

Anexa nr. 1 la HCL DUMITRA NR. 21/07.08.2026

***STUDIU DE OPORTUNITATE ÎN VEDEREA ALEGERII MODALITĂȚII
DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL PE
TERITORIUL COMUNEI DUMITRA***

CUPRINS

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI	3
CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI.....	4
II.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante	4
II.2. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor	6
II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători.....	8
II.4. Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare	9
II.5. Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în Comuna Dumitra.....	9
CAPITOLUL III - OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI	11
III.1. Prevederi legislative	11
III.2. Contractul de delegare a gestiunii/hotărârea de dare în administrare a serviciului de transport public local.....	13
III.3. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători	13
III.4. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport	15
III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor	16
III.6. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public	16
III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate	16
CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE	17

CAPITOLUL I - OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Comuna Dumitra a depus pentru finanțare proiectul “ **Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public în comunele Dumitra și Nimigea**” prin Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul local, Investiția I.1 – Mobilitate urbană durabilă, subinvestiția I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), în parteneriat cu comuna Nimigea, iar contractul de finanțare a fost semnat în luna decembrie 2022. Proiectul propune o abordare complementară a problemelor de mediu și contribuie în mod direct la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și de alte gaze cu efect de seră (GES) provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul comunei Dumitra, generat, în principal, de utilizarea extinsă a autoturismelor pentru deplasarea populației.

Scopul principal al acestei investiții este de a reduce emisiile de carbon prin descurajarea folosirii autoturismelor proprii și oferirea ca alternativă a transportului public local și a modurilor nemotorizate, creându-se în acest fel condițiile pentru reducerea numărului autoturismelor și implicit reducerea emisiilor de echivalent CO₂.

Cum în comuna Dumitra nu există în acest moment un sistem de transport public local de persoane, este necesar să realizăm un studiu de oportunitate care să ne arate calea pe care trebuie să o parcurgem și modalitatea de gestiune a serviciului de transport public local.

Pentru realizarea obiectivelor în ceea ce privește transportul public local, Primăria comunei Dumitra a decis înființarea unui sistem de transport în comun cu o rută de transport, achiziția unui minibuz electric și marcarea stațiilor de pe traseu.

UAT Dumitra exercită conform legii atribuții legate de acest serviciu în ceea ce privește planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea, monitorizarea și controlul serviciului, tarifarea și taxarea, realizarea și implementarea programelor de dezvoltare.

În vederea inițierii procedurii privind atribuirea contractelor de delegare/hotărâri de dare în administrare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul administrativ al comunei Dumitra, se întocmește prezentul ***studiu de oportunitate pentru stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local de călători pe teritoriul comunei.***

CAPITOLUL II - DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general, desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local.

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

a) se efectuează, după caz, de către un operator de transport rutier, operator de transport feroviar, de către un transportator autorizat sau de către un operator de transport naval autorizat;

b) se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate. În cazul în care traseul transportului pe șină, inclusiv transportul feroviar, depășește limita localității, acesta va fi considerat serviciul public de transport local;

c) se execută pe rute și cu programe de transport prestabilite, de către consiliul local, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară.

d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, înmatriculate sau înregistrate în România, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou, tren sau nave deținute de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie, metrou, tren sau nave se realizează de către transportatorii autorizați;

e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații, autogări și, după caz, gări fluviale sau locuri de operare;

f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de titluri de călătorie;

g) autoritatea administrației publice locale 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.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, 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.”

II.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante

Zonele rurale din România prezintă o importanță deosebită din punct de vedere economic, social și din punct de vedere al potențialului pe care îl dețin. Dezvoltarea economică și socială durabilă a spațiului rural este indispensabil legată de realizarea unei infrastructuri de transport durabilă. Pentru crearea unor condiții de viață adecvate populației, administrația locală trebuie să ia în considerare aplicarea unor măsuri de limitare a poluării provenite de la traficul auto. Concomitent cu aceste măsuri, trebuie dezvoltate strategii sustenabile de încurajare și a altor forme de transport.

Contextul de politici și strategii de la nivel european prevăd directive în domeniul transportului după cum urmează:

Carta de la Leipzig pentru Orașe Europene Durabile, este un document al statelor membre, întocmit cu participarea largă și transparentă a factorilor europeni interesați, care prevede că o contribuție esențială pentru îmbunătățirea condițiilor de viață și a calității mediului poate fi asigurată printr-un transport urban durabil, accesibil și la preț rezonabil, cu legături coordonate către rețelele de transport urbane și regionale. Gestionarea traficului și a interconectării modurilor de transport, inclusiv infrastructurii pentru cicliști și pietoni sunt măsuri de îmbunătățire de prim interes pentru transportul urban durabil.

Totodată, documentul strategic prevede promovarea unui transport urban eficient și ieftin, care să reducă progresiv impactul negativ al transportului asupra mediului și să organizeze transportul într-o manieră în care să se reușească integrarea zonelor marginale de centru, ca un tot unitar și adoptarea unor rețele adecvate pentru traficul pietonal și pentru cicliști.

Schema de dezvoltare a Spațiului European spre o dezvoltare spațială echilibrată și durabilă a teritoriului Uniunii Europene, Potsdam, mai 1999: este un document strategic conceput la nivel european care prevede ca directive pentru sectorul de transport și mediu diminuarea dependenței de mașina individuală și promovarea unor modalități de transport alternative (transport public, biciclete), crearea unui transfer al traficului rutier spre moduri de transport care să afecteze mai puțin mediul, ca de ex. transportul public, bicicleta și deplasarea pe jos. Se impun, de asemenea, diferite inițiative pentru a asigura transportul de o manieră durabilă și sustenabilă.

Declarația de la Toledo: prevede reducerea nevoilor de transport prin promovarea proximității și a schemelor mixte de transport, în paralel cu stimularea unei mobilități mai durabile, prin: prioritizarea mijloacelor de transport non-motorizate (orașe care promovează „mersul pe jos” sau cu „bicicleta”), mai puțin poluante; susținerea unui transport public eficient și ieftin accesibil tuturor - în special cartierelor/zonelor marginalizate unde poate avea un rol cheie în diminuarea izolării fizice.

Contextul de politici și strategii de la nivel național:

Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni: are ca obiectiv de prim interes implementarea politicilor de transport și mobilitate de la nivel european, ca viziune comună, prin realizarea unui sistem de transport integrat și funcțional, un sistem competitiv și sustenabil, prin sprijinirea mobilității, și, în același timp, reducerea emisiilor de carbon.

Programul de guvernare 2025-2028: prevede de asemenea politici de îmbunătățire a infrastructurii de transport și calitatea mediului prin prevenirea și limitarea efectelor negative ale schimbărilor climatice, implementarea măsurilor pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, dezvoltarea transportului urban (căi de rulare / piste pentru bicicliști / mijloace de transport ecologice), încurajarea deplasării cu bicicleta (amenajarea unor piste sigure pentru bicicliști), etc.

Planul național de acțiune în domeniul eficienței energetice: prevede ca măsuri specifice reducerea transportului rutier prin promovarea transportului inter-modal, creșterea gradului de utilizare a transportului public prin optimizarea mijloacelor de transport în comun (trenuri, autobuze, etc) și a infrastructurii necesare pentru o bună funcționare a acestora, încurajarea formelor de transport alternativ (ciclismul, car-pooling, car-sharing etc.) prin planificare urbană și dezvoltarea unei infrastructuri adecvate pentru ciclism (piste de biciclete, rasteluri de depozitare, vagoane / compartimente speciale pentru biciclete la metrou și în trenuri, etc) și extinderea zonelor pietonale în special în marile aglomerări urbane;

Planul de dezvoltare al regiunii Nord-Vest 2021-2027: prevede ca obiectiv specific 4- *Mediu natural valorificat responsabil*, subsumat Obiectivului european OP2. *O Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și echitabilă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a adaptării la schimbările climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor.*

Așadar, conform documentelor programatice de la nivel european și național, dezvoltarea mobilității urbane trebuie să devină mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, utilizarea transportului public de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de autoturisme nepoluante.

II.2. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

Din punct de vedere rutier, comuna Dumitra este străbătută de DN 17C, care asigură legătura acesteia cu restul localităților din județ. DN 17C face legătura cu Municipiul Bistrița și cu orașul Năsăud, cu DC 32 prin care se asigură legătura cu DJ 173B, respectiv comuna Nimigea și cu DC 31C prin care se asigură legătura cu DJ 151, respectiv Comuna Șintereag. Totodată, din DN 17C se ramifică drumul comunal - DC32 (deja menționat), precum și străzi ale comunei.

Comuna Dumitra dispune de 5,4 km de drumuri comunale, 23,5 km de străzi, din care sunt modernizați aproximativ 19 km.

Conform datelor preluate de la Institutul Național de Statistică, la recensământul populației și locuințelor din anul 2021, comuna Dumitra avea o populație stabilă de 5264 locuitori. Densitatea demografică a comunei Dumitra este de 48,12 loc/kmp.

În ceea ce privește transportul public, definit conform art. 3 din Legea 92/2007 - Legea privind serviciile de transport public local, comuna Dumitra nu dispune de linii de transport în comun pentru deservirea populației.

În interiorul comunei, principalele mijloace de transport utilizate de către rezidenți, sunt reprezentate de mașinile personale.

În intervalul 2021-2025, din punctul de vedere al echipării tehnice, este înregistrat un număr de autovehicule în creștere, din care numărul de autoturisme înregistrate atât pe persoane fizice cât și la agenți economici la nivelul acestui interval înregistrează un trend crescător.

În condițiile calitative actuale ale rețelei de transport și a gradului de motorizare al comunei, traficul viitor probabil prezintă posibilități de expansiune evidente.

Prin urmare, concluziile studiilor arată că, menținând situația actuală din teritoriu, se vor înregistra creșteri ale numărului de autovehicule care vor circula prin comuna Dumitra, implicit și a emisiilor de poluanți în atmosferă provenite din trafic.

Totodată, având în vedere predispoziția populației comunei Dumitra de utilizare a transportului rutier privat, se estimează că traficul va crește, iar capacitatea de circulație va fi depășită pe anumite tronsoane de drumuri.

Lipsa transportului public local și a infrastructurii amenajate pentru transportul nemotorizat face ca un procentaj ridicat din deplasările interne să fie realizate cu autoturismul privat contribuind la congestia rețelei, în condițiile existenței unui număr mare de persoane dependente din punct de vedere al transportului (minorii și vârstnicii).

Rezultă deci, ca o necesitate pentru comuna Dumitra, asigurarea mobilității interne și asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localităților, respectiv stabilirea de măsuri pentru reducerea traficului în UAT Dumitra.

Pentru interconectarea infrastructurii și eficientizarea exploatării lor, se impune realizarea unor linii de transport public pentru comuna Dumitra, interconectarea tronsoanelor de trafic intens și măsuri de optimizare a traseelor și orarelor de circulație prin amplasarea de sisteme de monitorizare a frecvenței tronsoanelor.

Accesibilitatea oferită de sistemul de transport ar trebui să fie disponibilă tuturor, astfel încât toate facilitățile publice urbane - transportul public și circulație pentru bicicliști, să fie disponibile în regim nediscriminatoriu.

O contribuție esențială pentru îmbunătățirea condițiilor de viață și a calității mediului poate fi asigurată printr-un transport urban durabil, accesibil și la preț rezonabil, cu legături coordonate către rețelele de transport urbane și regionale. Gestionarea traficului și a interconectării modurilor de transport, inclusiv infrastructurii pentru cicliști și pietoni sunt măsuri de îmbunătățire de prim interes pentru transportul durabil.

Diminuarea dependenței de mașina individuală și promovarea unor modalități de transport alternative (transport public, biciclete), ameliorarea condițiilor unui transfer al traficului rutier spre alte moduri de transport sunt premise necesare pentru îmbunătățirea calității mediului.

Amplasarea în teritoriu, în cadrul comunei Dumitra, a zonelor de locuințe, a agenților economici, respectiv a zonelor rezidențiale din comună, influențează semnificativ cerințele populației asupra necesității înființării serviciului de transport urban de persoane, justificată de: cererea de transport potențială, modurile de deplasare, volumele de trafic, rutele de transport cu încărcare ridicată, gradul de ocupare a vehiculelor, cererea de servicii de transport intermodal, etc. Inexistența acestui serviciu, influențează încărcarea drumurilor în mediul urban și creșterea implicită a volumului emisiilor poluante în orele de vârf datorită utilizării autoturismului personal.

În concluzie, principalele probleme cu care se confruntă infrastructura de trafic din comuna Dumitra constau în:

- ☐ Lipsa transportului public local face ca un procentaj ridicat din deplasările interne să fie realizate cu autoturismul privat, contribuind la congestia rețelei, în condițiile existenței unui număr mare de persoane dependente din punct de vedere al transportului (minorii și vârstnicii);
- ☐ Valorile mari ale circulației cauzează implicit valori mari ale emisiilor poluante în atmosferă generate din trafic;
- ☐ Lipsa unui sistem pentru circulația pe biciclete și pietonală;
- ☐ Existența străzilor care necesită modernizări;
- ☐ Dezvoltarea succesivă și uneori spontană a rețelei rutiere a condus la existența unor elemente de rețea cu lățimi reduse, care generează conflicte de circulație și congestii în anumite perioade ale zilei;

II.3. Descrierea serviciului de transport public de călători

Serviciul de transport public este serviciu de interes economic general, fiind baza mobilității și accesului la obiectivele de interes, a accesibilității la servicii sociale și de sănătate pentru toate categoriile de locuitori din aria administrativ teritorială a comunei Dumitra.

Acesta va cuprinde 1 traseu; s-a achiziționat pentru deservire un minibuz electric și se vor marca stațiile de pe traseu, în total 3 stații.

Configurația traseului va fi următoarea:

Traseu:

Principalele străzi: DN17C –DC32–DJ 173B

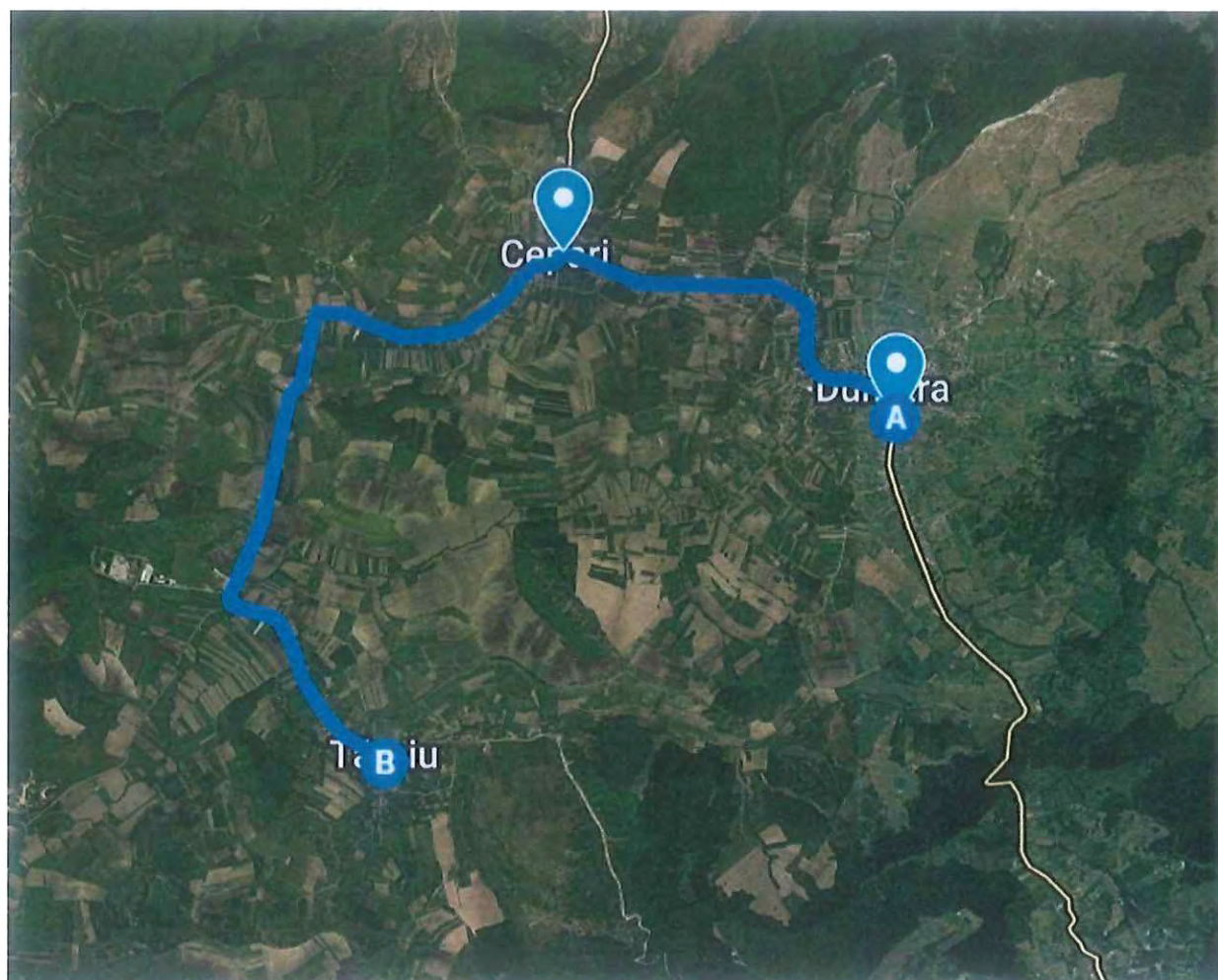
Capăt 1: DN17C (în fața Căminului cultural Dumitra)

Capăt 2: DJ173B (În fața Structurii Tărpiu a Școlii gimnaziale)

Lungimea traseului este de aprox. 12 km.

Traseu	Lungime traseu (km)	Timp estimat (minute)	Frecvență vârf (minute)	Frecvență weekend (minute)	Vehicule vârf	Plecări/zi L-V
1	12	50	120	180	1	6

Lungime microbuz (metri)	Capacitate microbuz (nr. persoane)	Oră de vârf (călători/oră- sens)	Oră de repaos (călători/cursă- sens)	Zi lucrătoare (călători/zi- sens)
7,6m	22	22	8	60



Minibuzul electric ce va deservi transportul public din comuna Dumitra va opera de luni până vineri, în intervalul orar 06:00-20:00.

Orele de vârf (fluxuri mai mari de pasageri) sunt în intervalele 07:00-09:00, 12:00-13:00 și 16:00-18:00, acestea corespunzând cu venirea și plecarea locuitorilor la/de la serviciu, respectiv școală.

Cererea maximă de vehicule într-o zi de lucru tipică (CMZL) pentru traseele propuse, în variantele de fluxuri prognozate este:

- Traseu 1 propus – 1 vehicul

Intervalul dintre curse va fi de 120 minute datorită traseelor lungi pe care le va parcurge microbuzul electric pe traseul propus. La acestea se adaugă faptul că Dumitra este o zonă rurală de dimensiuni medii, cu un număr al populației de circa 5.200 locuitori (2021), neexistând o nevoie de frecvență mai mare a microbuzelor ca în cazul unor comunități mai mari și cu un flux de călători sporit, precum orașele Bistrița, Târgu Mureș, Cluj Napoca, etc.

Microbuzul utilizat va fi de dimensiuni medii, cu o capacitate de 22 persoane pe scaune, ce va oferi un serviciu sigur, previzibil și adaptabil la variațiile fluxurilor de călători. Acesta va avea o viteză medie de deplasare de 16 km/h.

II.4. Cadrul instituțional și de reglementare existent cu impact asupra delegării serviciului și strategiei de contractare

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public pe teritoriul comunei Dumitra cuprinde în principal:

- ☐ Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr. 1370/2007 – privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- ☐ Legea nr. 51/2006 – Legea serviciilor comunitare de utilități publice;
- ☐ Legea nr. 92/2007 – Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale

Legislația este completată de cea specifică în domeniul siguranței rutiere, transportului pe drumurile publice, organizării activității licențiate de transport, legislația muncii, legislația contabilă și fiscală aplicabilă, precum și toată legislația cu incidență asupra organizării administrației publice locale, a gestionării patrimoniului public și a finanțelor publice locale.

II.5. Strategia de dezvoltare a serviciului de transport public de călători în comuna Dumitra

Comuna Dumitra vizează crearea unui sistem integrat pentru mobilitate, prin abordarea următoarelor obiective strategice:

- **ACCESIBILITATE** – se asigură că toate categoriile de locuitori au opțiuni de deplasare, ceea ce permite accesul la destinații și servicii esențiale;
- **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – îmbunătățirea siguranței și securității în circulație pentru toate categoriile de participanți la mobilitate;
- **MEDIU** - reducerea poluării aerului și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** - îmbunătățirea eficienței și eficacității costurilor transportului de persoane și bunuri și asigurarea dezvoltării economice prin acces la servicii de mobilitate;
- **CALITATEA MEDIULUI URBAN ȘI A VIEȚII** - creșterea atractivității și calității mediului locuit și a vieții și proiectarea unui mediu locuit în beneficiul tuturor cetățenilor, a economiei și societății în general.

În acest sens, punem accentul pe creșterea calității vieții și a scăderii gradului de poluare, susținute de **transportul public** performant. Încurajarea utilizării transportului în comun în defavoarea celui personal trebuie să se facă prin orice mijloace. Transportul public este eficient atunci când acoperă majoritatea, dacă nu toate zonele comunei. Aglomerările care se produc la intrarea și la ieșirea de la școală pot fi reduse prin introducerea unor trasee de transport public pentru elevi, pentru a evita întârzierile date de staționările vehiculelor personale.

Pentru o dezvoltare echilibrată a comunei, trebuie promovate deplasările cu vehicule electrice, inclusiv pentru transportul de marfă.

Comuna nu trebuie să devină izolată în context național și european, astfel că trebuie conectată la rețeaua de infrastructuri majore naționale și internaționale.

CAPITOLUL III – OPORTUNITATEA ALEGERII MODALITĂȚII DE Gestiune A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI SPECIALIZAȚI

III.1. Prevederi legislative

Serviciile de transport public pe teritoriul UAT Dumitra se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare. Modalitatea de gestiune se stabilește prin hotărâre a Consiliului Local, luată în baza unui studiu de oportunitate, realizat în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț / calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale comunei, precum și de mărimea și complexitatea serviciului.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune prin care comuna Dumitra își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce îi revin potrivit legii cu privire la furnizarea / prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.

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

- a) servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
- b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;
- c) operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare

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 alin. (2) lit. a);
- b) contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la alin. (2) lit. b) și c).

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.

Subcontractarea serviciilor publice de transport calatori de către operatorii interni este interzisă.

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art. 2, lit. g) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 actualizată care pot fi:

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

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează serviciile de transport public local de călători în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice sau Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii.

Societățile reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ - teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din Legea nr. 51/2006.

Astfel, în conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice și art. 36 din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

a) autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;

b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;

c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele existente și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

Gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale/asociațiile de dezvoltare intercomunitară/alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale competente având ca scop serviciile publice de transport local, conform prevederilor Legii nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau ale Legii nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, după caz.

La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu trenul și metroul, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

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 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, 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 menționate la alin. (2) lit. c) 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.

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.

Autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară stabilesc prin hotărâre a autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, prin hotărâre a adunării generale a asociației de dezvoltare intercomunitară, grila de punctaj, pe baza factorilor de evaluare prevăzuți mai sus.

III.2. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

În cazul **gestiunii delegate**, contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ - teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care

acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul de transport public local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, dacă e cazul.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Contractul de delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători și anume:

- Regulamentul C.E. nr. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători;
- Legea nr. 51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice.

Riscurile aferente operării sunt preluate de către operatorul selectat, pentru servicii ce fac obiectul contractului de delegare.

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.

III.3. Cerințe impuse operatorului serviciului de transport public de călători

*Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea implementării transportului public de persoane în comuna Dumitra. Acesta trebuie să demonstreze capacitate tehnică și managerială pentru a putea realiza un transport eficient situat la nivelul de așteptare a beneficiarilor acestui serviciu, urmărind realizarea următoarelor **deziderate**:*

- Experiență în executarea serviciului de transport public pe teritoriul comunei Dumitra;
- Asigurarea intervenției și mentenanței infrastructurii de transport ce le va fi pusă la dispoziție (vehicule, echipamentele și tehnologiile pentru operare);
- Resursă umană și managerială la nivelul operatorului și preocupare pentru îmbunătățirea performanțelor acestora;
- Să aibă un comportament corespunzător în relația cu călătorii și autoritățile locale, să înțeleagă nevoile comunității și în special ale pasagerilor, să îmbunătățească continuu serviciile oferite și să se adapteze la necesitățile acestora și la evoluția cererii și comportamentului călătorilor;
- Realizarea introducerii de proceduri operaționale de lucru;
- Preocupare pentru monitorizarea și îmbunătățirea indicatorilor de performanță și calitate ai serviciului;
- Preocupare pentru adoptarea de măsuri în sensul îmbunătățirii eficienței activității proprii și preocupare pentru îmbunătățirea serviciului, pentru exploatarea optimă a capacității existente și de modernizare a dotărilor;
- Preocupare pentru respectarea legislației și reglementărilor tehnice, de autorizare, etc;
- Preocupare pentru o bună relație cu autoritățile locale și celelalte instituții cu rol în asigurarea unui transport public sigur (Poliția Rutieră, Poliția Locală, etc.);

- Preocupare pentru protecția mediului și reducerea consumurilor;
- Preocupare continuă pentru instruirea personalului privind aspecte precum siguranța circulației, eco-driving, relația cu călătorii, etc;
- Preocupare pentru menținerea în activitatea companiei a unei forțe de muncă cu tradiție, cu grad de profesionalism ridicat;
- Preocupare pentru informarea călătorilor;
- Preocupare pentru îmbunătățirea managementului financiar;
- Preocupare pentru controlul intern sistematic al eligibilității costurilor și veniturilor;
- Preocupare pentru testarea și introducerea de tehnologii noi, inovative.

Cerințele ce vor fi impuse operatorului sunt:

- ☐ Operatorul se va asigura ca parcul de vehicule pentru îndeplinirea programului de transport, să fie în condiții tehnice, de calitate și siguranță impuse;
- ☐ Operatorul va întreține în bună stare spațiile și dotările tehnice pentru asigurarea mentenanței, reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului de delegare;
- ☐ Operatorul va asigura respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
- ☐ Operatorul va asigura activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pe întreaga arie teritorială a comunei Dumitra;
- ☐ Operatorul va respecta toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
- ☐ Operatorul va asigura activitatea de comercializare a biletelor și legitimațiilor de călătorie;
- ☐ Operatorul va asigura personal calificat în număr suficient pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;
- ☐ Operatorul va asigura respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a personalului;
- ☐ Operatorul va asigura respectarea Indicatorilor de Performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
- ☐ Operatorul va respecta Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului;
- ☐ Operatorul va asigura realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- ☐ Operatorul va asigura un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;
- ☐ Operatorul va realiza statistici privind accidentele;
- ☐ Operatorul va asigura furnizarea de date, accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport, Primăriei comunei Dumitra;
- ☐ Comuna Dumitra va furniza active (bunuri de retur) astfel încât operatorul să poată îndeplini obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- ☐ Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării serviciului de transport public local din contract, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- ☐ Operatorul va supune aprobării Consiliului Local calculul costului/km, a

- costurilor de operare, respectiv a tarifelor pentru toate categoriile de călători;
- ☐ Operatorul va aplica doar tarifele aprobate de Consiliul Local pentru călătoriile efectuate;
 - ☐ Operatorul va asigura implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței /eficacității serviciului realizat;
 - ☐ Operatorul va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri / gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local Dumitra;
 - ☐ Prestarea serviciului de transport public local se va realiza în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în programul de transport;
 - ☐ Prestarea serviciului de transport public local se va face cu vehiculele prevăzute în contractul de delegare.

III.4. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului de transport

Operatorul de transport desemnat va avea următoarele drepturi:

- ☐ Dreptul la plata compensației din partea UAT Dumitra, în termenii și condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- ☐ Dreptul la diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- ☐ Dreptul exclusiv de a desfășura serviciul de transport public local pe teritoriul UAT Dumitra;
- ☐ Dreptul de a emite, vinde și controla biletele și legitimațiile de călătorie, în condițiile prevăzute în contractul de delegare;
- ☐ Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii de transport și a mijloacelor de transport necesare prestării serviciului de transport public local.

III.5. Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Operatorul poate realiza următoarele tipuri de venituri în cadrul contractului de delegare a gestiunii:

- ☐ Venituri din activitatea de vânzare a biletele și legitimațiile de călătorie la care operatorul este îndreptățit;
- ☐ Diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit potrivit contractului de delegare/hotărârii de dare în administrare;
- ☐ Venituri din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în vehicule, pe sau în clădirile sau dotările operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.), etc;
- ☐ Orice alte venituri obținute de către operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări sau valorificări de mijloace fixe.

III.6. Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata este limitată la **5 ani**.

III.7. Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Serviciile delegate nu se pot subcontracta.

CAPITOLUL IV - CONCLUZII PRIVIND MODALITATEA OPTIMĂ DE GESTIUNE

Analizând cele prezentate în capitolele de mai sus și având în vedere o serie de condiționări sau oportunități, cum ar fi:

a) Alegerea unui operator extern permite Consiliul Local Dumitra să gestioneze serviciul de transport public local fără a încălca organigrama primăriei, menținând, totodată, influența și controlul asupra deciziilor strategice ale operatorului în legătură cu serviciul, cu efecte pozitive asupra intereselor cetățenilor,

b) Ținând cont de natura și starea serviciului propus, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț / calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale comunei, precum și de mărimea și complexitatea noului serviciu de transport care va cuprinde pentru început doar o rută de transport operată cu 1 mijloc de transport de dimensiuni medii,

c) Ținând cont de dimensiunea geografică și populația comunei Dumitra și a localităților componente,

e) Ținând cont de faptul că va fi un serviciu nou înființat în comuna Dumitra, acesta având nevoie în cei 5 ani de contract de sprijin pentru buna funcționare,

f) Ținând cont de faptul că toate dotările de care va beneficia serviciul în cei 5 ani de contract vor fi puse în totalitate la dispoziție de către UAT Dumitra,

g) Lipsa posibilității, în acest moment, de a înființa un serviciu public prin reorganizarea unor compartimente existente din cadrul Primăriei, respectiv de a transfera personalul necesar pentru operarea transportului în comun din cadrul acestor compartimente existente,

considerăm oportună soluția **gestiunii delegate** a serviciului public de transport local de călători pe teritoriul comunei Dumitra, prin **intermediul unui operator de drept privat**, ca fiind cea mai bună variantă din punct de vedere tehnico – economic pe care o are acum comuna la îndemână.

Întocmit
CONSILIER,
MATHE IOAN-OVIDIU



Dumitra,
20.07.2026