirea pe termen lung; în ipoteza în care anunțul nu este publicat în termen util, atribuirea se poate realiza de urgență, dar tot prin proceduri concurențiale;



- să prevadă posibilitatea ca Programul de transport rutier de persoane prin curse regulate la nivel județean să poată fi modificat ori de câte ori este necesar, prin introducerea de noi trasee, prelungirea celor existente etc., în așa fel încât acesta să răspundă necesităților de deplasare ale cetățenilor (inclusiv prin luarea în considerare a programului unităților de învățământ, pentru a se asigura deplasarea în condiții de siguranță a elevilor), și nu în interesul economic al operatorilor;
- nivelul tarifului de călătorie practicat pe traseu/km să constituie criteriul de evaluare cu ponderea cea mai mare în cadrul atribuirilor realizate în cadrul Programului de transport județean; astfel, atribuirea să se realizeze în baza criteriului “oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic” stabilind totodată cerințe minime privind nivelul calității oferite;
- să aprobe modificarea tarifelor propusă de către operatorii economici pentru serviciile de transport județean, atunci când există modificări neprevăzute ale costurilor suportate de aceștia, și numai în măsura în care se are în vedere doar recuperarea costurilor de exploatare și un profit rezonabil pentru operatorii de transport, dacă o astfel de prevedere a fost introdusă în documentația de atribuire a serviciului; în caz contrar, tariful va trebui să rămână cel licitat pe toată durata contractuală;
- să fie create mecanisme funcționale (spre exemplu: monitorizare GPS, camere video etc.) cu ajutorul cărora să poată fi verificate, în permanență, respectarea efectuării tuturor curselor la orele stabilite și să fie luate măsuri sancționatorii, inclusiv retragerea licențelor, în cazul în care se costată abateri;
- să transmită către ARR Programul de transport rutier de persoane prin curse regulate la nivel județean astfel încât acesta să fie corelat cu cel interjudețean și să solicite modificarea stațiilor/orelor pentru curse/numărului de curse etc. din programul interjudețean, astfel încât acesta să răspundă necesităților de deplasare ale cetățenilor din județ.

CAPITOLUL VI: CONCLUZII FINALE

Până în anul 2021, Consiliul Județean Botoșani a adoptat două programe de transport județene și anume: Programul județean de transport persoane prin curse regulate 2008 - 2011, prelungit succesiv și Programul județean de transport persoane prin curse regulate 2013 – 2019, prelungit până în prezent, pe baza cărora serviciul de transport persoane a fost efectuat de către operatori rutieri cu statut de societăți comerciale cu capital privat. Atribuirea traseelor din programele de transport județean mai sus menționate s-a realizat electronic prin Sistemul Informatic pentru Atribuirea Traseelor Naționale, gestionat și operat de Agenția pentru Agenda Digitală a României, conform unui calendar publicat pe site-ul propriu.

Întrucât în prezent transportului public județean de persoane îi sunt aplicabile prevederile Legii nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, iar Consiliul Județean Botoșani nu are în structurile proprii sau în subordine operatori de transport rutier deținători de licențe comunitare de transport persoane precum și sistemul de organizare necesar (spații de parcare, ateliere de reparații și întreținere, personal de specialitate autorizat, parc de vehicule de transport persoane prin curse regulate, conducători auto, personal auxiliar și fonduri pentru a asigura cheltuieli de funcționare, etc.), este evident că nu poate gestiona în mod direct serviciul public de transport județean, fiind necesară atribuirea printr-o procedură competitivă și nediscriminatorie a contractelor care au ca obiect servicii regulate pentru transportul de persoane la nivel județean.



Atribuirii contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de concesiune de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. a) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, indiferent de mijlocul de transport public de călători utilizat (autobuz, troleibuz, tramvai, tren sau metrou), îi sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, cu modificările și completările ulterioare, precum și directivele europene în domeniul achizițiilor publice.

În situația analizată, contractul care are obiect servicii pentru transportul persoanelor realizat cu autobuzul la nivel județean este un contract sectorial de servicii iar modalitatea de atribuire este gestiunea delegată. În cazul gestiunii delegate, conform prevederilor Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate lua forma unui contract de achiziție publică de servicii pentru transportul persoanelor la nivel județean, contract care presupune transferul din partea autorităților administrației publice județene, unuia sau mai multor operatori cu statut de societăți comerciale, sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea, exploatarea și administrarea serviciului public.

Legislația aplicabilă atribuirii contractelor sectoriale de servicii publice de transport călători realizat cu autobuzul la nivel județean este legislația în domeniul achizițiilor sectoriale, respectiv Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare și normele metodologice de aplicare ale acesteia.

În ceea ce privește elementele contractului sectorial de servicii, autoritatea contractantă va utiliza modelul de contract - cadru de delegare a gestiunii prevăzut în anexa nr. 2 la Ordinul comun nr 131/1401/2019 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice și al președintelui Agenției Naționale pentru Achiziții Publice. Entitatea contractantă nu va pune la dispoziția operatorului bunuri din domeniul public sau privat al județului Botoșani, încadrabile în categoria bunurilor de retur, în consecință operatorul nu va fi ținut la plata vreunei redevențe pe durata derulării Contractului.

Având în vedere aspectele de fapt și de drept anterior menționate, considerăm că se impune, ca formă de administrare a serviciului public de transport persoane prin curse regulate în Județul Botoșani, gestiunea delegată, în condițiile prezentate în prezentul studiu de oportunitate.



ROMÂNIA

JUDEȚUL BOTOȘANI

CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

Nr. 10861 din 14.06.2022

REFERAT DE APROBARE

Având în vedere prevederile art. 3 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale cu modificările și completările ulterioare *”Serviciile publice de transport local și județean 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 sau al asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori al altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării serviciilor publice de transport local, precum și a serviciilor publice de transport județean de persoane. ”*, transportul public județean de persoane prin curse regulate, intră sub incidența Regulamentului (CE) 1370/2007 și a Legii 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale, cu modificările și completările ulterioare.

Cadrul legislativ care instituie în sarcina consiliilor județene obligativitatea asigurării, organizării, reglementării, coordonării și controlului cu privire la prestarea serviciului public de transport de persoane prin servicii regulate, desfășurat între localitățile județului este creat de dispozițiile Legii nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare. Între atribuțiile consiliilor județene menționate la art. 17 alin. (1) în actul normativ menționat se prevăd:

”b) stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind serviciul public de transport de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odată cu atribuirea în gestiune a serviciului, în conformitate cu prevederile prezentei legi. Programele de transport pot fi stabilite și în baza unui studiu de mobilitate;

h) încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport local și județean de persoane;”

Potrivit modificărilor legislative aduse prin articolul 66 alin. (1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului 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, *„Transportul rutier județean de persoane prin curse regulate se desfășoară, până la data de 31.12.2022, în baza programelor de transport județene și a licențelor aflate în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al României a Legii nr. 34/2020 privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru*

modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane.” Ulterior se vor încheia contracte de servicii publice potrivit Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, în baza unor noi programe de transport rutier județean de persoane, valabile începând cu data de 01.01.2023.

Potrivit art. 21 alin (1) din Legea nr. 92/2007, serviciul public de transport județean se poate administra prin atribuirea acestuia în următoarele modalități:

- gestiune directă;
- gestiune delegată.

În același sens, articolul 22 alin. (3) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, statuează 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.”*

În vederea determinării modalității de gestiune a serviciului public de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani, Autoritatea Județeană de Transport din cadrul Direcției Servicii Publice a elaborat un *studiu de oportunitate* prin care se propune atribuirea prin *gestiune delegată*.

Având în vedere considerentele de fapt și de drept expuse anterior, și pentru asigurarea continuității serviciilor de transport public județean, este necesară și oportună adoptarea unei hotărâri prin care Consiliul Județean Botoșani să aprobe proiectul de hotărâre privind „Studiul de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani” și a modalității de atribuire a Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate.

Pentru aceste considerente, propun analizarea proiectului de hotărâre întocmit și aprobarea acestuia de către Consiliul Județean Botoșani.

PREȘEDINTE,
Doina-Elena FEDEROVICI



ROMÂNIA JUDEȚUL BOTOȘANI CONSILIUL JUDEȚEAN

Botoșani, Piața Revoluției 1-3, Cod postal: 710236, Tel: +40 231 514712, +40 231 514713, +40 231 514714;
Fax: +40 231 514715, +40 231 515020, +40 231 536155, +40 231 529220; Web: www.cjbotosani.ro; E-mail: consiliu@cjbotosani.ro

DIRECȚIA SERVICII PUBLICE Nr. 10862 din 14.06.2022

**Avizat,
Vicepreședinte,
Dorin BIRTA**

RAPORT DE SPECIALITATE

Serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate face parte din sfera serviciilor comunitare de utilități publice, aflat sub reglementarea, conducerea, monitorizarea și controlul autorității administrației publice județene, având aria de deservire teritoriul administrativ al județului Botoșani.

Conform art. 16 alin. (1) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale cu modificările și completările ulterioare, *consiliile județene sunt obligate să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor publice de transport desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestora.*

Potrivit modificărilor legislative aduse prin articolul 66 alin. (1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului 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, „*Transportul rutier județean de persoane prin curse regulate se desfășoară, până la data de 31.12.2022, în baza programelor de transport județene și a licențelor aflate în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al României a Legii nr. 34/2020 privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane.*” Urmare a celor precizate, la data de 31.12.2022 actualul program de transport public județean de persoane prin curse regulate își încetează valabilitatea. Ulterior se vor încheia contracte de servicii publice potrivit Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, în baza unor noi programe de transport rutier județean de persoane, valabile începând cu data de 01.01.2023.

Articolul 37 alin. (2) din Legea nr. 92/2007, prevede că, odată cu aprobarea programului public de transport județean de persoane prin curse regulate, consiliile județene vor stabili modalitățile de atribuire în gestiune, pentru executarea serviciului public de transport local, pe

întreaga rețea de trasee, pe grupe de trasee și pe trasee. Potrivit art. 21 alin (1) din Legea nr. 92/2007, serviciul public de transport județean se poate administra prin atribuirea acestuia în următoarele modalități:

- *gestiune directă;*
- *gestiune delegată.*

În conformitate cu prevederilor actului normativ menționat, în cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului de transport public județean, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente. Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de transport rutier, care sunt structuri proprii ale autorităților administrației publice, deținătoare de licențe sau autorizații de transport. În acest sens, Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prevede: Art. 28 alin. (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”,* alin. (2) *„Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi: a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective; 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.”*

În cazul *gestiunii delegate*, pentru asigurarea serviciului public de transport, autoritățile administrației publice județene transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

În același sens, art. 22 alin. (3) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, statuează 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.”*

În vederea determinării modalității de gestiune a serviciului public de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani, Autoritatea Județeană de Transport din cadrul Direcției Servicii Publice a elaborat un studiu de oportunitate prin care se propune atribuirea prin gestiune delegată.

În considerarea faptului că:

- serviciile publice de transport se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport, formează sistemul serviciului public de transport;

- Consiliul Județean Botoșani nu are în structura proprie operatori de transport rutier, deținători de licențe de traseu sau autorizații de transport și nici sistemul de organizare necesar, respectiv infrastructura tehnico-edilitată specifică definită la art. 14 alin. (2) al Legii nr. 92/2007 (construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcarea mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare, dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare, autogări și terminale pentru îmbarcare, debarcare sau schimb de călători etc);

- programele județene de transport: 2008-2013, 2014-2019 (prelungit până la 31.12.2022) în care a fost efectuat serviciul public de transport persoane în județul Botoșani s-a desfășurat în bune condiții, prin delegarea gestiunii unor operatori de transport rutier privați, iar Consiliul Județean Botoșani a avut doar sarcini privind organizarea, reglementarea și controlul cu privire la prestarea serviciului,

pe perioada de valabilitate a viitorului Program județean de transport se propune ca administrarea serviciului public de transport persoane prin curse regulate în județul Botoșani să se facă prin *gestiune delegată*.

Luând în considerare cele expuse anterior, considerăm că sunt îndeplinite condițiile legale pentru aprobarea, în forma prezentă, a Proiectului de hotărâre privind aprobarea „Studiului de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în județul Botoșani” și a modalității de atribuire a Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate.

**DIRECTOR EXECUTIV,
Iulian MICU**