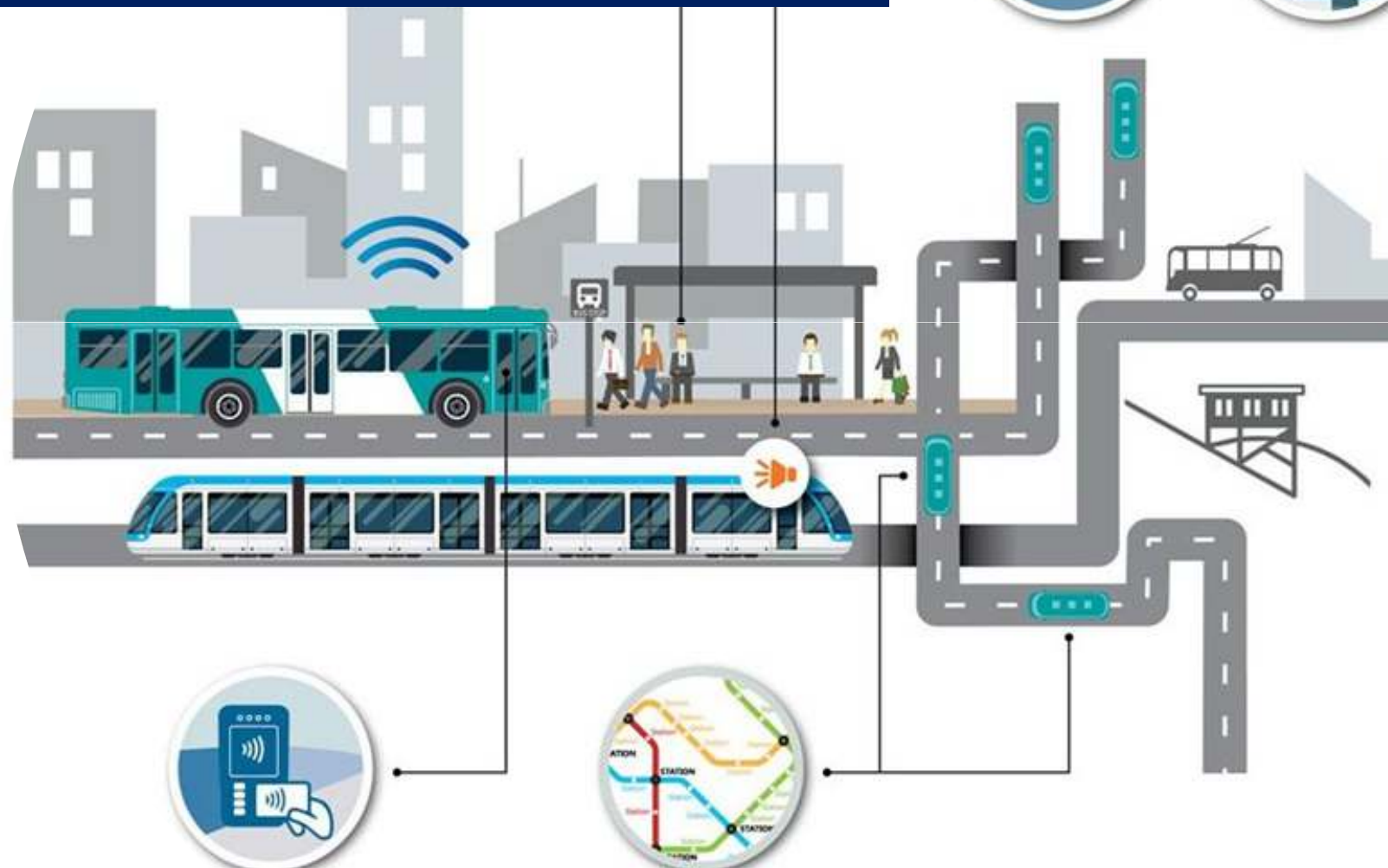




Introducere

Prezentarea metodologiei de analiză

Metodologie de analiză

- Au fost analizate Contractele de delegare a gestiunii serviciului public de transport a 13 operatori din grupul de benchmarking: Arad, Braşov, Cluj, Constanţa, Craiova, Galaţi, Iaşi, Piteşti, Sibiu, Brăila, Satu-Mare, Târgu Mureş, Vaslui.
- Pentru acurateţea prezentării, a fost realizată anonimizarea datelor, obiectivul central fiind analiza acestor documente. Operatorii au fost codificaţi de la Op1...Op13.



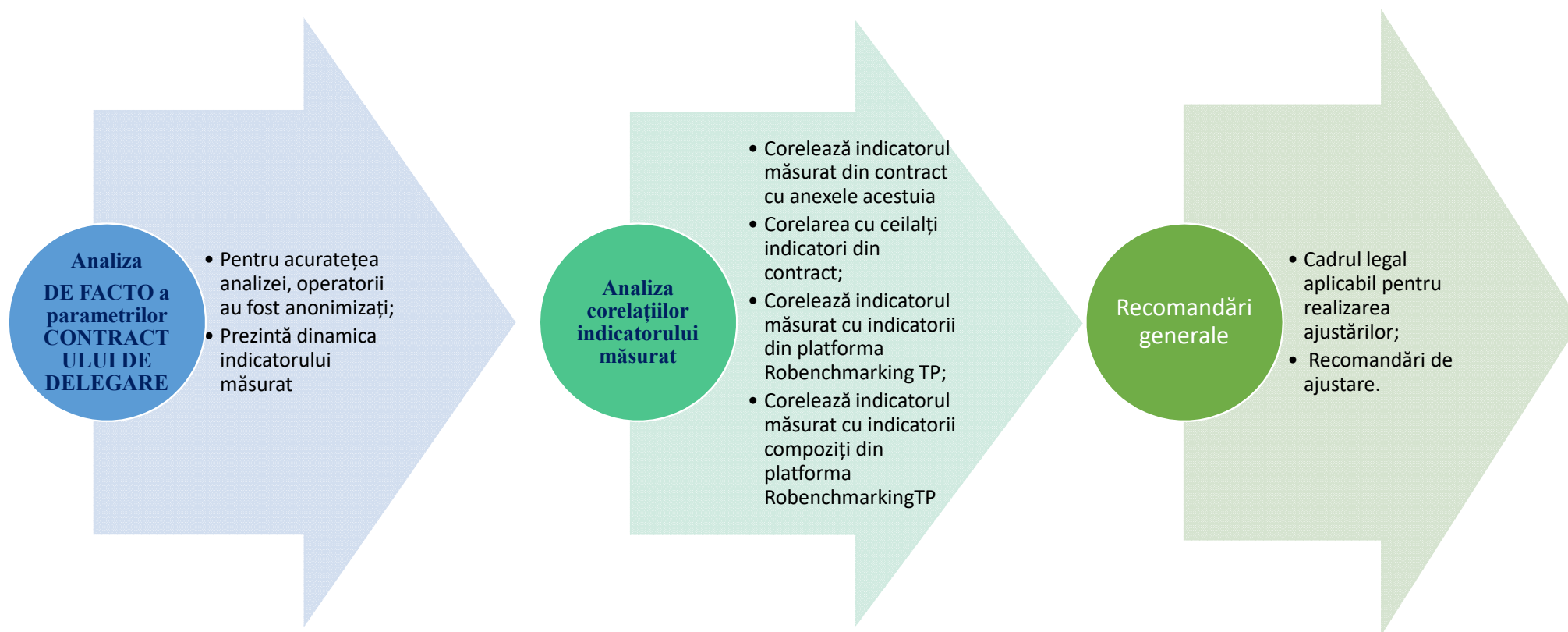
Fundamentarea oportunității analizei

- Armonizarea prevederilor contractuale cu indicatorii din platforma de **RObenchmarkingTP**;
- Oportunitatea creării unei imagini unitare a modului de funcționare a acestor contracte specifice operatorilor interni, unde există o influență dominantă a autorităților publice locale – operatori interni;
- Dezvoltarea unor interpretări unitare a parametrilor contractului și a indicatorilor din platforma de **RObenchmarkingTP** de către părțile implicate: operatori interni și autoritățile publice locale.



Metodologia de lucru utilizată

- Pentru o înțelegere intuitivă propunem următoarea metodologie de analiză:



Structura analizei CDELEGAREONTRACTELOR DE A GESTIUNII

Partea I - Analiza structurii capitolelor componente ale Contractelor de delegare a gestiunii:

- Prezentarea modului de reflectare a legislației aplicabile naționale și europene în contractele puse la dispoziție de către operatorii interni participanți la platformă;
- Prezentarea legăturilor de corelație a obiectului capitolului cu alte capitole din contract;
- Prezentarea corelațiilor dintre prevederile capitolului analizat cu anexele la contract.

Partea a II-a - Analiza anexelor la Contractul de delegare

- Analiza dinamicii indicatorilor din anexa la nivelul operatorilor interni participanți la platforma de benchmarking;
- Corelarea anexelor cu indicatorii din platforma de benchmarking;
- Recomandări referitoare la ajustarea anexelor cu legislația europeană și națională aplicabilă.



Partea I - Analiza structurii capitolelor componente ale Contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport local cu operator intern – atribuire direct

Model de contract utilizat de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației



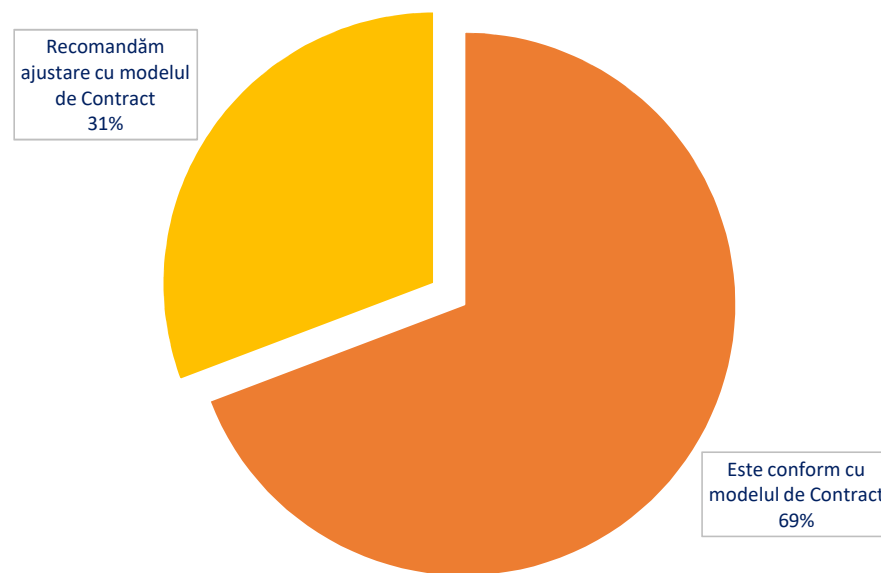
Conținut realizat de:

- ETT SAU / DELOITTE ADVISORY SL (Spania)
 - METROUL SA (România)
- DELOITTE ROMÂNIA (România)

Capitolele 2-3: OBIECTUL CONTRACTULUI și OBLIGAȚIA DE SERVICIU PUBLIC

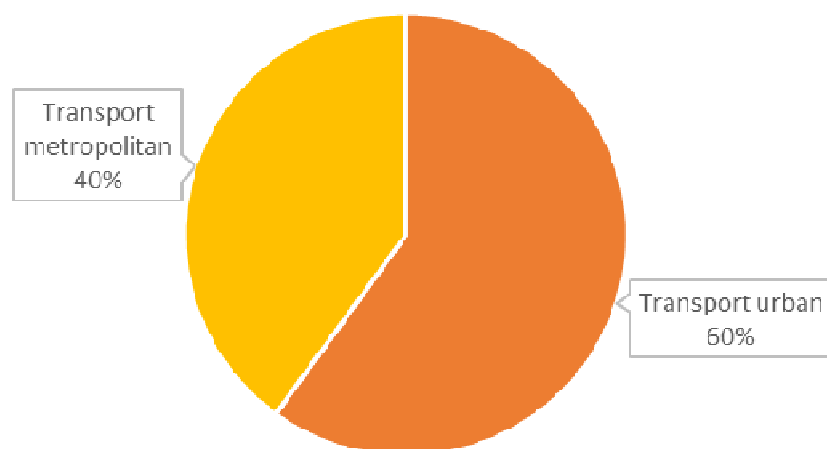
- **Obiectul Contractului:** precizează condițiile de atribuire a Contractului către un operator intern și arealul de cuprindere a serviciului public de transport local;
- Încadrează Contractul în prevederile Regulamentului 1370/2007 referitoare la SIEG;
- Precizează clar:
 - dreptul la compensație și diferențe de tarif,
 - existența dreptului exclusiv de operare,
 - utilizarea titlurilor de călătorie,
 - dreptul de exploatare a infrastructurii de transport public.
- **Obligația de serviciu public:** precizează clar obligațiile Operatorului public în raport cu autoritatea contractantă.

Prevederile referitoare la obiectul Contractului

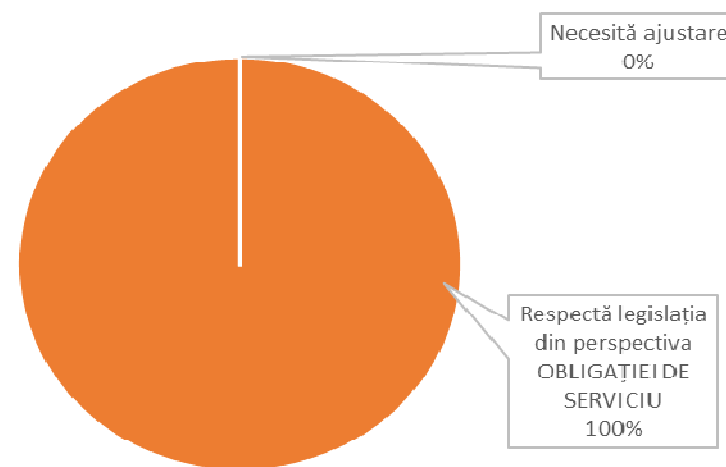


Capitolele 2-3: OBIECTUL CONTRACTULUI și OBLIGAȚIA DE SERVICIU PUBLIC

Zona de serviciu public



Respectarea prevederilor referitoare la OBLIGAȚIA DE
SERVICIU



Titlu capitol: OBIECTUL CONTRACTULUI și OBLIGAȚIA DE SERVICIU PUBLIC

Aspecte legale - definirea clară a serviciului - obligațiile prestatorului, zona geografică de derulare a activității, drepturile și obligațiile părților.

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 permite autorităților competente locale să furnizeze ele însele servicii publice de transport feroviar sau rutier de călători (serviciu în cadrul UAT) sau să atribuie un contract de servicii publice direct unui operator intern.

CONDIȚII ATRIBUIREA DIRECTĂ către un operator intern:

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 aglomerații urbane și/sau ale unui diviziuni administrative rurale.**



Titlu capitoare: OBIECTUL CONTRACTULUI și OBLIGAȚIA DE SERVICIU PUBLIC

Respectarea celor 4 condiții Altmark se corelează cu următoarele anexe ale Contractului de delegare cu atribuire directă, iar COMPENSAȚIA acordată pentru prestarea unui SIEG - NU CONSTITUIE AJUTOR DE STAT

(i) întreprinderea beneficiară este/trebuie să fie efectiv însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public clar definite – există act de încredințare care să includă toate elementele prestării serviciului;

Capitolul 2,3

(ii) parametrii pe baza cărora se calculează compensația sunt/trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;

Anexa 7, 9

(iii) compensația nu depășește/nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea, în întregime sau în parte, a costurilor ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil;

Anexa
6,8,10,17

(iv) *atunci când alegerea întreprinderii* care urmează să fie însărcinată cu **executarea unor obligații de serviciu public nu se face în cadrul unei proceduri de achiziții publice**, care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate, **nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine administrată și dotată corespunzător** pentru a putea satisface exigențele de serviciu public, **le-ar fi suportat pentru executarea obligațiilor respective**, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații”

Anexa 4, 11,
12,13,14,15,16
Studiu de
oportunitate și
hotărârile
UAT/ADI

Titlu capitle: OBIECTUL CONTRACTULUI și OBLIGAȚIA DE SERVICIU PUBLIC

Operatorul intern - INTREPRINDERE BINE GESTIONATĂ

Pentru a respecta condiția de control, trebuie întreprinse de către UAT/ADI, 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;**
- **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 UAT/ADI, realizată prin instituirea următoarelor măsuri:**
 - **controlul deciziilor strategice privind politica comercială a societății, exercitat prin:**
 - **numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului;**
 - **stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor;**
 - **exercitarea unor drepturi specifice pieței;**
 - **actul de încredințare a serviciului trebuie să precizeze, în mod concret, modalitatea prin care UAT/ADI va asigura un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice.**



Capitolul 4: CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

- Este necesar să existe o evidență a valorii totale a bunurilor de retur, în mod special a valorii de amortizare rămase, aceasta fiind importantă în calculul redevenței datorate de către Operator UAT-ului.
- Toți operatorii analizați respectă prevederile referitoare la tipurile de bunuri utilizate în realizarea obligației de serviciu public.
- Operatorii metropolitani au evidențiat distinct, în anexe separate, bunurile de retur în raport cu UAT-urile care le dețin în proprietate.

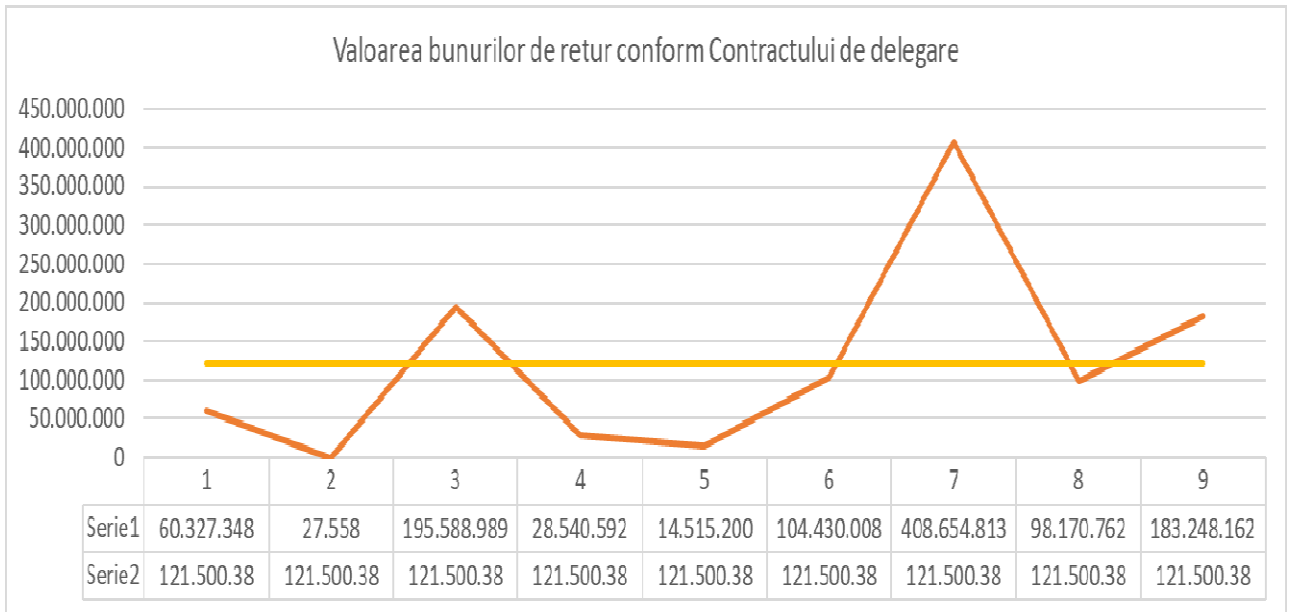
Prevederi legislative referitoare la categoriile de bunuri utilizate în executarea serviciului public:

- Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, în vigoare de la 26 noiembrie 2016;
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.



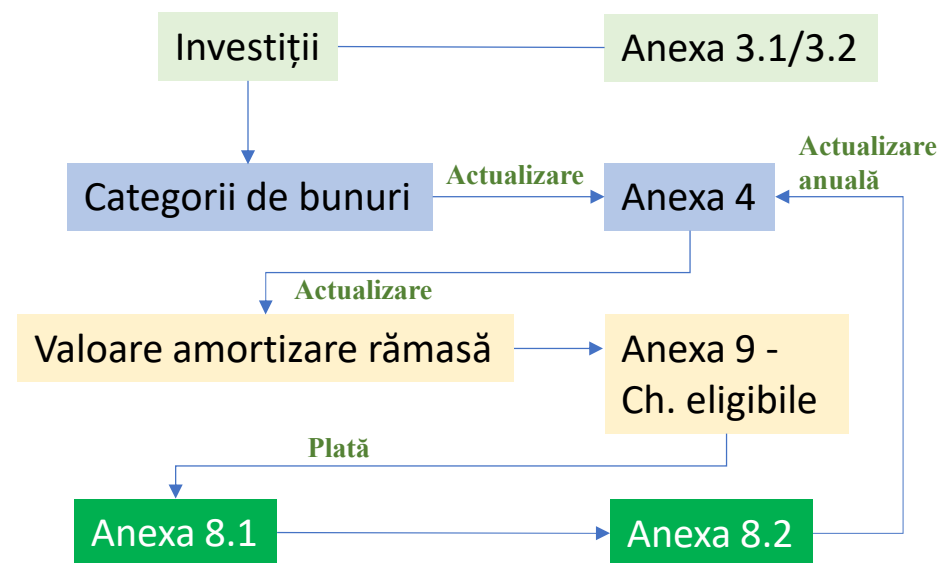
Capitolul 4: CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

- Toți operatorii analizați respectă prevederile referitoare la evidențierea tipurilor de bunuri utilizate în realizarea obligației de serviciu public.
- **Patru Operatori**, dintre cei incluși în analiză, **nu au evidențiat la nivelul Contractului valorile totale a bunurilor de retur**, respectiv valoarea de amortizare rămasă.
- Operatorii metropolitani au evidențiat distinct, în anexe separate, bunurile de retur în raport cu UAT-urile care le dețin în proprietate.
- Prevederile referitoare la bunuri se corelează cu capitolul referitor la investiții.
- Este necesar să existe o evidență a valorii totale a bunurilor de retur, în mod special a valorii de amortizare rămasă, aceasta fiind importantă în calculul redevenței datorate de către Operator UAT-ului.



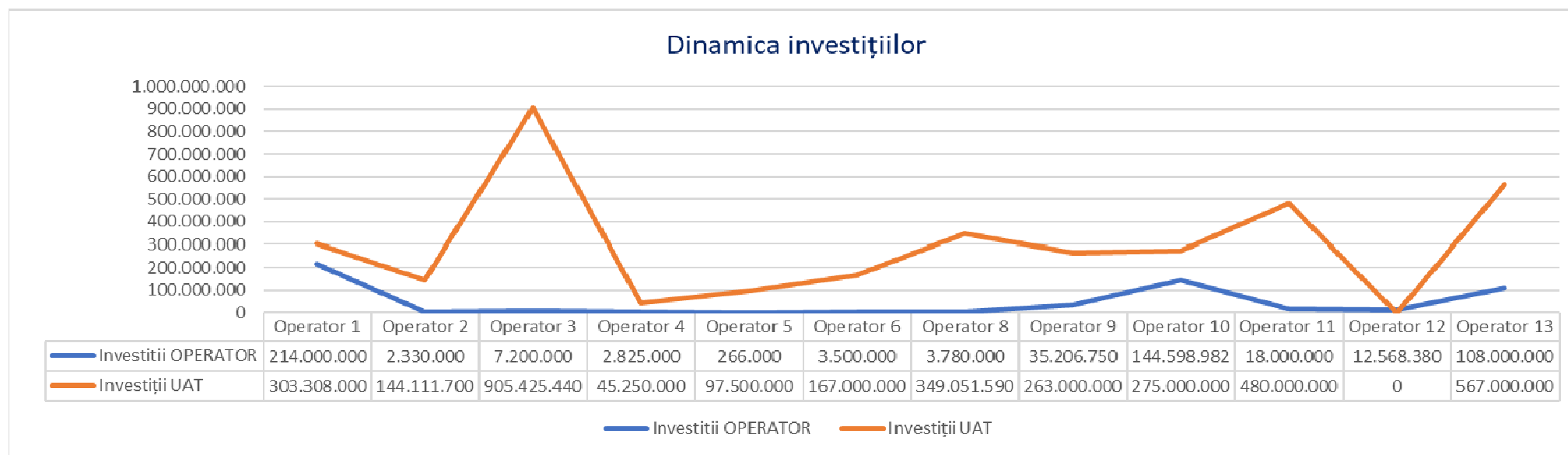
Capitolul 4: CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

- Acest capitol din Contract, se corelează cu:
 - Anexa 3.1 și 3.2 referitoare la investițiile realizate de către Operator și/sau Autoritatea Contractantă, ceea ce conduce la actualizarea Anexei 4;
 - Are corespondență directă și se verifică cu Anexa 4, respectiv,
 - 4.1 – bunuri de retur,
 - 4.2 - bunuri de preluare,
 - 4.3 – bunuri ale Operatorului.
 - Se verifică cu Anexa 8.1, 8.2 și 9 referitor la includerea cheltuielilor cu amortizarea, respectiv redevența în cheltuieli.



Investițiile în sistemul de transport

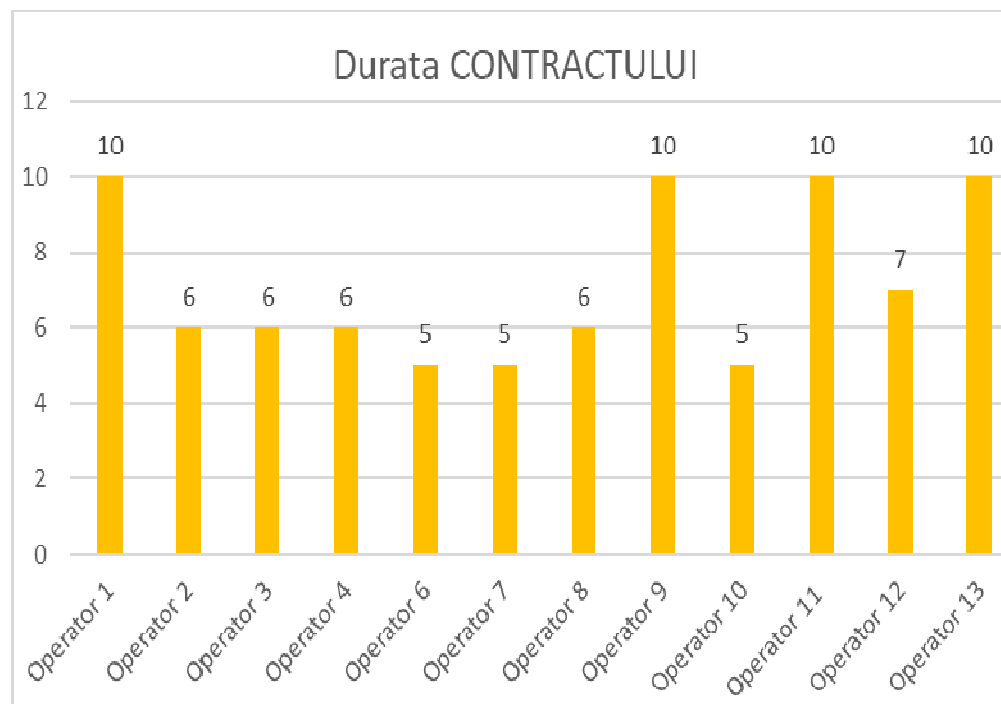
- ❑ Analiza relevă că Operatorii dispun de resurse limitate din perspectiva realizării de investiții, acestea fiind atributul UAT-urilor;
- ❑ În general, Operatorii cu investiții mari sunt cei care operează în zona metropolitană.



Titlu capitol: DURATA CONTRACTULUI

- În general, Operatorii metropolitani au încheiat Contracte cu durată maximă de 10 ani. În această situație, durata se corelează cu investițiile realizate sau în curs de realizare.
- Majoritatea Operatorilor au contracte de 5-7 ani.
- Discuțiile purtate cu Operatorii conturează redefinirea termenelor acestora, în condițiile modificării legislației referitoare la zonele metropolitane, extinderea serviciului în afara municipiilor reședință fiind o oportunitate.

Regulamentul 1370/2007 și legislația națională precizează durata contractelor și limitele de timp referitoare la prelungirea acestora.

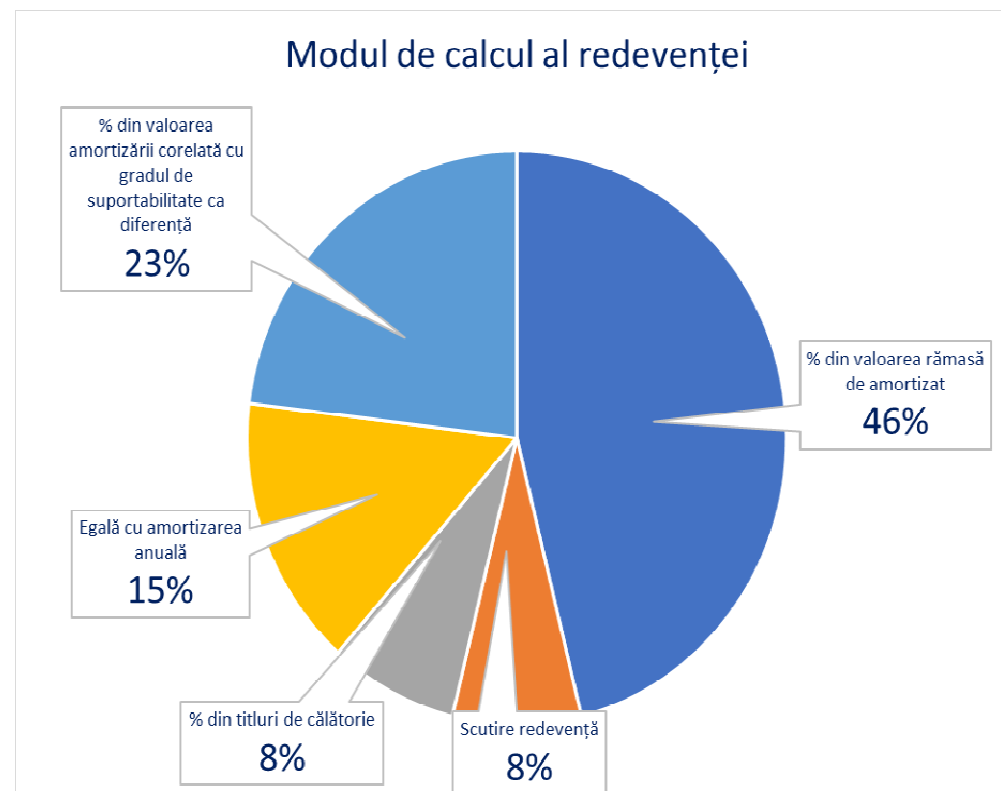


Titlul capitolului: REDEVENȚA

- ❑ Există o varietate ridicată de metodologii de calcul a redevenței la Operatorii analizați;
- ❑ Majoritatea Operatorilor se raportează la aplicarea unui procent din valoarea rămasă de amortizat;
- ❑ Bunele practici, în ceea ce privește stabilirea nivelului redevenței aferent bunurilor concesionate, recomandă să fie avute în vedere următoarele obiective:
 - Minimizarea impactului asupra populației
 - Simplificarea procedurilor de decontare.
- ❑ În Contractele analizate nu există prevederi la plata redevenței pentru serviciul public executat, fapt consonant cu faptul că aceste Contracte de delegare sunt încheiate cu Operator intern.

Recomandare:

Operatorul împreună cu Autoritatea contractantă va adopta varianta corespunzătoare strategiei proprii de dezvoltare și va adapta Contractul conform variantei adoptate de comun acord.



Titlul capitolului: REDEVENȚA

Legislația aplicabilă:

- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 - Parlamentul României la:
 - art. 29, alin. (7) referitor la redevența stabilită la nivelul Contractelor de delegare;
 - Art. 29, alin (8), pct. b - referitor la negocierea acesteia;
 - Art. 29. alin. (14), lit. m - referitor la calculul gradului de suportabilitate al populației în contextul SIEG

Bunele practici recomandă: în funcție de situațiile concrete, părțile Contractului pot analiza doua variante de calcul:

- ✓ **Varianta I:** Redeventa este egala cu valoarea ramasa anuala a bunurilor concesionate sau procent din această valoare.
- ✓ **Varianta II :** Redeventa este la o valoarea simbolica, subunitară, putând să fie chiar nula, raportată la valoarea bunurilor concesionate. În această situație, impactul asupra celorlalți parametri – cheltuieli, compensație, etc. fiind nesemnificativ, fapt normal în condițiile unui SIEG.

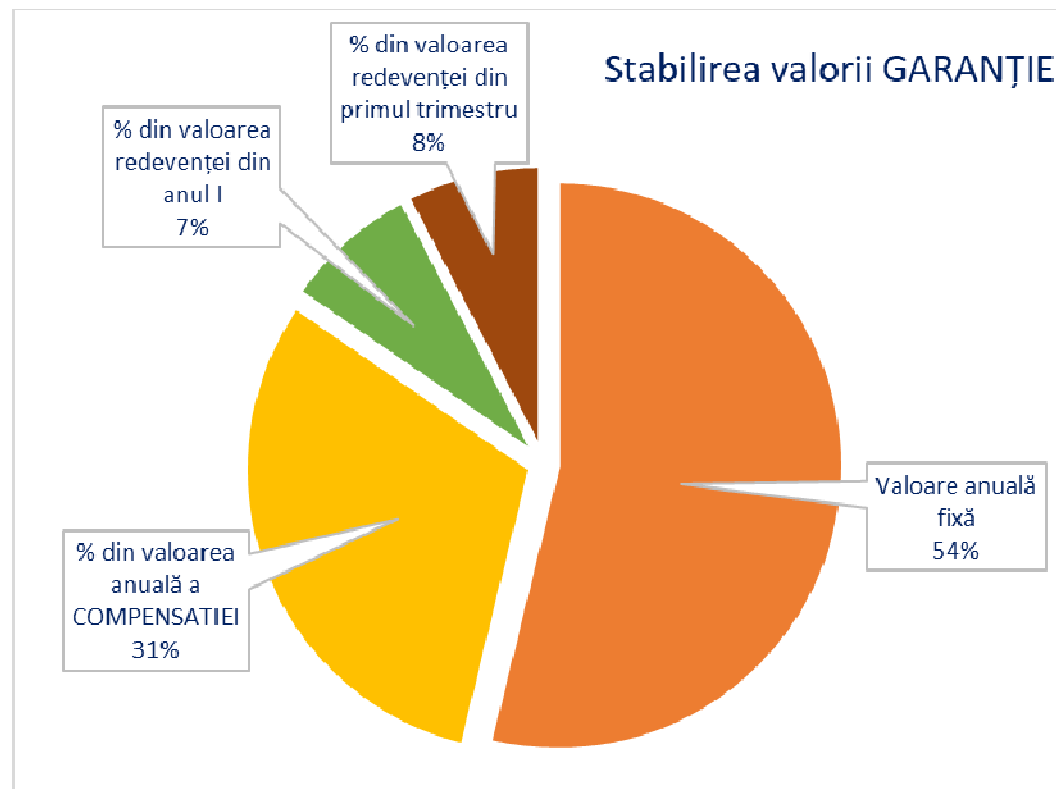


Titlul capitolului: GARANȚIA

- Toți Operatorii respectă prevederile legale referitoare la GARANȚII, respectând astfel o condiție majoră pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii.
- Majoritatea Operatorilor au stabilit o valoare fixă anuală a GARANȚIEI.
- O pondere ridicată, corelează valoarea GARANȚIEI cu COMPENSAȚIA, aceasta fiind calculată anual, deci respectând proporționalitatea.

Legislația aplicabilă:

- ❑ Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, art. 29, alin. (11), lit. n și art. 30, alin. (3)



Titlul capitolului: DIFERENȚE DE TARIF

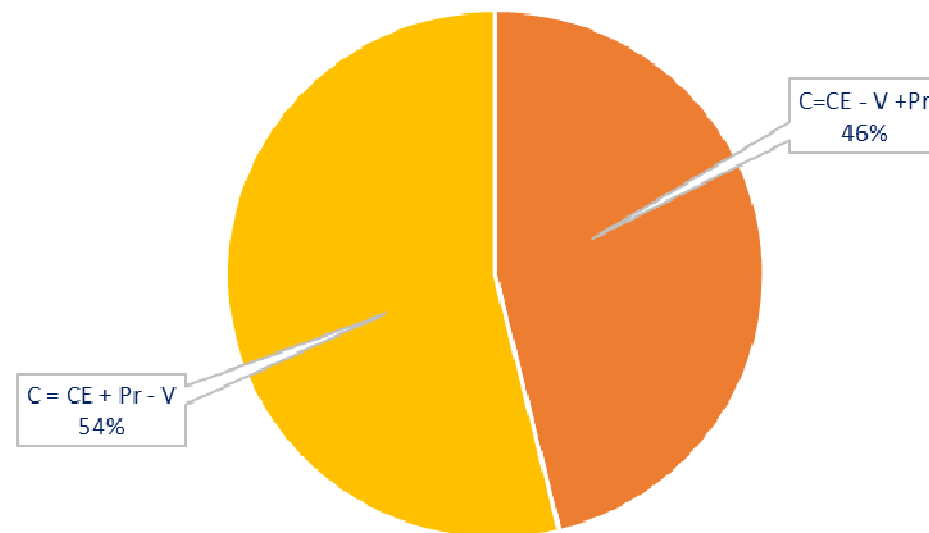
- Toți Operatorii analizați respectă formularele și documentele de fundamentare a diferențelor de tarif;
- În toate formularele de decont se respectă principiul conform căruia diferențele de tarif sunt o formă de compensare;
- Toți Operatorii utilizează documente justificative pentru plata diferențelor de tarif;
- Diferențele de tarif se asimilează titlurilor de călătorie din punct de vedere fiscal la toți Operatorii.



Titlul capitolului: COMPENSAȚIA

- Doar 46% dintre Operatori utilizează formula de calcul a compensației din Regulamentul 1370/2007;
- 54% dintre Operatori utilizează formula existentă în legislația națională;
- Fiind un SIEG se recomandă utilizarea formulei din Regulamentul 1370/2007;
- Pentru OPERATORII INTERNI, compensația este asociată „**obligăției de serviciu public**” – PSO.

Formula de calcul a COMPENSAȚIEI





Titlul capitolului: COMPENSAȚIA

- **Legislația aplicabilă:**

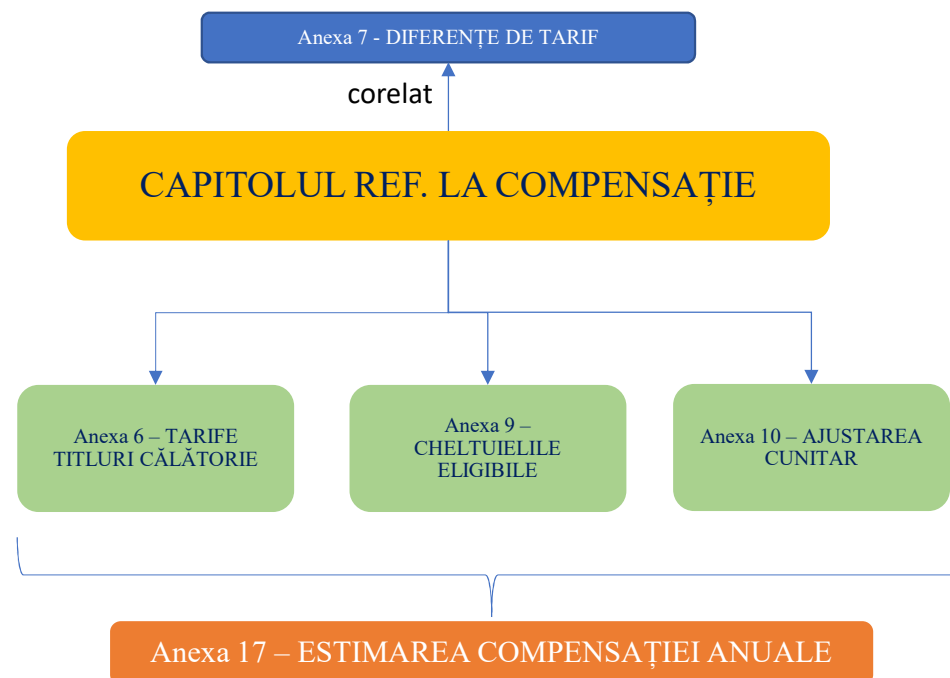
- **Regulamentul 1370/2007 definește la art. 2, litera (e) „obligația de serviciu public”, respective litera (g) „compensația”;**
 - ***Anexa la Regulamentul 1370/2007 explicitează compensația astfel: $C = CE - V + Pr$***
 - *Ordinul nr. 134/2019 privind modificarea și completarea Ordinului președintelui 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*
-

Corelații referitoare la COMPENSAȚIE

RECOMANDĂRI:

În calculul compensației o influență majoră este deținută de :

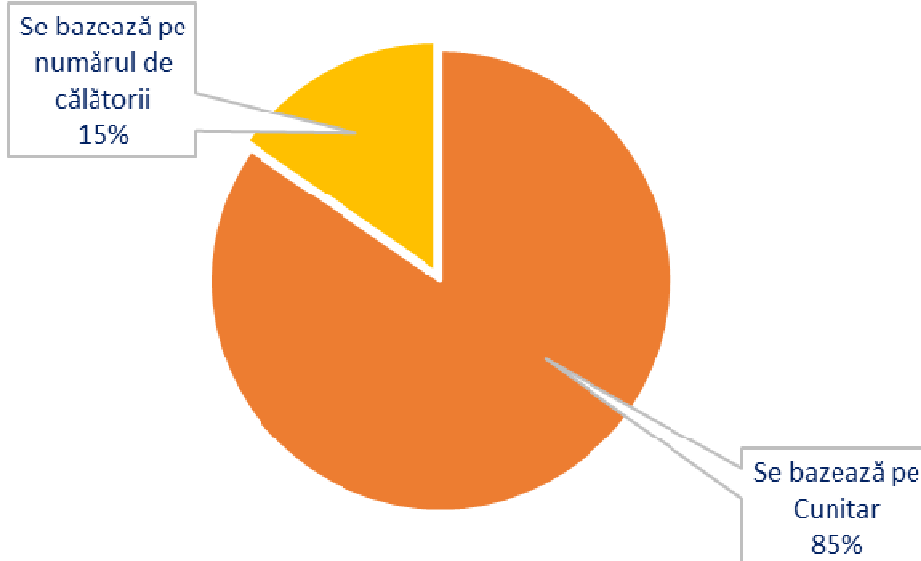
- Veniturile obținute din titlurile de călătorie, acestea fiind influențate de tarifele la bilete și abonamente;
- Veniturile din facilitățile acordate de către UAT-uri beneficiarilor de transport public;
- Respectarea legislației referitoare la cheltuielile eligibile
- Estimarea anuală permite asigurarea fluxurilor de capital necesare funcționării Operatorului;
- Regularizarea anuală – prin auditarea veniturilor și cheltuielilor – permit evitarea supracompensării sau subcompensării, respectiv ajustarea parametrilor Contractului.



Decontul lunar – COMPENSAȚIA

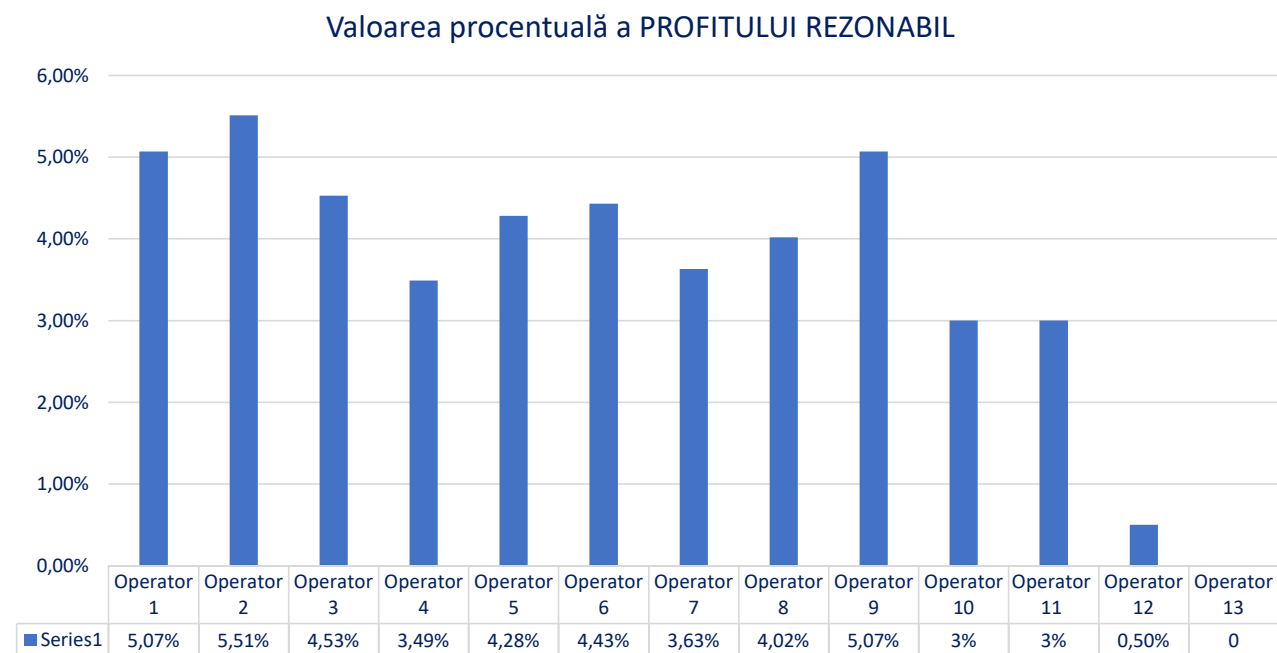
- Majoritatea Operatorilor de transport public utilizează metodologia de decontare structurată pe:
 - Cunitar/km
 - Calculul Cunitar pentru toate modurile de transport

Fundamentarea decontului lunar/anual



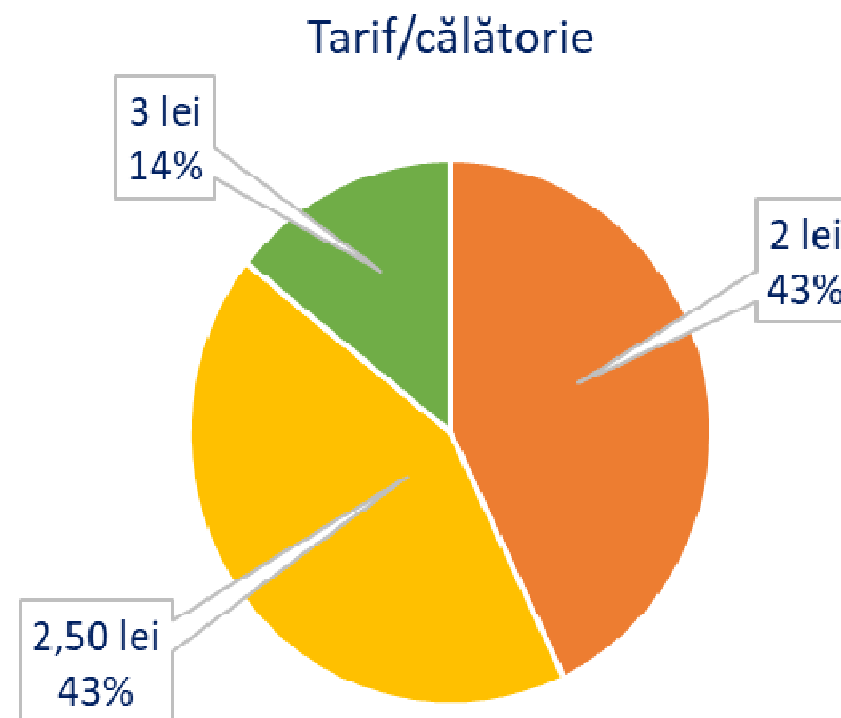
Profitul rezonabil

- Valoarea profitului rezonabil variază între 0,5% - 5,51%
- Operatorii care operează în zona metropolitană și cei care au realizat investiții, au în Contract un Pr mai mare de 5%.



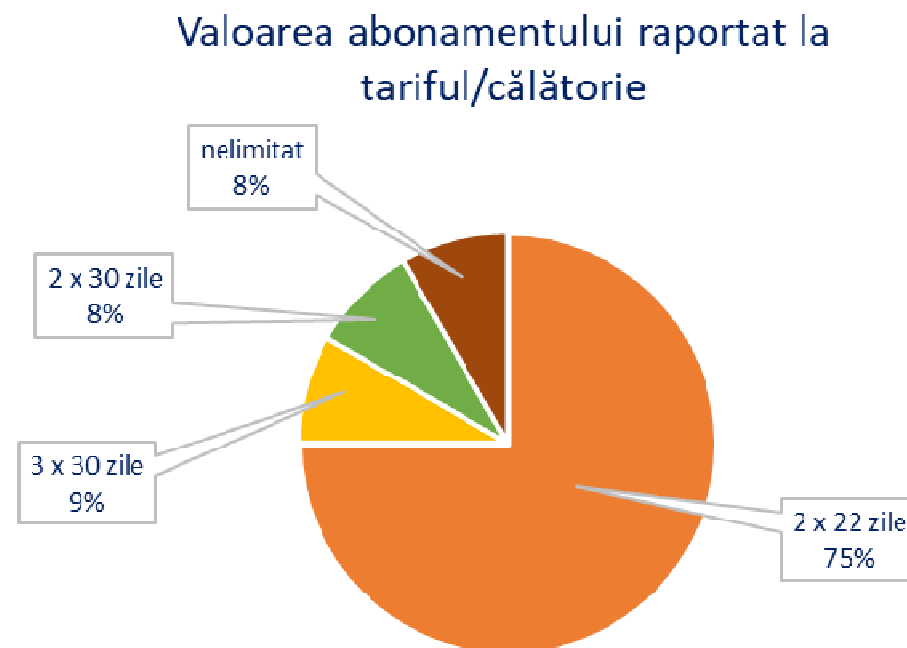
Titlul capitolului: TITLURI DE CĂLĂTORIE

- La nivelul tuturor Operatorilor analizați:
 - Autoritatea contractantă/UAT stabilește prin acte administrative tarifele de călătorie pentru beneficiarii serviciului;
 - Operatorii beneficiază de veniturile obținute din vânzarea titlurilor de călătorie;
 - Operatorii organizează activitatea de control a titlurilor de călătorie;
 - Există o metodologie clară de fundamentare a titlurilor de călătorie și o metodologie de ajustare a acestora.



Titlul capitolului: TITLURI DE CĂLĂTORIE

- 75% dintre Operatori raportează valoarea abonamentului la 2 călătorii/zi x 22 zile lucrătoare;
- La nivelul abonamentelor se înregistrează cea mai mare varietate de tipuri de abonament, aceasta fiind determinată și de combinarea lor cu facilitățile acordate beneficiarilor – 32 tipuri de titluri de călătorie.
- Varietatea mare a titlurilor este anticiclică cu politica de integrare tarifară.



Tipuri de TITLURI DE CĂLĂTORIE

CATEGORIE

ATTRIBUTE

CODUL

CATEGORIE SI SUB-CATEGORIE	Bilet cursa simpla	B1
	Bilet 2 curse	B2
	Bilet 30 minute	B30
	Bilet 60 minute	B60
	Pachet 10 curse	P10
	Pachet 20 curse	P20
	Pachet 200 curse	P200
	Bilete Contravenionale	BC
	Portofel Electronic	PE
	Abonament 1 zi	A1
	Abonament 3 zile	A3
	Abinament saptamanal	A7
	Abonament 2 saptamani	A14
	Abonament lunar	A30
	Abonament 3 luni	A90
	Abonament 6 luni	A180
	Abonament anual	A365

TITULAR	NOMINAL	0
	LA PURTATOR	1

PRET	PRET PLIN	0
	PRET REDUS	1
	GRATUIT	2
	CONTRAVENTIONAL	3
	1: PRET PLIN	0
	2: PRET REDUS	1
	GRATUIT	2
CONTRAVENTIONAL	3	

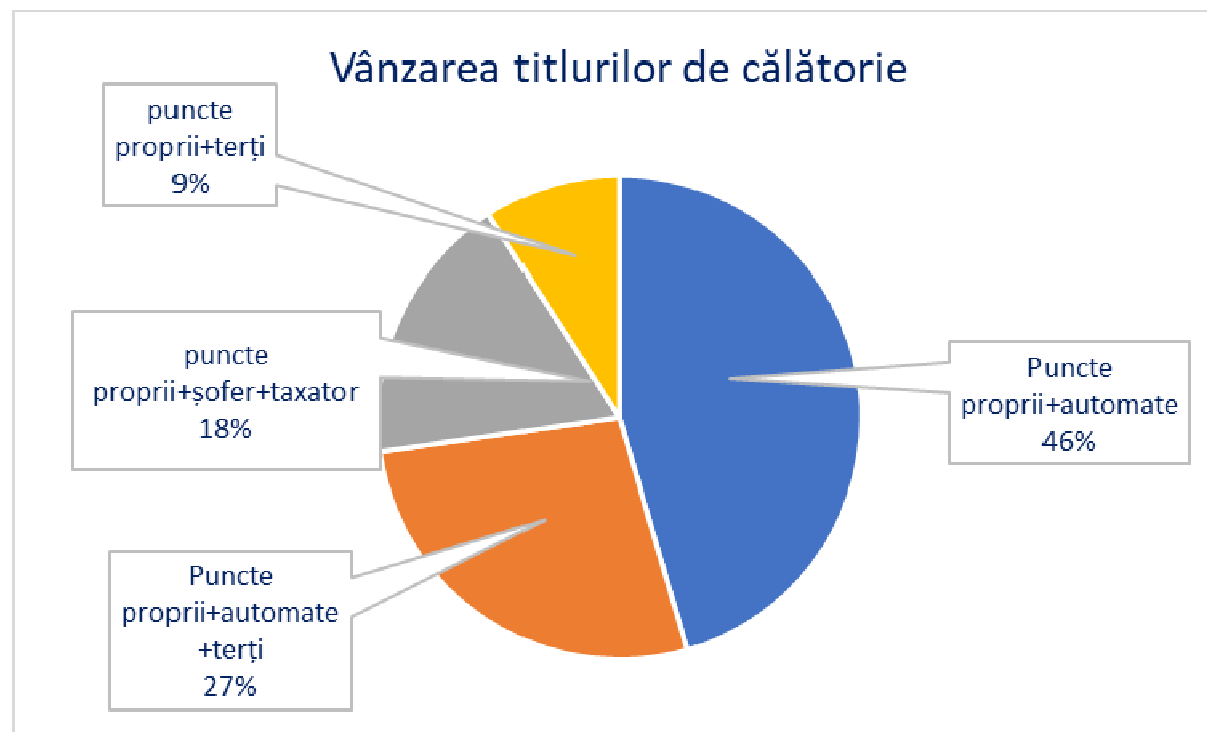
LIMITĂRI	NELIMITAT	0
	LIMITAT	1
	NELIMITAT	0
	LIMITAT	1
	NELIMITAT	0
	LIMITAT	1
	NELIMITAT	0
	LIMITAT	1
	NELIMITAT	0
	LIMITAT	1
	NELIMITAT	0
	LIMITAT	1
	NELIMITAT	0
	LIMITAT	1
	NELIMITAT	0
	LIMITAT	1

[illegible]

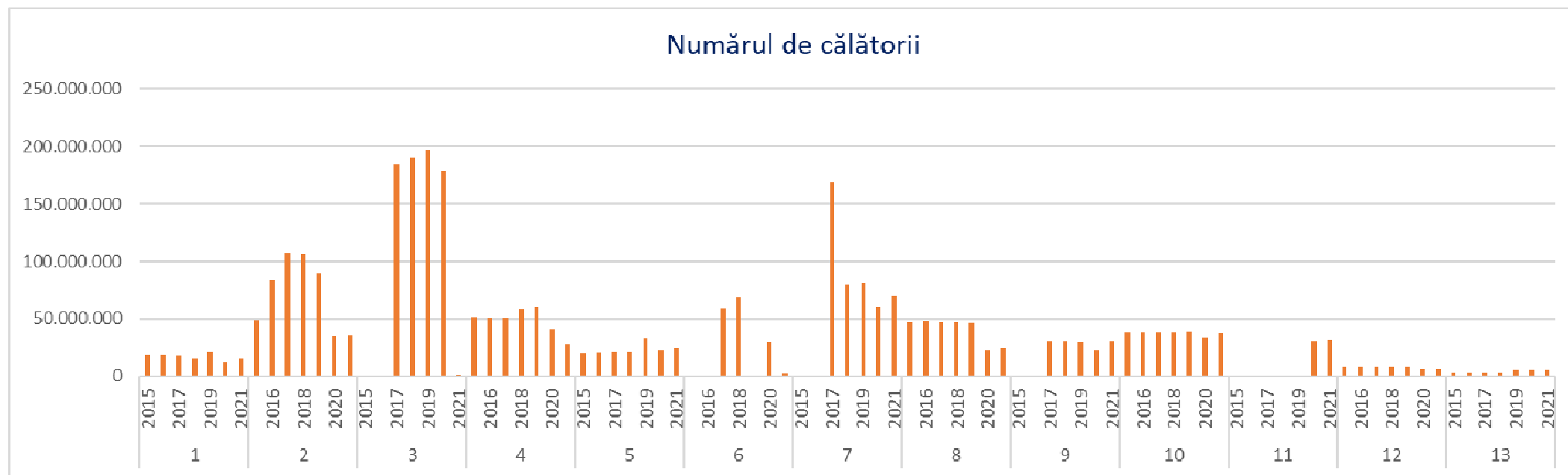
CODUL UNIC DE IDENTIFICARE	Cat./0/0/0/0
	Cat./0/0/0/1
	Cat./0/0/1/0
	Cat./0/0/1/1
	Cat./0/1/0/0
	Cat./0/1/0/1
	Cat./0/1/1/0
	Cat./0/1/1/1
	Cat./0/2/0/0
	Cat./0/2/0/1
	Cat./0/2/1/0
	Cat./0/2/1/1
	Cat./0/3/0/0
	Cat./0/3/0/1
	Cat./0/3/1/0
	Cat./0/3/1/1
	Cat./0/0/0/0
	Cat./0/0/0/1
	Cat./0/0/1/0
	Cat./0/0/1/1
	Cat./0/1/0/0
	Cat./0/1/0/1
	Cat./0/1/1/0
Cat./0/1/1/1	
Cat./0/2/0/0	
Cat./0/2/0/1	
Cat./0/2/1/0	
Cat./0/2/1/1	
Cat./0/3/0/0	
Cat./0/3/0/1	
Cat./0/3/1/0	
Cat./0/3/1/1	

Vânzarea titlurilor de călătorie

- Majoritatea Operatorilor au puncte de desfacere și automate de bilete;
- 18% utilizează șoferii și taxatorii pentru vânzarea titlurilor de călătorie;
- Tendința ultimilor ani a fost de diversificare prin sisteme electronice și automate.



Numărul de călătorii



Lungimea traseelor

- Operatorii cu peste 600 de km activează în zona metropolitană;
- În general, ultimii ani a însemnat extinderea transportului public – MaaS;
- Apariția Legii zonelor metropolitane va dezvolta transportul public în zonele metropolitane



Obiectivele zonelor metropolitane

Articolul 10

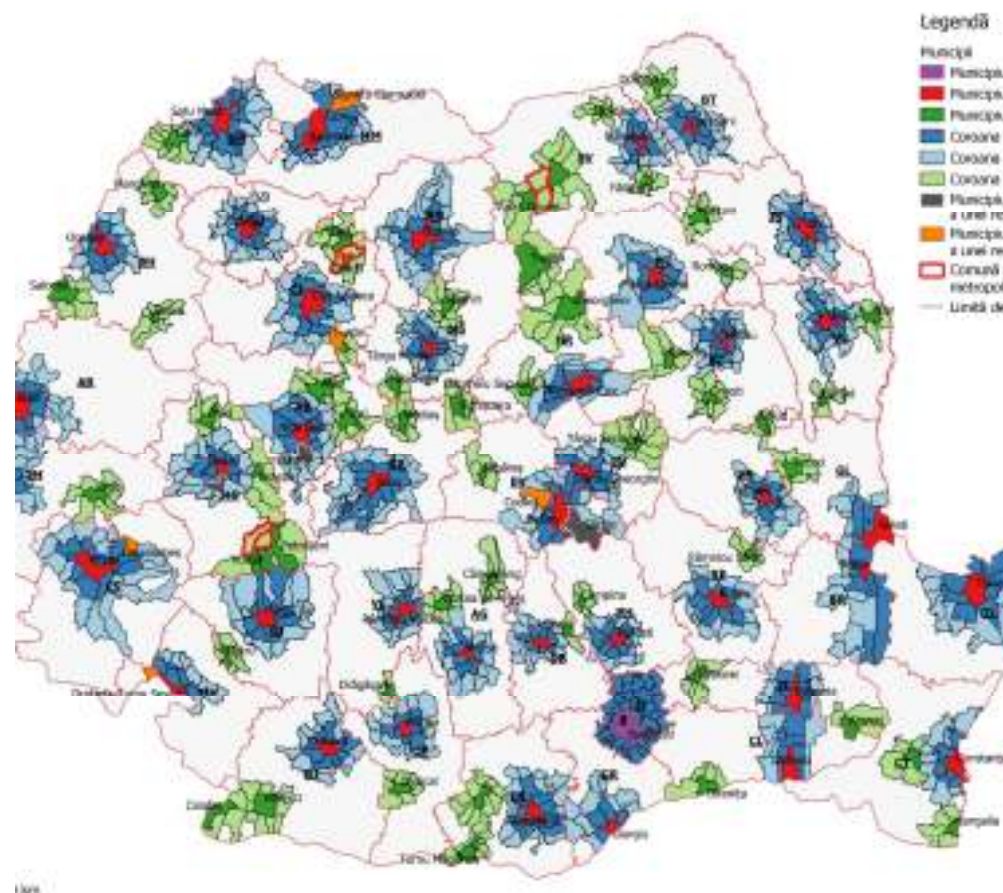
(1) Zonele metropolitane se pot constitui pentru următoarele obiective:

- a) asigurarea unei planificări teritoriale integrate și durabile;
- b) dezvoltarea infrastructurilor și a obiectivelor de dezvoltare de interes comun care să asigure mobilitatea în cadrul zonei metropolitane;
- c) îmbunătățirea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare;
- d) modernizarea, dezvoltarea, interconectarea și creșterea eficienței serviciilor publice;
- e) furnizarea în comun a unor servicii publice sau de interes local;
- f) dezvoltarea integrată și durabilă a teritoriului tuturor unităților administrativ-teritoriale care compun zona metropolitană;
- g) dezvoltarea economică integrată și creșterea competitivității economice;
- h) dezvoltarea resurselor umane și a capitalului uman, creșterea ratei de ocupare și combaterea excluziunii și a dezechilibrelor sociale pentru toate categoriile sociale;
- i) abordarea integrată a problematicii specifice grupurilor vulnerabile și comunităților marginalizate;
- j) diminuarea dezechilibrelor socio-economice în dezvoltarea teritorială, la nivelul unităților administrativ-teritoriale aferente coroanei 1 și coroanei 2 ale teritoriilor metropolitane;
- k) alte obiective care se circumscriu obiectivelor generale ale politicii de dezvoltare metropolitană prevăzute la art. 3

(2) Zona metropolitană poate îndeplini unul sau mai multe dintre obiectivele prevăzute la alin. (1).

Corelarea sistemelor de transport public local de calatori la nivelul judetului intre sistemul de transport public metropolitan si transportul public judetean

- Fiecare judet poate avea 1,2,3,4 sau 5 zone metropolitane pentru care serviciul de transport public este coordonat de catre ADI-uri.
- Gestionarea serviciului de transport public pentru zonele exterioare zonelor metropolitane intra in responsabilitatea consiliilor judetene.
- Este necesara o strinsa colaborare intre UAT-urile unui judet pentru realizarea unei gindiri integrate a transportului public, care urmeaza a fi gestionat de zonele metropolitane si de catre Consiliul Judetean.
- Consiliul Judetean are de asemenea obligatia de a incheia contracte de delegare a gestiunii serviciului public de transport pe zona extra metropolitana, in conformitate cu Regulamentul 1370/2007 si legislatia nationala.
- Zona metropolitana Bucuresti – Ilfov a fost constituita pe intreg teritoriul Judetului Ilfov, in jurul municipiului Bucuresti, fiind singura zona / judet care nu necesita modificari substantiale.
- Recomandarea este de a se realiza un singur studiu de oportunitate pentru intregul judet, care sa stabileasca obiectivele si responsabilitatile fiecărei structuri desemnate sa gestioneze serviciul de transport public de calatori.



Impactul asupra contractelor existente de delegare de gestiune privind serviciul de transport public (1)

1. Refacerea studiului de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public pe noua zona metropolitană sau pe toată aria județului pentru a se realiza corelarea între zonele metropolitane și cu transportul județean

- Descrierea sistemului existent, inclusiv a bunurilor publice care constituie sistemul de transport public existent;
- Descrierea cadrului instituțional și de reglementare
- Principiile de dezvoltare a noului serviciu extins de transport public
 - Dezvoltarea cererii de transport
 - Principiul de creare a unei rețele de transport local / județean interconectat, pentru creșterea accesibilității
 - Tratamente egale față de operatorii prestatori ai serviciului
- Programul Integrat de Transport Public pe zona metropolitană sau pe zona județului și prezentarea rutelor pentru fiecare ADI/Județ.
- Tarife și politica tarifară integrată pentru transportul public de călători
- Politica investițională, necesarul de echipamente pentru realizarea sistemului integrat de transport public
- Prezentarea operatorilor regionali propuși pentru delegarea serviciului public sau a procedurii de selectare a operatorilor privați.

Link-ul prezintă un model de studiu de oportunitate la nivel de județ realizat pentru transportul public în zona metropolitană București – Ilfov.

<https://tpbi.ro/file/2021/04/Studiul-de-Oportunitate.pdf>



Impactul asupra contractelor existente de delegare de gestiune privind serviciul de transport public (2)

2. Modificarea contractelor existente

- Stabilirea membrilor ADI
- Stabilirea programului de transport si de circulatie
- Categoriile de bunuri folosite , inclusiv redeventa
- Politica tarifara, propunere de tarificare zonala,
- Stabilirea cheltuielilor necesare pentru aplicarea noului program de transport
- Revizuirea listei privind gratuitatile si a modalitatii de distribuire a diferentelor de tarif pe fiecare UAT
- De analizat posibilitatea cresterii veniturilor printr-o politica eficienta si validare obligatorie.
- Revizuirea programelor de investitii
- Corelarea programului de transport pentru zona metropolitana cu programul judetean precum si cu alte zone metropolitane din cadrul judetului.

Impactul asupra contractelor existente de delegare de gestiune privind serviciul de transport public (3)

3. Luarea unor masuri de eficientizare a activitatii operatorilor regionali pentru a putea face fata unor noi cerinte precum si organizarea sistemului extins de transport public, conform studiului de oportunitate

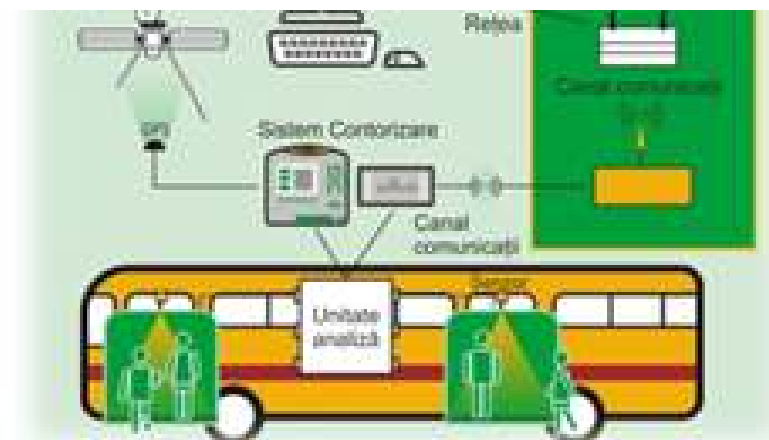
Pentru evitarea supra sau sub compensarea serviciului public, Entitatea Contractantă va realiza un Audit Tehnico-Economic privind serviciul de transport public de călători delegat ce va fi finalizat până la data de 31 martie a anului următor pentru anul precedent.

Raportul de audit va stabili:

- i. costul/km eligibil pentru fiecare tip de transport (tramvai, troleibuz, autobuz urban și regional),
 - ii. valoarea anuală a compensării pe baza cheltuielilor efective eligibile suportate de operator pentru prestarea obligației de serviciu public efective, pe categorii de costuri ;
 - iii. valoarea decontului anual pentru regularizarea compensației;
 - iv. recomandări privind îmbunătățirea modului de gestiune a contractului referitoare la modul de organizare a evidenței contabile, procedurilor și normelor interne precum și activității operaționale pentru realizarea obligației de serviciu public contractată
 - v. verificarea și certificarea nivelului de realizare a țintelor anuale din *Planul de eficientizare*
 - vi. costul/km eligibil pentru fiecare mod de transport (tramvai, troleibuz, autobuz urban și regional) pentru anul următor anului auditat.
- Aplicarea noului cost/km se va face prin încheierea unui act adițional la Contract.

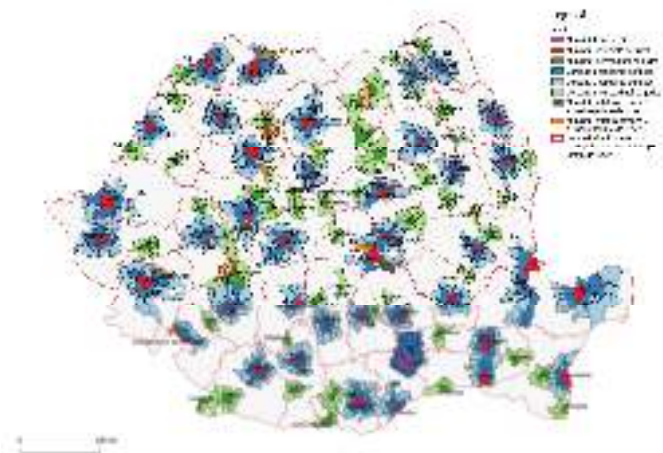
Recomandari privind contractele de delegare de gestiune

- Realizarea unei analize privind numarul de contracte de delegare de gestiune incheiate in tara in conformitate cu Regulamentul 1370/2007, formula utilizata pentru compensatie, modul de plata a TVA,
- Stabilirea abordarii unitare si ulterior realizarea unui ordin comun Consiliul Concurentei si ANRSC privind modelul de contract de delegare de gestiune si calculul compensatiei
- Utilizarea aceleiasi metode de calculare compensatie si TVA pentru toti operatorii, interni, regionali sau privati.
- Realizarea programelor de dezvoltare / investitii pe intreaga zona metropolitana si corelat cu dezvoltarea sistemului de transport public judetean



Principalele recomandari pentru realizarea transportului public in contextul noii legislatii privind zonele metropolitane

- Realizarea unui grup de lucru la nivelul fiecarui judet pentru stabilirea modalitatii de aplicarea a noii legislatii;
- Stabilirea unui plan cu actiunile ce trebuiesc realizate pe termen scurt si pe termen mai lung;
- Utilizarea structurilor asociative a zonelor metropolitane pentru aplicarea unor modele de succes;
- Includerea Consiliului Judetean in structurile ADI pentru a se realiza o dezvoltare integrata a judetului si cu posibilitatea de a contribui la finantarea proiectelor de dezvoltare (ex- model Bucuresti – Ilfov, Iasi , etc.)
- Utilizarea sistemului de benchmarking, realizat pentru stabilirea performantelor in domeniul transportului public, ce poate fi ulterior extins la transportul metropolitan si transportul judetean.



**Va multumim si va stam la dispozitie
pentru orice intrebare si clarificare!**



***An efficient, integrated, sustainable and safe,
transportation system, designed to promote socially
inclusive economic development.***

