

Anexa 1 la HCL nr. 17/2026

STUDIU DE OPORTUNITATE

în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 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:

Studiu de oportunitate

privind

**stabilirea modalității de gestiune
a serviciilor de transport public de persoane
prin curse regulate în aria de competență teritorială
a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Județean
"TRANSTIMIȘ"**

1. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI.

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

Obiectul prezentei documentații îl constituie elaborarea studiului de oportunitate în vederea alegerii modalității de gestiune a serviciului de transport public de călători prin curse regulate în aria de competență teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Județean "TRANSTIMIȘ".

Obiectivul studiului îl constituie stabilirea modalității de gestiune a serviciului public județean de transport persoane prin curse regulate și a modalității de atribuire a contractelor de servicii publice de transport de călători prin curse regulate în aria de competență teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Județean "TRANSTIMIȘ", privind atribuirea gestiunii serviciului și de administrare a bunurilor aparținând patrimoniului public și privat din infrastructura tehnico-edilitară și a mijloacelor de transport, dacă este cazul, operatorilor care au calitatea de operator de transport rutier, care dispun de experiența necesară în vederea continuării și dezvoltării activității în condiții de eficiență managerială și financiară, de competitivitate pe piață în prestarea acestor servicii, de capacitatea tehnică și profesională necesară.

Scopul urmărit este de a dezvolta comunitățile care compun U.A.T. Județul Timiș iar această dezvoltare să fie durabilă este necesară o strategie de dezvoltare la nivel local care să corespundă nevoilor reale identificate la un moment dat și care totodată să fie flexibilă în așa fel încât să poată răspunde și în situația în care apar pe parcurs și alte nevoi ale comunităților. Strategia de dezvoltare reprezintă un instrument programatic util pentru serviciu de mobilitate și stabilirea direcțiilor în care trebuie să se îndrepte dezvoltarea, prioritățile care sunt fixate pentru o perioadă bine determinată în timp prin valorificarea tuturor oportunităților existente.

Deficiențe actuale

- S-a constatat că nu există elaborată o strategie de dezvoltare a asociației în concordanță cu Strategiile de Dezvoltare Durabilă, atât la nivel național, regional cât și local pentru perioada programatică 2021-2027.
- S-a constatat că nu există **în acest context impusă dezvoltarea** capacității de a înfrunta dificultățile de către asociația care prestează un serviciu de mobilitate în slujba utilizatorului, în conformitate cu noile cerințe.
- Nu sunt în cadrul asociației strategii de dezvoltare durabilă elaborate ca să aibă în vedere schimbările generate de contextul mondial și european atât politic, climatic și economic, de criza COVID 19 și de o posibilă viitoare criză economică care generează o puternică nevoie de reziliență.
- Nu a fost contextualizată legislația în domeniul asociației de dezvoltare intercomunitară cu privire la elaborarea strategiei asociației și îndeplinirii atribuțiilor prevăzute în mod expres de legislația specială din domeniul transportului public de persoane.
- Nu a fost realizată o viziune de dezvoltare realizabilă prin stabilirea unor priorități a măsurilor și a activităților prin care asociația să poată răspunde atât nevoilor interne cât și provocărilor din exterior.
- Considerăm faptul că o Strategie de dezvoltare a asociației nu este "de calitate" prin faptul că a făcut o cercetare de calitate sau că a stabilit priorități complexe. Calitatea unei Strategii de dezvoltare a asociației o reprezintă modul în care ea poate fi pusă în aplicare și care se face

înțeleasă pentru cei care o pot pune în aplicare și implicit pentru utilizatori care să poată înțelege nivelul la care a fost aplicată sau dacă este aplicată.

2. STRATEGIA DE DEZVOLTARE A ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARE TRANSPORT JUDEȚEAN TRANSTIMIȘ - VIZIUNE 2035.

1. Serviciile de utilități publice sunt în responsabilitatea autorităților administrației publice locale sau, după caz, a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, conform mandatelor acordate acestora prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre. Serviciile de utilități publice se organizează și se gestionează cu respectarea prevederilor legale, potrivit hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în funcție de gradul de urbanizare, de importanța economico-socială a localităților, de mărimea și de gradul de dezvoltare ale acestora și în raport cu infrastructura tehnico-edilitară existentă.

2. În organizarea, funcționarea și dezvoltarea serviciilor de utilități publice interesul general al colectivităților locale este prioritar și vizează satisfacerea cât mai completă a cerințelor utilizatorilor, protejarea intereselor acestora, întărirea coeziunii economico-sociale la nivelul colectivităților locale, precum și dezvoltarea durabilă a unităților administrativ-teritoriale.

3. Serviciile de utilități publice se organizează și funcționează cu respectarea prevederilor legale în vigoare privind administrația publică locală, descentralizarea administrativă și financiară, dezvoltarea regională, finanțele publice locale și cu respectarea principiului asocierii intercomunitare.

4. Autoritățile administrației publice locale au competențe partajate cu autoritățile administrației publice centrale și cu autoritățile de reglementare competente în ceea ce privește reglementarea, monitorizarea și controlul serviciilor comunitare de utilități publice.

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

6. Elaborarea strategiei de dezvoltare a asociației de dezvoltare intercomunitară privind sistemul de transport multimodal, multioperator și multipolar Public Județean de Persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a U.A.T. Județul Timiș reprezentând un pilon al mobilității și totodată pilon al dezvoltării locale.

7. **Scopul** strategiei de dezvoltare îl constituie modernizarea și dezvoltarea sistemului de transport public județean de persoane la nivelul Județului Timiș prin participarea tuturor U.A.T.-urilor din cadrul U.A.T. Județul Timiș prin intermediul asociației de dezvoltare intercomunitară TRANSTIMIȘ prin care să fie atribuite contractele de servicii publice de transport de călători prin curse regulate în aria de competență teritorială a U.A.T. Județul Timiș, respectiv prin atribuirea gestiunii serviciului și administrare al bunurilor aparținând patrimoniului public și privat din infrastructura tehnico-edilitară și a mijloacelor de transport, operatorilor de transport / transportatorilor autorizați, care dispun de experiența necesară în vederea continuării și dezvoltării activității în condiții de eficiență managerială și financiară, de competitivitate pe piață în prestarea acestor servicii, de capacitatea tehnică și profesională necesară. Strategia mai are ca **scop** analiza cadrului juridic și instituțional privind dezvoltarea asociației de dezvoltare intercomunitară TRANSTIMIȘ privind sistemul de transport multimodal, multioperator și multipolar public județean de persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a U.A.T. Județul Timiș, asigurând un serviciu de mobilitate atractiv pentru utilizatori.

8. Scopul asociației este conform prevederilor statutare privind:

8.1.Înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului public de transport local în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară, pe raza de competență a unităților administrativ- teritoriale membre.

8.2.Îmbunătățirea mobilității integrate prin administrarea coordonată și finanțarea corespunzătoare a serviciilor publice de transport în zona de competență a asociației prin următoarele:

- Stimularea cooperării intracomunitare în scopul realizării unor proiecte comune, conform legislației naționale și comunitare.

- Stabilirea politicilor privind planificarea strategică, monitorizarea și avizarea activităților de transport în aria de competență a asociației de dezvoltare intercomunitară pentru transportul cu: tramvaie, troleibuze, autobuze, transport naval respectiv trenuri regionale, alte mijloace terestre, pe apă și suspendate inclusiv alte sisteme de transport alternativ.

- Realizarea unor rețele de transport spre aglomerația urbană Timișoara care să asigure o reducere accelerată a întârzierilor în circulația mijloacelor de transport.

- Creșterea calității transportului public de persoane, a accesibilității și atractivității acestuia pentru satisfacerea mobilității populației care să ducă la descurajarea utilizării autoturismelor personale și obținerea unei eficiențe energetice sporite în transportul public de persoane.

9.Principalele direcții de activitate ale asociației prezintă elemente legate de promovarea unei strategii coerente de dezvoltare durabilă privind transportul public local.

10.Printre atribuțiile asociației se numără și elaborarea respectiv, aprobarea strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor, a programelor de reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de utilități publice existente, precum și a programelor de înființare a unor noi sisteme.

11.Pe viitor, asociația își propune dezvoltarea echilibrată, durabilă și eficientă a serviciului de transport public de persoane efectuat pe aria de competență a asociației prin asigurarea unui serviciu de calitate la standarde europene, context ce implică, printre altele- menținerea și consolidarea coeziunii economico- sociale și teritoriale respectiv, corelarea capacității diferitelor mijloace de transport cu fluxurile de călători existente.

12.Sub rezerva interoperabilității, asociația va constitui un partener activ pentru autoritățile și/ sau instituțiile interesate în vederea asigurării cadrului instituțional de cooperare, colaborare, promovare și susținere a intereselor comune cu privire la furnizarea/ prestarea și dezvoltarea serviciului de transport public de persoane.

3. CONTEXTUALIZAREA LEGISLAȚIEI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE

Analiza cadrului juridic și instituțional privind supravegherea, controlul și organizarea sistemului de transport public județean de persoane în județul Timiș se realizează, în baza legislației comunitare respectiv al legislației naționale, enumerată mai jos dar nu în mod limitativ:

Legislație principală de reglementare la nivel comunitar.

1.Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";

2.Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători feroviar și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";

3.Comunicare a Comisiei Europene referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și de călători 2014/ C 92/01;

4.Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare

regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";

5.Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006;

6.Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;

7.Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;

8.Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

Legislație principală de reglementare la nivel național

1.Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor;

2.Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale cu completările și modificările ulterioare;

3.Legea nr. 287/2009 privind Codul civil cu completările și modificările ulterioare;

4.Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale cu completările și modificările ulterioare;

5.Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice cu completările și modificările ulterioare;

6.Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu completările și modificările ulterioare;

7.Legea nr. 37/19 ianuarie 2018 privind promovarea transportului ecologic cu completările și modificările ulterioare;

8.Ordonanța de urgență nr. 109 din 30 noiembrie 2011;

9.Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere cu completările și modificările ulterioare;

10.Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare cu completările și modificările ulterioare;

11.Ordinul 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 cu completările și modificările ulterioare;

12.Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996 cu completările și modificările ulterioare;

13.Ordinul nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local cu completările și modificările ulterioare;

14.Ordinul nr. 131/ 2019 privind documentele standard și contractul cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/ sau tramvaie cu completările și modificările ulterioare;

15.Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul Administrativ cu

completările și modificările ulterioare;

16.Constituția României;

17.Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

18.Ordonanța de Guvern nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

19.Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice republicată, cu modificările și completările ulterioare;

20.Ordonanța de Guvern nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport cu completările și modificările ulterioare;

21.Ordinul 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 cu completările și modificările ulterioare;

22.Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;

23.Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local cu completările și modificările ulterioare;

24.Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane cu completările și modificările ulterioare;

25.Acordurile și convențiile internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public de persoane.

Contextualizarea legislației în cadrul strategiei de dezvoltare a asociației

1.Hotărârea nr. 1.017 din 20 decembrie 2018 pentru aprobarea Normelor metodologice privind modalitatea de acordare a drepturilor la transport interurban gratuit persoanelor cu handicap.

2.Hotărârea nr. 1.166 din 18 septembrie 2024 privind aprobarea Strategiei naționale pentru dezvoltarea și susținerea digitalizării prin intermediul centrelor de inovare digitală din România 2024-2027.

3.Hotărârea nr. 1.447 din 21 noiembrie 2024 pentru modificarea unor acte normative în domeniul protecției persoanelor cu dizabilități.

4.Hotărârea nr. 855 din 13 august 2008 pentru aprobarea statutului-cadru al asociațiilor de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile comunitare de utilități publice.

5.Hotărârea nr. 877 din 9 noiembrie 2018 privind adoptarea Strategiei naționale pentru dezvoltarea durabilă a României 2030.

6.Legea nr. 307 din 5 decembrie 2024 privind înființarea Centrului de excelență pentru administrația publică în domeniul dezvoltării durabile.

7.Legea nr. 544 din 12 octombrie 2001 privind liberul acces la informațiile de interes public.

8.Ordin nr. 1.019 din 30 octombrie 2024 pentru stabilirea procedurii de decontare și de asigurare a transferurilor financiare necesare decontării serviciilor de transport interurban furnizate persoanelor cu handicap în baza biletelor de călătorie gratuită, prevăzută la art. 5[^]1 din Normele metodologice privind modalitatea de acordare a drepturilor la transport interurban gratuit persoanelor cu handicap, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.017/2018.

9.Ordin nr. 131/1.401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi

utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie.

10. Ordin nr. 505 din 23 octombrie 2019 privind aprobarea Regulamentului de constatare, notificare și sancționare a abaterilor de la reglementările emise în domeniul de activitate al Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C.

11. Ordonanță nr. 4 din 31 ianuarie 2025 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport.

12. Hotărâre nr. 1.166 din 18 septembrie 2024 privind aprobarea Strategiei naționale pentru dezvoltarea și susținerea digitalizării prin intermediul centrelor de inovare digitală din România 2024-2027.

13. Hotărârea nr. 1.491 din 21 noiembrie 2024 pentru aprobarea Strategiei energetice a României 2025-2035, cu perspectiva anului 2050.

14. Hotărârea nr. 1.628 din 12 decembrie 2024 pentru aprobarea Strategiei naționale privind datele deschise 2024-2028.

15. Hotărârea nr. 59 din 18 ianuarie 2023 pentru aprobarea Strategiei naționale privind educația pentru mediu și schimbări climatice 2023-2030.

16. Hotărârea nr. 246 din 16 februarie 2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice.

17. Hotărârea nr. 877 din 9 noiembrie 2018 privind adoptarea Strategiei naționale pentru dezvoltarea durabilă a României 2030.

18. Hotărârea nr. 1.010 din 14 august 2024 pentru aprobarea Strategiei naționale privind adaptarea la schimbările climatice pentru perioada 2024-2030, cu perspectiva anului 2050.

19. Lege nr. 307 din 5 decembrie 2024 privind înființarea Centrului de excelență pentru administrația publică în domeniul dezvoltării durabile.

20. Legea nr. 327 din 20 decembrie 2024 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 56/2024 privind aprobarea Programului național pentru transformarea digitală a autorităților publice locale.

21. Ordin nr. 21.364 din 29 august 2024 privind aprobarea Normelor metodologice pentru punerea în aplicare a Programului național pentru transformarea digitală a autorităților publice locale.

22. Ordin nr. 21.364 din 29 august 2024 privind aprobarea Normelor metodologice pentru punerea în aplicare a Programului național pentru transformarea digitală a autorităților publice locale.

23. Ordonanță de urgență nr. 56 din 30 mai 2024 privind aprobarea Programului național pentru transformarea digitală a autorităților publice locale.

24. Ordonanță de urgență nr. 155 din 30 decembrie 2024 privind instituirea unui cadru pentru securitatea cibernetică a rețelelor și sistemelor informatice din spațiul cibernetic național civil.

25. Ordin nr. 26 din 29 ianuarie 2025 pentru aprobarea modelului, conținutului și caracteristicilor de tipărire ale formularului tipizat "Proces-verbal de constatare și sancționare a contravențiilor", utilizat de personalul Agenției pentru Monitorizarea și Evaluarea Performanțelor Întreprinderilor Publice.

Contextualizarea legislației în domeniul asociației de dezvoltare intercomunitară. Cadrul legislativ general.

Contextualizarea legislației în cadrul studiului.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea atribuirii gestiunii serviciului de transport public județean de persoane și stabilirea soluțiilor optime pentru modalitatea de gestiune a serviciilor.

Aspecte constatate:

1.Consiliul Județean Timiș, prin prevederile Legii 92 din 10 aprilie 1997 cu modificările și completările ulterioare, este obligat să asigure, să organizeze, să reglementeze, și să controleze prestarea serviciilor publice de transport desfășurat pe raza administrativ teritorială a acestuia. Mai mult, are obligația de a coordona și coopera cu autoritățile publice locale și anume consiliile locale cu privire la asigurarea și dezvoltarea serviciului public de transport de persoane prin curse regulate de interes județean și pentru corelarea acestuia cu serviciile publice de transport local de persoane la nivelul tuturor localităților din județ.

2.România ultimilor 35 de ani a avut parte de schimbări sociale și economice majore însă, transportul public nu și-a găsit o direcție de dezvoltare coerentă, bazată pe analize sau modele specifice. Acest proces de schimbare la nivel de transport public s-a realizat empiric și haotic datorită constrângerilor financiare, dar mai ales, datorită politicilor incoerente la nivel național, regional și local, cu privire la abordarea serviciului de transportului public ca serviciu social, pilon al mobilității și totodată pilon al dezvoltării locale.

3.Se constată că în toată această perioadă nu au fost asumate responsabilități directe care să influențeze pozitiv serviciu de mobilitate prin îmbunătățirea condițiilor pentru realizarea unui serviciu de transport public atractiv, în schimb au fost luate doar măsuri de strictă necesitate. Politicile privind transportul public de persoane în ultimii 35 de ani din partea Guvernului, s-au rezumat la acordarea unor subvenții și facilități pentru diferite categorii sociale de cetățeni. Având în vedere faptul că subvențiile sunt limitate, serviciul de transport public a fost afectat din punct de vedere al calității și atractivității, devenind în final, un serviciu neperformant și neatractiv pentru populație.

4.Odată cu extinderea dezvoltării noilor așezăminte omenești la nivel județean, sau relocarea activităților economice din interiorul orașelor către exterior, serviciul de transport public prin sistemele de transport public existente s-au dovedit inefficiente și lipsite de atractivitate. Rețelele de transport public local, județean și regional care funcționau pe baza unui proiect de rețea ce data de peste 40 de ani, creea zilnic probleme foarte mari din punct de vedere al serviciului prestat, dar mai ales era foarte costisitor atât pentru comunitatea locală, cât și pentru instituțiile care gestionează transportul public local, județean și regional.

5.Se constată faptul că în cadrul sistemului de transport public de persoane costul Operatorului și costul Utilizatorului s-au distanțat foarte mult între ele. **Nu mai putem vorbi de un echilibru între cele două costuri nici la nivel de cost direct (costul călătoriei),** dar mai ales nu putem vorbi de **costul social suportat de către fiecare cetățean în parte.** Desigur că, pentru a limita pierderile în sistemul de transport există posibilitatea de a fi luate măsuri de reducere a costurilor prin optimizarea programului de transport, prin reducerea serviciului de transport public acordând o frecvență mai redusă pe rute sau chiar desființarea de rute. Această abordare empirică și fără analize bazate pe modele teoretice sau modele aplicate, nu este o opțiune și se îndepărtează mult de conceptul de mobilitate. Această abordare afectează în mod direct serviciul de transport public de persoane, ca pilon al mobilității la nivel de comunități, iar în final, afectează dezvoltarea localităților județului atât pe termen scurt cât și pe termen mediu și lung.

6.Obiectivul general al Strategiei Naționale de Dezvoltare Durabilă privind transportul durabil este acela de a se asigura că sistemele de transport răspund nevoilor economice, sociale și de mediu, ale societății, reducând la minimum impactul lor nedorit asupra economiei, societății și mediului. Strategia prevede facilitarea includerii sistemelor urbane ale României în rețeaua europeană prin îmbunătățirea serviciilor rutiere, feroviare, navale și aeriene cu destinații europene. Mai mult decât atât, strategia sprijină dezvoltarea transportului public urban și

interurban și o mai bună coordonare a activităților de management al traficului. O atenție deosebită este acordată grupurilor dezavantajate. Prin urmare, strategia urmărește să asigure o accesibilitate generală minimă pentru serviciile de transport public tuturor cetățenilor, acordând o atenție deosebită grupurilor vulnerabile (copii, persoane în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă), precum și să asigure accesibilitatea către transportul public în zonele cu o densitate scăzută a populației sau în locații dispersate.

7.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 PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE, la aliniatul (2) articolul 86 alineatul (2) din tratat prevede că întreprinderile cărora li s-a încredințat exploatarea serviciilor de interes economic general se supun normelor cuprinse în tratat și, în special, normelor privind concurența, în măsura în care aplicarea unor astfel de norme nu împiedică realizarea, în drept sau în fapt, a sarcinilor speciale care le sunt încredințate. La aliniatul (3) articolul 73 din tratat constituie lex specialis în raport cu articolul 86 alineatul (2). Acest articol stabilește normele aplicabile compensării obligațiilor de serviciu public din transportul terestru. La aliniatul (5) se arată că multe dintre serviciile de transport terestru de călători, care sunt necesare din punct de vedere al interesului economic general, nu pot funcționa în regim comercial. Mecanismele pe care aceste autorități le pot utiliza pentru a asigura prestarea de servicii publice de transport de călători includ următoarele: atribuirea de drepturi exclusive operatorilor de servicii publice, acordarea de compensații financiare operatorilor de servicii publice și definirea de norme generale de exploatare a transportului public care se aplică tuturor operatorilor. La aliniatul (9) se prevede că pentru a-și putea organiza serviciile publice de transport de călători în modul care răspunde cel mai bine nevoilor publicului, toate autoritățile competente trebuie să aibă posibilitatea de a-și alege în mod liber operatorii de servicii publice, **ținând seama de interesele întreprinderilor mici și mijlocii**, în condițiile prevăzute în prezentul Regulament. Dispozițiile prezentului Regulament nu împiedică integrarea serviciilor de transport pe căi navigabile interioare și pe ape maritime naționale într-o rețea mai amplă de transport public urban, suburban sau regional de călători.

La aliniatul (12) se prevede **că din perspectiva dreptului comunitar, nu prezintă importanță dacă serviciile publice de transport de călători sunt exploatare de către întreprinderi publice sau private.**

La aliniatul (17) se prevede că în conformitate cu principiul subsidiarității, autoritățile competente au dreptul de a institui criterii sociale și calitative menite să mențină și să ridice standardele de calitate pentru obligațiile de serviciu public, de exemplu, cu privire la condițiile minime de lucru, drepturile călătorilor, nevoile persoanelor cu mobilitate redusă, protecția mediului, securitatea pasagerilor și a angajaților, precum și obligațiile aferente contractului colectiv și alte norme și acorduri privind locurile de muncă și protecția socială la locul în care este prestat serviciul.

La aliniatul (18) se prevede că sub rezerva dispozițiilor relevante ale dreptului intern, orice autoritate locală sau, în absența acesteia, orice autoritate națională poate decide **să presteze propriile servicii publice de transport de călători în domeniul pe care îl administrează, sau să le încredințeze unui operator intern fără a organiza o procedură competitivă de atribuire.** De asemenea, unei autorități competente care prestează propriile servicii de transport, sau unui operator intern, ar trebui să i se interzică participarea la procedurile competitive de atribuire în afara teritoriului autorității respective. Autoritatea care deține controlul asupra operatorului intern respectiv ar trebui să poată să îi interzică operatorului respectiv participarea la procedurile competitive de atribuire organizate pe teritoriul său. La aliniatul (23) se prevede că invitațiile de participare în vederea atribuirii de contracte de servicii publice nu ar trebui să fie obligatorii în cazurile în care contractele se referă la sume sau distanțe

mici. În acest sens, **sumele sau distanțele mai mari ar trebui să permită autorităților competente să țină seama de interesele speciale ale întreprinderilor mici și mijlocii.** Autorităților competente nu ar trebui să li se permită să divizeze contractele sau rețelele, pentru a evita organizarea unei proceduri competitive de atribuire. La aliniatul (24) se prevede că în cazul în care există riscul de a se perturba prestarea serviciilor, autoritățile competente ar trebui să fie împuternicite **să introducă măsuri de urgență pe termen scurt**, până la atribuirea unui nou Contract de servicii publice care să respecte toate condițiile de atribuire a unui contract stabilite în cadrul prezentului Regulament. La aliniatul (27) se prevede că compensația acordată de către autoritățile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculată în așa fel încât să se evite compensarea în exces. În cazul în care o autoritate competentă intenționează să atribuiască un contract de servicii publice fără ca acesta să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire, autoritatea în cauză trebuie, de asemenea, să respecte o serie de norme detaliate care să asigure o compensație cu un quantum corespunzător și care să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor. La aliniatul (29) se prevede că în vederea atribuirii de contracte de servicii publice, **cu excepția măsurilor de urgență și a contractelor privind distanțe mici**, autoritățile competente ar trebui să ia măsurile necesare pentru a face public, cu cel puțin un an înainte, faptul că intenționează să atribuiască astfel de contracte, astfel încât să permită un răspuns din partea potențialilor operatori de servicii publice. La aliniatul (34) se prevede că această compensație pentru serviciile publice se poate dovedi necesară în sectorul transportului terestru de călători, astfel încât întreprinderile care răspund de serviciile publice să exploateze aceste servicii pe baza principiilor și în condițiile care le permit să își îndeplinească sarcinile. O astfel de compensație poate fi compatibilă cu Tratatul în temeiul articolului 73 în anumite condiții. În primul rând, ea trebuie acordată pentru a asigura prestarea serviciilor care sunt servicii de interes general în sensul Tratatului. În al doilea rând, pentru a evita denaturarea nejustificată a concurenței, această compensație nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul generat prin aceasta și de un profit rezonabil. La aliniatul (35) se prevede că prin urmare, compensația acordată de către autoritățile competente în conformitate cu dispozițiile prezentului Regulament poate fi exceptată de la cerința de notificare prealabilă prevăzută la articolul 88, aliniatul (3) din Tratat.

La articolul 1 scopul și domeniul de aplicare, la aliniatul (2), se prevede că prezentul **Regulament se aplică exploatării naționale și internaționale a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatate în principal pentru interesul lor istoric sau turistic.**

La articolul 2 la litera (d) se prevede că prin "operator de serviciu public" se înțelege **orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători.** La litera (f) se prevede că prin "**drept exclusiv**" se înțelege un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice, pe o anumită rută, sau rețea, ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator. La litera (g) se prevede că prin "compensație de serviciu public" se înțelege orice beneficiu, în special financiar, acordat direct, sau indirect, de către o autoritate competentă, din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public, sau în legătură cu perioada respectivă. La aliniatul (h) se prevede că prin "atribuire directă" se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă. La litera (j) se prevede că prin "**operator intern**" se înțelege o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat

asupra propriilor sale departamente. La litera (k) se prevede că prin "valoare" se înțelege valoarea unui serviciu, a unei rute, a unui contract de servicii publice sau a unui regim de compensare pentru transportul public de călători și care este echivalentul remunerației totale, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză. La litera (m) se prevede că prin "servicii publice integrate de transport de călători" se înțeleg serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.

La articolul 3, contractele de servicii publice și normele generale, la aliniatul (1) se prevede că în cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice.

La articolul 4, conținutul obligatoriu al contractelor de servicii publice și al normelor generale, la aliniatul 1, la litera (b), se prevede că se stabilește în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces. În cazul contractelor de servicii publice atribuite în conformitate cu articolul 5 alineatele (2), (4), (5) și (6), acești parametri se stabilesc astfel încât nici o plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil. La litera (c) se prevede că se stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului. La aliniatul (2) se prevede că aceste contracte de servicii publice și normele generale determină modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități. La aliniatul (3) se prevede că durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Durata Contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză. La aliniatul (4) se prevede că dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract. În cazul în care acest lucru este justificat de costurile care derivă din situația geografică deosebită, durata contractelor de servicii publice în regiunile ultraperiferice, contracte menționate la alineatul (3), poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială. În cazul în care acest lucru este justificat de amortizarea capitalului în raport cu investiția excepțională în infrastructură, în capital rulant sau în vehicule și dacă respectivul contract de servicii publice este atribuit conform unei proceduri competitive de atribuire, contractul de servicii publice poate fi încheiat pe o durată mai lungă. Pentru a asigura transparența în acest caz, în termen de un an de la încheierea contractului, autoritatea competentă transmite Comisiei contractul de servicii publice și elementele care justifică durata mai lungă a acestuia.

La articolul 5, atribuirea de contracte de servicii publice, la aliniatul (1) contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin prezentul 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. Dispozițiile alineatelor (2)-(6) din prezentul articol nu se aplică în cazul în care contractele urmează să fie atribuite în conformitate cu Directiva 2004/17/CE sau 2004/18/CE. La aliniatul (2) se prevede că se exceptează cazul în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente. Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie: (a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100%, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii; (b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente; (c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct; (d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit Contractul de servicii publice; (e) dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, operatorul intern trebuie să presteze el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători. La aliniatul (3) se prevede că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4), (5) și (6). Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselectie, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe. La aliniatul (4)

se prevede cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1.000.000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri. În cazul unui Contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2.000.000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600.000 de kilometri.

La aliniatul (5) se prevede că autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

La articolul 6 compensația de serviciu public la aliniatul (1) se prevede că orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice respectă dispozițiile prevăzute la articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de servicii publice atribuit direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie, de asemenea, să respecte dispozițiile enunțate în Anexă. La aliniatul (2) se prevede că la solicitarea scrisă din partea Comisiei, Statele Membre comunică în termen de trei luni sau într-un termen mai lung prevăzut de solicitare toate informațiile pe care Comisia le consideră necesare pentru a stabili dacă respectiva compensație acordată este compatibilă cu prezentul Regulament. La articolul 7, publicarea, la aliniatul (1), se prevede că fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public de care este răspunzătoare, operatorii de serviciu public selectați, plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub forma rambursării. Raportul în cauză trebuie să facă distincția între transportul cu autobuzul și transportul pe șine, să permită monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport în comun și să furnizeze, dacă este cazul, informații cu privire la natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate. La aliniatul (2) se prevede că fiecare autoritate competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cel puțin următoarele informații: numele și adresa autorității competente; tipul de atribuire vizat; serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă. **Autoritățile competente pot decide să nu publice aceste informații, în cazul în care contractul de servicii publice privește o prestație anuală de mai puțin de 50.000 de kilometri de servicii publice de transport de călători.** Dacă aceste informații se modifică după publicare, autoritatea competentă trebuie să publice o rectificare corespunzătoare cât mai curând posibil. Această rectificare nu aduce atingere datei de lansare a atribuirii directe sau a invitației de participare la procedura competitivă de atribuire. **Prezentul aliniat nu se aplică articolului 5 alineatul (5).**

La articolul 9, conformitatea cu Tratatul, la aliniatul (1), se prevede compensația de serviciu public pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători sau pentru respectarea obligațiilor tarifare instituite prin norme generale și achitate în conformitate cu prezentul Regulament este compatibilă cu Piața comună. O astfel de compensație este scutită de obligația de notificare prealabilă stabilită la articolul 88, aliniatul (3) din Tratat.

În anexa la regulament se prevăd norme aplicabile compensației în cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1), care stabilește compensația legată de contractele de servicii publice atribuite direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie calculată în conformitate cu normele stabilite prin Anexă. La punctul 2 din anexă se prevede că această compensație nu poate depăși o sumă care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de serviciu public. Efectele se evaluează comparând situația în care obligația de serviciu public este îndeplinită cu situația care ar fi existat dacă obligația nu ar fi fost îndeplinită. Pentru a calcula efectul financiar net, autoritatea competentă se orientează după următorul mecanism: costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă/autoritățile competente, obligații conținute într-un contract de servicii publice și/sau într-o normă generală minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză plus un profit rezonabil egal efectul financiar net. La punctul 3 din anexă se prevede că respectarea obligației de serviciu public poate avea un impact asupra eventualelor activități de transport ale unui operator dincolo de obligația/obligațiile de serviciu public în cauză. Pentru a evita compensarea în exces sau lipsa de compensare, la calculul efectului financiar net se iau în considerare efectele financiare măsurabile asupra rețelelor operatorului în cauză. La punctul 4 din anexă se prevăd costurile și veniturile trebuie calculate în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare. La punctul 5 din anexă se prevede că pentru a spori transparența și a evita subvențiile încrucișate, în cazul în care un operator de serviciu public nu exploatează doar servicii compensate care fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport, ci se implică și în alte activități, conturile aferente serviciilor publice sus-menționate trebuie separate, astfel încât să îndeplinească cel puțin următoarele condiții: conturile curente corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția activelor corespunzătoare și a costurilor fixe aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare; toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi sub nici o formă imputate serviciului public în cauză; costurile serviciului public trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea autorităților publice, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public. La punctul 6 din anexă se prevede "Profitul rezonabil" trebuie înțeles ca rată de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un Stat Membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice. La punctul 7 din anexă se prevede că metoda de compensare trebuie să promoveze întreținerea sau dezvoltarea: unei gestiuni eficace efectuate de către operatorul de serviciu public, care poate face obiectul unei evaluări obiective respectiv prestării de servicii de transport de călători la standarde suficient de înalte.

8. Legea nr. 51, din 8 martie 2006, privind serviciile comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare, la articolul 6 se prevede că serviciile de utilități publice se organizează și funcționează cu respectarea prevederilor legale în vigoare privind administrația publică locală, descentralizarea administrativă și financiară, dezvoltarea regională, finanțele publice locale și cu respectarea principiilor: autonomiei locale; descentralizării serviciilor publice; subsidiarității și proporționalității; asocierii intercomunitare; responsabilității și legalității; dezvoltării durabile și corelării cerințelor cu resursele; protecției și conservării mediului natural și construit; asigurării igienei și sănătății populației; administrării eficiente e bunurilor din proprietatea publică sau privată a unităților

administrativ-teritoriale; participării și consultării cetățenilor; liberului acces la informațiile privind serviciile publice. În acest sens unitățile administrativ teritoriale conform principiului asocierii intercomunitare pot încheia acorduri de parteneriat ori protocoale de colaborare în vederea realizării în comun a unor servicii de utilitate publică.

9. Legea nr. 92, din 10 aprilie 2007, cu modificările și completările ulterioare, privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, la articolul 1, aliniatul (1), se prevede că legea stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, autorizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului funcționării serviciilor publice de transport în comune, orașe, municipii, județe, asociații de dezvoltare intercomunitară și alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale. La aliniatul (2) se prevede că legea stabilește cadrul juridic și instituțional privind înființarea, organizarea și funcționarea compartimentelor sau serviciilor specializate de transport din cadrul autorităților administrației publice locale, județene și ale municipiului București și ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară sau al altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale. La aliniatul (3) se prevede că transportul local și 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. La aliniatul (4) se prevede că serviciul public de transport local și județean de persoane se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza unităților administrativ-teritoriale, cu respectarea următoarelor principii: promovarea concurenței între operatorii de transport, respectiv transportatorii autorizați, cărora li s-a atribuit executarea serviciului; garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport și al transportatorilor autorizați la piața serviciului public de transport local și județean; asigurarea executării unui serviciu public de transport public suportabil în ceea ce privește tariful de transport; recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați; protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local; integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate traseele și pentru toate mijloacele de transport ale serviciului public local și județean; consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport și/sau ale transportatorilor autorizați, precum și ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind serviciul public de transport local și județean, precum și modalitățile de funcționare a acestui serviciu. La aliniatul (6) se prevede că principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale, de asociațiile de dezvoltare intercomunitară și de alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în domeniul serviciului public de transport local și județean sunt: înființarea de compartimente sau servicii de specialitate pentru serviciul public de transport local și județean, cu sau fără personalitate juridică, după caz, denumite în continuare autorități locale, respectiv județene de transport; asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică; atribuirea contractelor de servicii publice definite la articolul 2 litera i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, prevederilor Legii nr. 51/2006 a legislației în domeniul achizițiilor publice.

La articolul 2, aliniatul (1), se prevede că acordarea unor compensații pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil se consideră serviciu public compensat. La aliniatul (2) se prevede că serviciul public compensat de transport se efectuează în conformitate cu prevederile prezentei legi, ale Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale Regulamentului (CE) nr.

1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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.

La articolul 3 se prevede că 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.

La articolul 4 litera b) se prevede că serviciu de transport public de persoane se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestuia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate. La litera h) se prevede că 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. La articolul (1¹) se prevede faptul că unele componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire, anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii.

La articolul 14 aliniatul (2) se prevede că infrastructura tehnico-edilitară cuprinde: la litera h) amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie; la litera i) autogări și terminale pentru îmbarcare, debarcare sau schimb de călători;

La articolul 15 se prevede că sistemul de transport cuprinde componente ale infrastructurii tehnico-edilitare aferente serviciului public de transport local și 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 capitolul VI denumit autorități și competențe, articolul 16, aliniatul (2) se prevede că 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 și județean, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele serviciului de transport public local și județean, de evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe. La aliniatul (3) se prevede că autoritățile deliberative și anume Consiliile județene sunt obligate să înființeze autorități județene de transport prin care să asigure, să organizeze, să reglementeze, să autorizeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciului public de transport de persoane prin servicii regulate, desfășurat între localitățile județului. La aliniatul (4) se prevede că autoritățile deliberative și anume Consiliile județene coordonează și cooperează cu consiliile locale cu privire la asigurarea și dezvoltarea serviciului public de transport de persoane prin curse regulate de interes județean și pentru corelarea acestuia cu serviciile publice de transport

local de persoane la nivelul localităților. La aliniatul (7) se prevede că asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sunt obligate să înființeze, în baza mandatului primit, servicii, compartimente cu rol de autorități locale de transport prin care să autorizeze, să organizeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciului public de transport local de persoane prin servicii regulate desfășurat pe raza teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale membre.

La articolul 17, aliniatul (1) Consiliile locale, consiliile județene și Consiliul General al Municipiului București au următoarele atribuții: la litera j¹) se prevede ca atribuție emiterea de licențe de traseu pentru serviciile publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze; la litera j²) se prevede ca atribuție aprobarea programului de transport public județean, precum și emiterea licențelor de traseu în serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate se fac cu respectarea stațiilor de îmbarcare/debarcare prevăzute în contractele de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de călători; la litera m) se prevede ca atribuție stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul public de transport local și județean de persoane, cu respectarea prevederilor legale privind modalitatea de gestionare a serviciului; la litera n) se prevede ca atribuție stabilirea compensației acordate de la bugetul local sau județean, după caz, 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;

La capitolul VII administrarea serviciilor publice de transport local și județean, secțiunea 1, dispoziții generale, articolul 21 la aliniatul (7) se prevede că autoritățile administrației publice locale competente, în calitatea lor de autorități contractante, au obligația publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unui anunț cu privire la intenția de atribuire a contractelor de servicii publice de transport de călători, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă sau de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire, în condițiile menționate la art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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. La aliniatul (8) se arată că prevederile alin. (7) nu sunt obligatorii pentru contractele a căror prestație anuală de servicii publice de transport de călători este mai mică de 50.000 de kilometri și pentru contractele de servicii publice atribuite prin măsuri de urgență în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.

Gestiunea serviciului.

1.Ordonanța de urgență nr. 57 din 3 iulie 2019 privind codul administrativ cu modificările și completările ulterioare la articolul 85 raporturile dintre autoritățile administrației publice locale aliniatul (1) se prevede că raporturile dintre autoritățile administrației publice din comune, orașe, municipii și autoritățile administrației publice de la nivelul județului se bazează pe principiile autonomiei locale, legalității, cooperării, solidarității, egalității de tratament și responsabilității. La aliniatul (2) se prevede că în relațiile dintre consiliul local și primar, consiliul județean și președintele consiliului județean, precum și între autoritățile administrației publice din comune, orașe, municipii și autoritățile administrației publice de la nivel județean nu există raporturi de subordonare; în relațiile dintre acestea există raporturi de colaborare.

La articolul 173 atribuțiile consiliului județean aliniatul (5) se prevede că în exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1) lit. d), consiliul județean asigură, potrivit competențelor sale și în condițiile legii, cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes județean privind serviciile comunitare de utilitate publică de interes județean (litera m); la aliniatul (7) se prevede că în exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1) lit. e), consiliul județean hotărăște, în condițiile legii, **cooperarea sau asocierea cu alte unități administrativ-teritoriale din țară**

ori din străinătate, precum și aderarea la asociații naționale și internaționale ale autorităților administrației publice locale, în vederea promovării unor interese comune (litera c).

La titlul III, gestiunea serviciilor publice, la articolul 590, se prevede că modalitățile de gestiune ale unui serviciu public sunt: a) gestiunea directă, respectiv gestiunea delegată.

La articolul 591 gestiunea directă la aliniatul (1) se prevede că Gestiunea directă este modalitatea de gestiune prin care o autoritate a administrației publice își asumă/exercită nemijlocit competența care îi revine cu privire la prestarea unui serviciu public potrivit legii sau actului de reglementare a serviciului public. La aliniatul (2) se prevede că gestiunea directă se poate realiza de către o autoritate a administrației publice, de către structurile cu sau fără personalitate juridică ale acesteia, de către societățile reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al statului, sau al unității administrativ-teritoriale înființate de autoritățile administrației publice, sau alte persoane juridice de drept privat, după caz, cu respectarea prevederilor legale.

La articolul 592, gestiunea delegată, la aliniatul (1), se prevede că gestiunea delegată este modalitatea de gestiune prin care prestarea serviciului public se realizează în baza unui act de delegare și/sau a unei autorizări din partea autorității administrației publice competente, cu respectarea prevederilor din legislația privind achizițiile publice, achizițiile sectoriale și concesionarea de servicii, de către organismele prestatoare de servicii publice, altele decât cele prevăzute la art. 591 alin. (2). La aliniatul (2) se prevede că gestiunea delegată poate implica dreptul organismului prestator de servicii publice de a utiliza infrastructura aferentă serviciului delegat, printr-una dintre modalitățile prevăzute de legislația aplicabilă fiecărui tip de serviciu.

La articolul 593, actul de delegare pentru serviciile de interes economic general, la aliniatul (1), se prevede că actul de delegare către un operator economic a prestării serviciului de interes economic general este act administrativ și trebuie să cuprindă cel puțin următoarele elemente, cu excepția cazului în care prin legi speciale se prevede altfel: conținutul obligațiilor de serviciu public; organismul prestator al serviciului/serviciilor publice și, dacă este cazul, teritoriul pe care prestează; durata pentru care este încredințată prestarea serviciului; natura oricăror drepturi speciale acordate organismului prestator de servicii publice de către legiuitor sau de către autoritatea administrației publice competente; o descriere a mecanismului de compensare și a parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației acordate pentru prestarea serviciului public; modalitățile de evitare a supracompensării și de recuperare a unei eventuale supracompensării; drepturi exclusive acordate, în condițiile legii, organismului prestator de servicii publice de către legiuitor sau de către autoritatea administrației publice competente; cazuri și situații de încetare a actului de delegare; drepturile și obligațiile părților implicate; indicatorii de performanță și eficiență ai serviciului. La aliniatul (2) se prevede că parametrul pe baza căruia se calculează compensația trebuie stabilit înaintea identificării organismului prestator în mod obiectiv, respectându-se principiile transparenței și a liberei concurențe. La aliniatul (3) se prevede că nivelul compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil.

La articolul 594 se prevede că autoritățile administrației publice au obligația de a monitoriza, evalua și controla modul de prestare a serviciilor publice din sfera lor de competență, indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, în limitele competențelor stabilite de legislația aplicabilă fiecărui tip de serviciu public.

2. Legea 51 din 8 martie 2006 cu modificările și completările ulterioare privind serviciile comunitare de utilități publice la capitolul III organizarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, secțiunea 1, gestiunea serviciilor de utilități publice, articolul 22, la aliniatul (1) se prevede că autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Autoritățile administrației publice au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice

în baza unei hotărâri de dare în administrare, sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii. La aliniatul (1¹) se prevede că încredințarea gestiunii unui serviciu de utilități publice, ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice către operator, implică încredințarea prestării/furnizării propriu-zise a serviciului/activității, precum și punerea la dispoziție a bunurilor ce compun sistemul de utilități publice aferent serviciului/activității. La aliniatul (2) se prevede că gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități: gestiune directă, respectiv gestiune delegată. La aliniatul (3) se prevede 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.

La aliniatul (5) se prevede că sunt interzise orice înțelegeri sau acorduri de asociere și orice practici concertate dintre operatori, indiferent de modul de organizare, forma de proprietate sau modalitatea de gestiune adoptată, care conduc la accentuarea caracterului de monopol al serviciilor de utilități publice, la restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței pe piața serviciilor de utilități publice.

La Secțiunea a 2-a, gestiunea directă, articolul 28, la aliniatul (1), se prevede că 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. La aliniatul (2) se prevede că 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. La aliniatul (2¹) se prevede că autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, sau, după caz, unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul

furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

b) operatorul regional, respectiv operatorul, după caz, desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;

c) capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă. La aliniatul (2)² se prevede că în cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. La aliniatul (7) se prevede că excedentele anuale rezultate din execuția bugetelor serviciilor publice de interes local sau județean cu personalitate juridică, care gestionează servicii de utilități publice, se reportează în anul următor cu aceeași destinație.

La secțiunea a 3-a gestiunea delegată, articolul 29 la aliniatul (1) se prevede că gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale ori, după caz, asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii. Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme. La aliniatul (2) se prevede că 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**. La aliniatul (4) se prevede că gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art. 2 lit. g), 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.

La aliniatul (5) se prevede că 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. La aliniatul (6) se prevede că operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează/prestează serviciile de utilități publice prin exploatarea și administrarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestora, în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului, precum și în baza licenței eliberate de autoritatea de reglementare competentă, în condițiile legii speciale. La aliniatul (7) se prevede că acest contract de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, **individual sau în asociere**, după caz,

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

La articolul X se prevede că toate contractele/actele de atribuire a serviciului de utilități publice, încheiate în baza prevederilor prezentei legi, vor conține o clauză care stipulează că orice modificare a legislației va conduce la modificarea de drept a acestora. La aliniatul (3) se prevede că existența garanțiilor profesionale și financiare ale operatorilor, precum și indicatorii de performanță și nivelul tarifelor aplicate privind furnizarea/prestarea serviciului în condiții de calitate și cantitate corespunzătoare constituie criteriile principale pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii.

La articolul 32 la aliniatul (1) se prevede că în cazul gestiunii delegate, autoritățile administrației publice locale păstrează, în conformitate cu competențele ce le revin, potrivit legii, prerogativele și răspunderile privind adoptarea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciilor, respectiv a programelor de dezvoltare a sistemelor de utilități publice, precum și obligația de a urmări, de a controla și de a supraveghea modul în care se realizează serviciile de utilități publice.

3. Legea 92 din 10 aprilie 2007 cu modificările și completările ulterioare privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale la capitolul VII administrarea serviciilor publice de transport local și județean, secțiunea 1 dispoziții generale, articolul 21 la aliniatul (1) se prevede că serviciile publice de transport local și județean se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități: gestiune directă respectiv gestiune delegată. La aliniatul (5) se prevede că bunurile și elementele componente ale sistemelor publice de transport local și județean aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului public de transport operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului. La aliniatul (7) se prevede că autoritățile administrației publice locale competente, în calitatea lor de autorități contractante, au obligația publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unui anunț cu privire la intenția de atribuire a contractelor de servicii publice de transport de călători, cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă sau de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire, în condițiile menționate la art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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. La aliniatul (8) se statuează faptul că **prevederile alin. (7) nu sunt obligatorii pentru contractele a căror prestație anuală de servicii publice de transport de călători este mai mică de 50.000 de kilometri și pentru contractele de servicii publice atribuite prin măsuri de urgență în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007.**

La secțiunea a 2-a gestiunea directă, articolul 22 la aliniatul (1) se prevede că în cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și județean și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local și județean, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente. La aliniatul (2) se prevede că 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 sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale ori consiliilor județene, după caz, 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.

La aliniatul (3) se prevede că aceste contracte 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).

La aliniatul (4) se prevede că aceste contracte 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.

La secțiunea a 3-a gestiunea delegată, articolul 23 la aliniatul (1) se prevede că gestiunea delegată se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare. La aliniatul (2) se prevede că 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 aliniatul (4) se prevede că 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. La articolul 23¹ la aliniatul (1) se prevede că documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători se întocmește de autoritatea de transport și se aprobă prin hotărâre a autorității locale competente. La aliniatul (7) se prevede că 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.

La articolul 24 la aliniatul (1) se prevede că 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.

La articolul 27 la aliniatul (1) se prevede că în cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.

(2) În cazul în care după încheierea hotărârii de dare în administrare sau contractului de delegare a gestiunii, după caz, serviciul public de transport local sau 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 deservesc traseele inițiale;
- b) traseele noi vor fi atribuite prin încheierea de hotărâri de dare în administrare sau contracte de delegare a gestiunii, după caz, conform prevederilor prezentei legi.

La articolul 28 la aliniatul (1) se prevede că durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local și județean se stabilește prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale ori **asociațiile de dezvoltare intercomunitară** sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale și trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult de:

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

La capitolul VIII operatori și utilizatori, secțiunea 1 operatorii serviciului public de transport local, articolul 29 la aliniatul (1) se prevede că serviciul public de transport local și județean poate fi atribuit pentru executare, în gestiune directă sau delegată, **operatorilor de transport rutier deținători de licențe de transport**, eliberate sau recunoscute în condițiile legii, ori transportatorilor autorizați deținători ai unei autorizații de transport de persoane sau de mărfuri, eliberată, în condițiile legii, de către autoritatea administrației publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare.

La articolul 30 la aliniatul (2) se prevede că operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor eliberate în condițiile legii. Aceștia pot fi:

- a) societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;
- b) societăți rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de transport de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar ori coproprietar, de către unitățile administrativ-teritoriale;
- c) societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;
- d) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale ori consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.

La articolul 37 la aliniatul (1) se prevede că atribuirea în gestiune directă sau delegată, conform legii, a serviciului public de transport local și județean de persoane prin curse regulate se finalizează prin încheierea unei hotărâri de dare în administrare sau a unui contract de

delegare a gestiunii serviciului, după caz. Licența de traseu reprezintă actul tehnic și juridic emis de o autoritate locală competentă ca anexă la hotărârea de dare în administrare sau, după caz, la contractul de delegare a gestiunii, opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă dreptul unui operator de serviciu public de a presta pe un anumit traseu servicii publice regulate de transport rutier cu autobuze sau autocare. La aliniatul (3) se prevede că **în cazul în care traseele serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate nu pot fi deservite de un singur operator de transport rutier și/sau transportator autorizat, autoritatea administrației publice locale are dreptul să decidă atribuirea gestiunii pentru grupe de trasee distincte sau pentru câte un singur traseu și va încheia, după caz, hotărâri de dare în administrare sau contracte de delegare a gestiunii cu doi sau mai mulți operatori de transport rutier sau transportatori autorizați, desemnați câștigători.** La aliniatul (5) se prevede că în situația prevăzută la alin. (3), în hotărârile de dare în administrare sau contractele de delegare a gestiunii, după caz, se vor stabili clauze privitoare la valabilitatea legitimațiilor de călătorie individuale emise pentru fiecare dintre operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați, după caz, pe toate mijloacele de transport în comun. La aliniatul (6) se prevede că în cazul în care se vor încheia contractele respective cu 2 sau mai mulți operatori de transport rutier sau transportatori autorizați, desemnați câștigători, între aceștia și autoritatea administrației publice locale se va încheia un contract de distribuire a încasărilor provenite din vânzarea legitimațiilor de călătorie individuale cu valabilitate pe toate mijloacele de transport, prin care se va stabili modul concret în care se vor repartiza veniturile cuvenite fiecărui operator de transport rutier sau transportator autorizat. La aliniatul (7) se prevede că legitimațiile de călătorie individuale au regimul stabilit în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare. La aliniatul (8) se prevede că o licență de traseu conține toate cursele care se efectuează pe traseul respectiv, conform programului de transport adoptat. La aliniatul (9) se prevede că licențele de traseu pentru serviciul public de transport local și județean de persoane realizat prin curse regulate se eliberează de către autoritatea de autorizare pe baza hotărârii consiliului local, consiliului județean, Consiliului General al Municipiului București, după caz, de dare în administrare sau a hotărârii de atribuire în gestiune delegată a serviciului public de transport local și județean, fără licitație, precum și a deciziei de acordare a gestiunii delegate realizate în urma licitațiilor. Durata de valabilitate a licenței de traseu este egală cu durata de valabilitate a contractului de servicii publice. La aliniatul (2) se prevede că dovada atribuirii serviciului public de transport local o reprezintă licența de traseu, emisă de autoritatea de autorizare, pentru fiecare vehicul dovedit ca deținut în proprietate sau în baza unui contract de leasing, utilizat în realizarea transportului conform prevederilor contractului de servicii publice. Fac excepție, în ceea ce privește obligația deținerii licenței de traseu, tramvaiele, troleibuzele și trenurile de metrou.

La capitolul X finanțarea serviciului public de transport local și județean de persoane, Articolul 41 la aliniatul (1) **finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului public de transport local și județean de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport sau ale transportatorilor autorizați.** La aliniatul (2) se prevede că 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 subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.

La articolul 42 la aliniatul (3) se prevăd condițiile concrete în care vor fi acoperite costurile înregistrate pentru efectuarea serviciului public de transport local și 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 local și 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.

La articolul 43 se prevede că procedura de stabilire a tarifelor percepute pentru prestarea serviciului public de transport local și 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 și județean 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 indicele de creștere a prețurilor de consum, prin hotărâre a consiliilor locale, consiliilor județene, a Consiliului General al Municipiului București sau a adunării generale din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, după caz;
- c) condițiile care generează modificarea tarifelor sau a subvențiilor, 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 consiliilor locale, consiliilor județene, a Consiliului General al Municipiului București sau **a adunării generale din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară** ori al altei forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale, după caz.

La aliniatul (3) se prevede că se constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, funcționarii publici răspunzători pentru următoarele fapte:

- a) neîndeplinirea sau îndeplinirea defectuoasă a prevederilor privind atribuirea gestiunii serviciului și a licențelor de traseu;
- b) nerespectarea prevederilor art. 19 privind obligațiile asumate de autorități prin contractele de atribuire a gestiunii;
- c) nerespectarea prevederilor art. 20 privind atribuțiile autorităților de reglementare pentru domeniul serviciului public de transport local și județean;
- d) nerespectarea prevederilor art. 36 privind acordarea autorizațiilor de transport;
- e) nerespectarea prevederilor art. 39 privind retragerea sau suspendarea autorizațiilor de transport. La aliniatul (6) se prevede că se constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 5.000 lei la 10.000 lei, funcționarii publici pentru nerespectarea prevederilor art. 18 alin. (1) lit. e) privind sancționarea operatorilor economici care nu prestează serviciile la parametrii de performanță la care s-au obligat.

4. Așezarea geografică și organizare administrativă.

4.1.U.A.T. Județul Timiș.

U.A.T. Județul Timiș este situat în vestul României și se învecinează la vest cu Serbia și cu Ungaria, la est cu județul Hunedoara, la sud-est cu județul Caraș - Severin iar la nord cu județul Arad.U.A.T.

Suprafața totală a Județului Timiș este de 869.665 ha, reprezentând 3,65% din teritoriul României și ocupă ca întindere - locul I pe țară.

Județul Timiș face parte din Regiunea de Dezvoltare VEST (alături de județele Arad, Hunedoara și Caraș - Severin) și se suprapune provinciei istorice Banat. De asemenea, județul Timiș face parte din Euroregiunea "Dunăre-Criș-Mureș-Tisa" (Euroregiunea DKMT), o regiune transfrontalieră ce se întinde pe 77.100 km² și cuprinde o populație de 6 milioane de locuitori.

Județele române vecine cu județul Timiș sunt Arad la Nord, Hunedoara la Est și Caraș-Severin la Sud-Est. Punctele extreme ale județului sunt cuprinse între coordonatele 20°16' (Beba Veche) și 22°33' (Poieni) longitudine estică, 45°11' (Lățunaș) și 46°11' (Cenad) latitudine nordică.

Așezarea geografică a județului Timiș îi conferă acestuia o poziție excepțională în sud-estul Europei.

Relieful județului Timiș se caracterizează prin complexitate și varietate de forme morfologice aparținând unor trepte majore: munți, dealuri, depresiuni de contact și câmpii, succesonate altitudinal, în general de la est la vest.

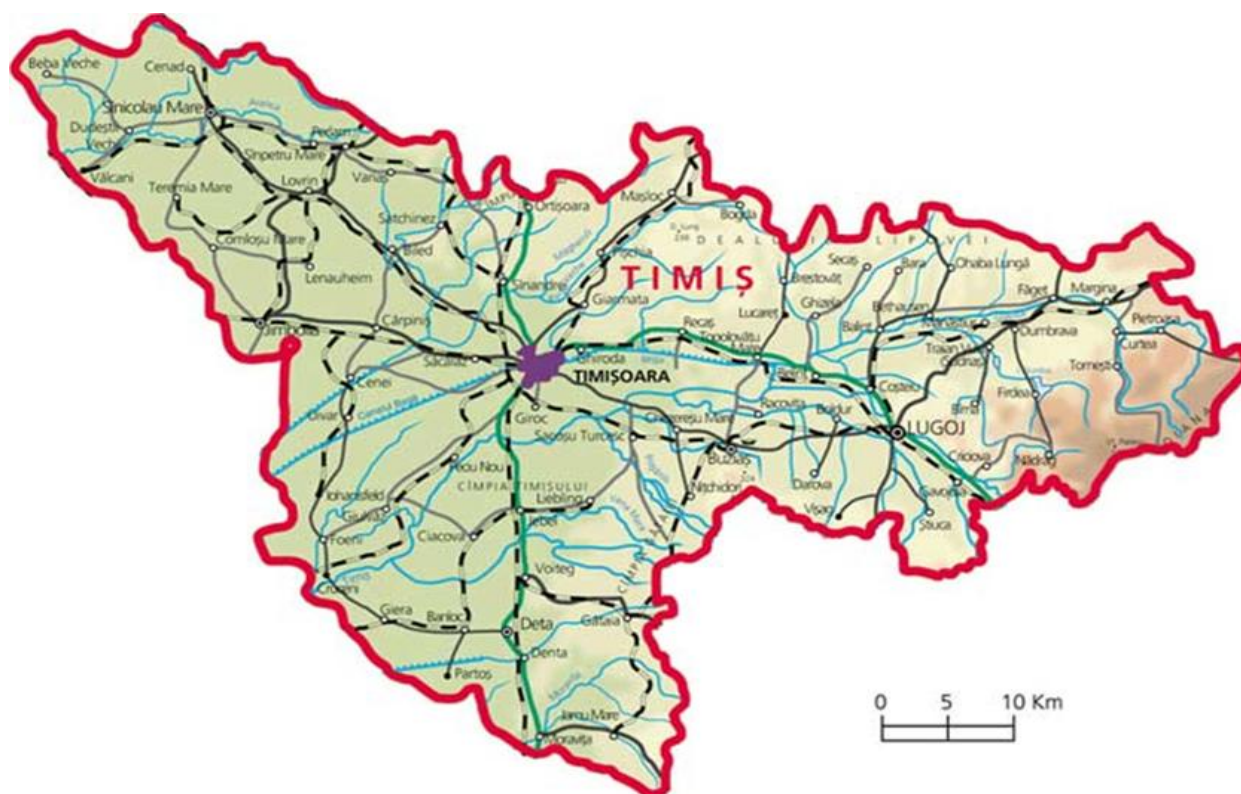
Teritoriul județului este străbătut de la est la sud-vest de râurile Bega și Timiș, cu afluenții săi Timiș, Pogăniș și Bârzava, iar în nord își urmează cursul de la est spre vest, Aranca, vechiul braț al Mureșului.

Teritoriul județului Timiș cuprinde toate formele de relief, cu altitudini care pleacă de la 75 m în Lunca Timișului și ajung la 1.384 m în vârful Padeș din Munții Poiana Ruscă.

Câmpia de Vest, aparținând Bazinului Panonic, ocupă aproximativ 6.700 km², reprezentând 77,2% din suprafața județului. Dealurile de Vest, de orogeneză hercinică, cu înălțimi cuprinse între 300 și 600 m, ocupă aproximativ 1.650 km² respectiv 19,01% din această suprafață. Munții Poiana Ruscă, aparținând grupei Carpaților Occidentali acoperă o suprafață de cca. 350 km², respectiv 3,50% din suprafața totală a județului.

Clima are caracter temperat-continental moderat cu veri calde și ierni blânde datorită atât influențelor maselor de aer oceanice (dinspre vest) și mediteraneene (dinspre S și SV), cât și a faptului că peste 85% din teritoriul județului Timiș aparține ținutului cu climă de câmpie (restul de circa 15% se încadrează în cea mai mare parte zonei cu climă de dealuri și munte).

În cadrul județului Timiș, localitățile care au câștigat cel mai mare număr de locuitori între cele două recensăminte, sunt: comuna Giroc care a ajuns la o populație de 22.270 persoane (cu 13.882 persoane mai mult decât în 2011), comuna Dumbrăvița cu o populație rezidentă de 20.014 persoane (cu 12.492 persoane mai mult decât în 2011) și comuna Moșnița Nouă cu o populație rezidentă de 16.424 persoane (cu 10.221 persoane mai mult decât în 2011). Astfel, comunele Dumbrăvița, Giroc și Moșnița Nouă au crescut cu 266,1% , 265,5%, respectiv cu 264,8% față de 2011 .



Rețeaua de drumuri și linii de cale ferată a U.A.T. Județul Timiș.

Rezultatele provizorii ale Recensământului Populației și Locuințelor runda 2021 (R.P.L. 2021) arată o populație rezidentă a județului Timiș de 650.533 persoane, în scădere cu 33.007 locuitori față de recensământul precedent (octombrie 2011). Majoritatea populației rezidente este de sex feminin (337.135, reprezentând 51,8%) și trăiește în mediul urban (345.458 persoane, reprezentând 51,8%).

Din punctul de vedere al mărimii populației rezidente, județul Timiș se situează pe locul 5 în ierarhia județelor.

Populația rezidentă pentru localitățile județului Timiș la 1 decembrie 2021, rezultate provizorii R.P.L. 2021 (sursa INS - Direcția Regională de Statistică TIMIȘ) este redată în tabelul de mai jos.

Municipii, orașe, comune	R.P.L. 2021 rezultate provizorii	Municipii, orașe, comune	R.P.L. 2021 rezultate provizorii
MUNICIPIUL TIMIȘOARA	250.849	GIULVĂZ	3.072
MUNICIPIUL LUGOJ	35.450	GOTTLOB	1.822
ORAȘ BUZIAȘ	6.834	IECEA MARE	3.111
ORAȘ CIACOVA	5.434	JAMU MARE	2.748
ORAȘ DETA	5.670	JEBEL	3.781
ORAȘ FĂGET	6.595	LENAUHEIM	5.349
ORAȘ GĂTAIA	5.473	LIEBLING	3.358
ORAȘ JIMBOLIA	10.179	LIVEZILE	1.374
ORAȘ RECAȘ	8.347	LOVRIN	2.866

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"**

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



Municipii, orașe, comune	R.P.L. 2021 rezultate provizorii	Municipii, orașe, comune	R.P.L. 2021 rezultate provizorii
ORAȘ SÂNNICOLAU MARE	10.627	MĂNĂȘTIUR	1.649
BALINȚ	1.489	MARGINA	2.074
BANLOC	2.821	MAȘLOC	2.236
BARA	299	MORAVIȚA	1.990
BÂRNA	1.473	MOȘNIȚA NOUĂ	16.424
BEBĂ VECHE	1.328	NĂDRAG 2371	2.371
BECICHERECU MIC	2.875	NIȚCHIDORF	1.483
BELINȚ	2.410	OHABA LUNGĂ	904
BETHAUSEN	2.908	ORTIȘOARA	4.104
BILED	3.031	OTELC	1.657
BIRDA	1.819	PĂDURENI	2.052
BOGDA	448	PARȚA	2.351
BOLDUR	2.407	PECIU NOU	4.931
BRESTOVĂȚ	675	PERIAM	4.196
BUCOVĂȚ	2.512	PESAC	1.835
CĂRPINIȘ	4.278	PIETROASA	1.012
CENAD	3.537	PIȘCHIA	3.167
CENEI	2.760	RACOVITA	2.924
CHECEA	2.238	REMETEA MARE	2.908
CHEVEREȘU MARE	2.369	SĂCĂLAZ	9.223
COMLOȘU MARE	4.892	SACOȘU TURCESC	3.392
COȘTEIU	3.815	ȘAG	5.303
CRICIOVA	1.493	SÂNANDREI	7.137
CURTEA	1.228	ȘANDRA	2.931
DAROVA	3.074	SÂNMIHAIU ROMÂN	8.419
DENTA	2.800	SÂNPETRU MARE	2.680
DUDEȘȚII NOI	3.665	SARAVALE	2.610
DUDEȘȚII VECHE	3.827	SATCHINEZ	4.439
DUMBRAVA	2.512	SECAȘ	320
DUMBRĂVIȚA	20.014	ȘTIUCA	2.160
FÂRDEA	1.562	TEREMIA MARE	3.603
FIBIȘ	1.795	TOMEȘTI	1.879
FOENI	1.500	TOMNATIC	3.106
GĂVOJDIA	2.719	TOPOLOVĂȚU MARE	2.576
GHILAD	2.017	TORMAC	2.852
GHIRODA	8.866	TRAIAN VUIA	2.130
GHIZELA	1.113	UIVAR	2.471
GIARMATA	6.831	VÂLCANI	1.225

Municipii, orașe, comune	R.P.L. 2021 rezultate provizorii	Municipii, orașe, comune	R.P.L. 2021 rezultate provizorii
GIERA	1.131	VARIAȘ	5.293
GIROC	22.270	VICTOR VLAD DELAMARINA	2.467
		VOITEG	2.309

Localitățile din județ cu cele mai mari scăderi în valori relative înregistrate în decursul ultimului deceniu sunt comuna Bara (299 locuitori–22,9% față de populația din 2011) și municipiul Timișoara (250.849 locuitori– 1,4% față de populația din 2011).

Comuna cea mai mică din județ este comuna Bara ca și la recensământul precedent și cea mai mare comună din județ este comuna Giroc.

Orașul Ciacova este cel mai mic din cadrul județului (5.434 locuitori față de 5.346 locuitori în 2011).

Cel mai mare oraș din județ, conform rezultatelor provizorii ale R.P.L. 2021, este Sănnicolau Mare cu 10.627 locuitori.

La nivelul județului Timiș a fost elaborat Planul de Amenajare a Teritoriului Județean (P.A.T.J.), o documentație cu caracter director ce are drept scop transpunerea spațială a programului de dezvoltare economică și socială, culturală și instituțională a județului, elaborat de către autoritățile județene pentru teritoriul care îl gestionează.

Principalele obiective vizate în cadrul P.A.T.J. se referă la dezvoltarea economică și socială echilibrată, îmbunătățirea calității vieții colectivităților umane, gestionarea responsabilă a resurselor naturale și protecția mediului. P.A.T.J. Timiș asigură elementele definitorii pentru propunerile de dezvoltare spațială a unităților administrativ teritoriale situate în limitele județului Timiș, precum și elementele de fundamentare a unor politici de amenajare a teritoriului regional și național.

Rețeaua de localități a Județului Timiș, din punctul de vedere al distribuției în teritoriu este echilibrată:

- Prezența Municipiului Timișoara–Centru urban est-european și pol național;
- Posibilitatea extinderii zonei Metropolitane Timișoara dar și posibilitatea constituirii zonei periurbane Lugoj;
- Conturarea premiselor pentru o dezvoltare policentrică prin posibilitatea extinderii zonei Metropolitane Timișoara, constituirii zonei periurbane Lugoj, a sistemului urban Ciacova-Deta-Gătaia și a celor două sisteme rurale de dezvoltare Sânpetru Mare-Periam; Traian Vuia Dumbrava-Mănăștiur;
- Tendința de diversificare a profilului funcțional al orașelor, în special prin dezvoltarea sectorului serviciilor;
- Distanțele între reședințele de comună și așezările urbane din județ sunt reduse, sub media națională și regională;
- Accesibilitate ridicată a localităților urbane, 9 din 10 fiind situate de-a lungul drumurilor naționale;
- Dezvoltarea rețelei de localități este susținută de condițiile naturale de relief (77 U.A.T.-uri situate în zonă de câmpie).
- Sistemul de așezări se caracterizează printr-o distribuție echilibrată a acestora în teritoriu. Sistemul urban este alcătuit din 10 localități din care 1 municipiu de importanță națională

(Timișoara), un municipiu de rang II (Lugoj) și 8 orașe (Buziaș, Ciacova, Deta, Făget, Gătaia, Jimbolia, Recaș, Sânicolau Mare).

Sistemul urban este dominat de municipiul Timișoara care beneficiază atât de o accesibilitate sporită cât și de poziționarea în centrul județului, restul localităților urbane fiind dispuse radial față de acesta. După cum se poate observa, este vorba despre un sistem monocentric cu ușoare tendințe de policentricitate (municipiul Lugoj).

Zona din nordul județului (Mașloc, Bogda, Brestovăț, Ghizela, Secaș, Bara) este încadrată conform Legii 351/2001 în categoria zonelor lipsite de orașe pe o rază mai mare de 25-30 Km, ameliorat parțial prin înființarea orașului Recaș.

În ceea ce privește cea mai scurtă distanță între două așezări urbane, cele mai mici valori sunt înregistrate între Ciacova–Deta și Deta–Gătaia.

Datorită acestei concentrări urbane pe o suprafață relativ restrânsă cu distanțe scurte între centrele urbane, există potențial de dezvoltare a unor arii de cooperare între orașele din zona de sud a județului. Astfel putem vorbi despre un spațiu mult mai concentrat, care ajutat de zona de influență a celor trei orașe poate deveni un areal cu relații teritoriale multiple.

- Pentru o dezvoltare echilibrată a sistemului de așezări al județului Timiș se propune organizarea unui număr de 4 Unități Teritoriale Specifice (UTS) și 6 Subunități Teritoriale Specifice (S-UTS), arondate funcțional unor centre urbane principale și secundare:

UTS 1–**Sistemul principal Timișoara**, cu rol regional și funcție de coordonare,

UTS 2–**Sistemul principal Lugoj**, cu rol de echilibru la nivel județean, cu 4 subsisteme:

-subsistemul 2.1 **N-V Recaș** (pol de echilibru zonal),

-subsistemul 2.2 **S-V Buziaș** (pol de echilibru zonal de interes regional cu funcțiune turistică),

-subsistemul 2.3 **central Lugoj** (pol de echilibru județean),

-subsistemul 2.4 **estic Făget** (pol de echilibru zonal),

UTS 3–**Sistemul principal Ciacova–Deta–Gătaia** (sistem urban cu rol de echilibru),

UTS 4–**Sistemul principal Sânnicolau Mare–Jimbolia** , cu 2 subsisteme:

-subsistemul 4.1 **Sânnicolau Mare** (pol de echilibru zonal),

-subsistemul 4.2 **Jimbolia** (pol de echilibru zonal).

Partenerii DKMT sunt:

-România: Județele Timiș, Arad, Caraș - Severin, Hunedoara;

-Ungaria: Județele Csongrád, Békés, Bács-Kiskun;

-Serbia: Provincia Autonomă Voivodina.

Un aspect important pentru asociație este faptul că în cadrul Euroregiunii DKMT, cooperarea vizează pe lângă domenii precum economic, turism, mediu, protecție civilă, știința, cultură, sport, relații civice și **construirea unor facilități de infrastructură (transport și telecomunicații).**

Infrastructură

Județul Timiș este traversat de importante drumuri europene și de Coridorul IV de transport paneuropean (rutier și feroviar), datorită situării pe rețeaua transeuropeană de transport TEN-T. Transportul județean, național și internațional de călători este deservit de autocarele și microbuzele companiilor private, prin autogările existente. Legăturile interjudețene și intrajudețene sunt asigurate de drumurile naționale principale și secundare din care se desprinde o rețea densă de drumuri locale.

Conform H.G. nr.1154/2021, Anexa nr.1, rețeaua de drumuri naționale din județul Timiș măsoară o lungime totală de 651,807 km, iar 108 km îi reprezintă lungimea traseelor deservite de autostrăzi.

Lista drumurilor naționale pe raza județului Timiș (sursa DRDP Timișoara).

Categorie	Denumire	Descriere și localizare
Autostrăzi	A1	parte a Coridorului IV paneuropean, pe traseul Margina - Seceani
	A6	un singur sector de 11,4 km finalizat: Lugoj-Balinț
Drumuri europene	E70	pe traseul DN59 (Stamora Moravița - Timișoara) și pe traseul DN6 Timișoara - Jena
	E671	pe traseul lui DN69: Timișoara - Orțișoara
	E673	pe traseul lui DN68A: Lugoj- Coșevița
Drumuri naționale		
Drumuri naționale principale	DN6	pe sectorul: Lugoj -Timișoara- Cenad > Ungaria
	DN58B	Voiteg - Reșița
	DN59	Timișoara - Moravița > Serbia
	DN59A	Timișoara - Jimbolia > Serbia
	DN69	Timișoara - Arad
Drumuri naționale secundare	DN57	Orșova - Moldova Nouă - Oravița - Moravița
	DN58A	Reșița - Lugoj
	DN59B	Cărpiniș - Deta
	DN59C	Jimbolia - Sânnicolau Mare
	DN59F	Sânnicolau Mare - Vălcani > Serbia
	DN59E	DN59C - Comloșu Mare -Lunga > Serbia
	DN59D	DN59B–Foeni > Serbia

Organizarea administrativă a județului Timiș cuprinde potrivit Legii nr.2 / 1968, modificată recent prin Legea nr.83 / 2004 și Legea nr.84 / 2004, 2 municipii (Timișoara și Lugoj), 8 orașe (Buziaș, Ciacova, Deta, Făget, Gătaia, Jimbolia, Receaș și Sânnicolau Mare), 89 comune și 313 sate.Conform Obiectivelor axelor strategice din cadrul Strategiei de dezvoltare Economico-Socială a județului Timiș 2015 – 2020/2023:

Axa strategica	Obiectiv de dezvoltare
TRANSPORT	Realizarea în județul Timiș a unui sistem de transport eficient care să asigure deplasarea rapidă (creșterea conectivității și mobilității) și în condiții de siguranță a persoanelor și a mărfurilor, integrat în sistemul național și european de transport, cu rețelele TEN – T.

TURISM	Crearea unei oferte turistice atractive și competitive care să pună în valoare potențialul multicultural și de transport diversificat al zonei și să contribuie la creșterea economică a județului Timiș
---------------	--

4.2. Regiunea Vest.

Regiunea Vest dispune de un transport care în mare parte poate fi poziționat la nivelul standardelor Europene medii ale sistemelor convenționale de transport din Europa, atât în ceea ce privește latura ofertei de infrastructură (densitatea, diversitatea și calitatea infrastructurilor modale) cât și a serviciilor de transport. Aceste aspecte reies din:

- Existența rețelelor infrastructurale pentru toate modurile de transport (rutier, feroviar, aerian, fluvial)
- Reprezentarea aproape unică pentru România, din perspectiva rețelei TEN-T datorită faptului că este tranzitată de actualele axe europene (7 – rutieră, 22 – feroviară și 18 – fluvială și în viitor de artera rutieră Via Carpatia)
- În Regiunea Vest este cea mai întinsă rețea feroviară din România, fiind străbătută de trei rute internaționale, pe cale ferată
- Existența punctelor transfrontaliere de cale ferată (Ungaria, Serbia)
- Existența a două aeroporturi (Timișoara și Arad)
- Existența unor cursuri de apă cu potențial navigabil
- Experiența în transportul combinat de mărfuri
- Existența unei rețele bune de transport public de pasageri, în marile orașe ale Regiunii și un potențial real de dezvoltare în alte zone
- Preocuparea în dezvoltarea unor sisteme de transport prietenoase mediului, printre care mersul pe jos, cu bicicleta, etc.

Politica Uniunii Europene în domeniul transporturilor urmărește să le ofere cetățenilor europeni soluții de mobilitate eficiente, sigure și ecologice și să creeze condiții pentru un sector competitiv, care generează creștere și locuri de muncă. Congestionarea traficului, inovarea, drepturile pasagerilor și finanțarea infrastructurilor de transport sunt doar câteva exemple de aspecte care sunt cel mai bine tratate la nivelul UE.

.Interesul comun ce stă la baza constituirii asociației este interesul general al locuitorilor de pe raza unităților administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătățirea calității serviciului, în condițiile unor tarife și/sau taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populației și principiul "poluatorul plătește", atingerea și respectarea standardelor europene privind protecția mediului, precum și creșterea capacității de atragere a fondurilor pentru finanțarea investițiilor necesare în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului.

5.ARIA DE COMPETENȚE ȘI PERSPECTIVE ALE ASOCIAȚIEI

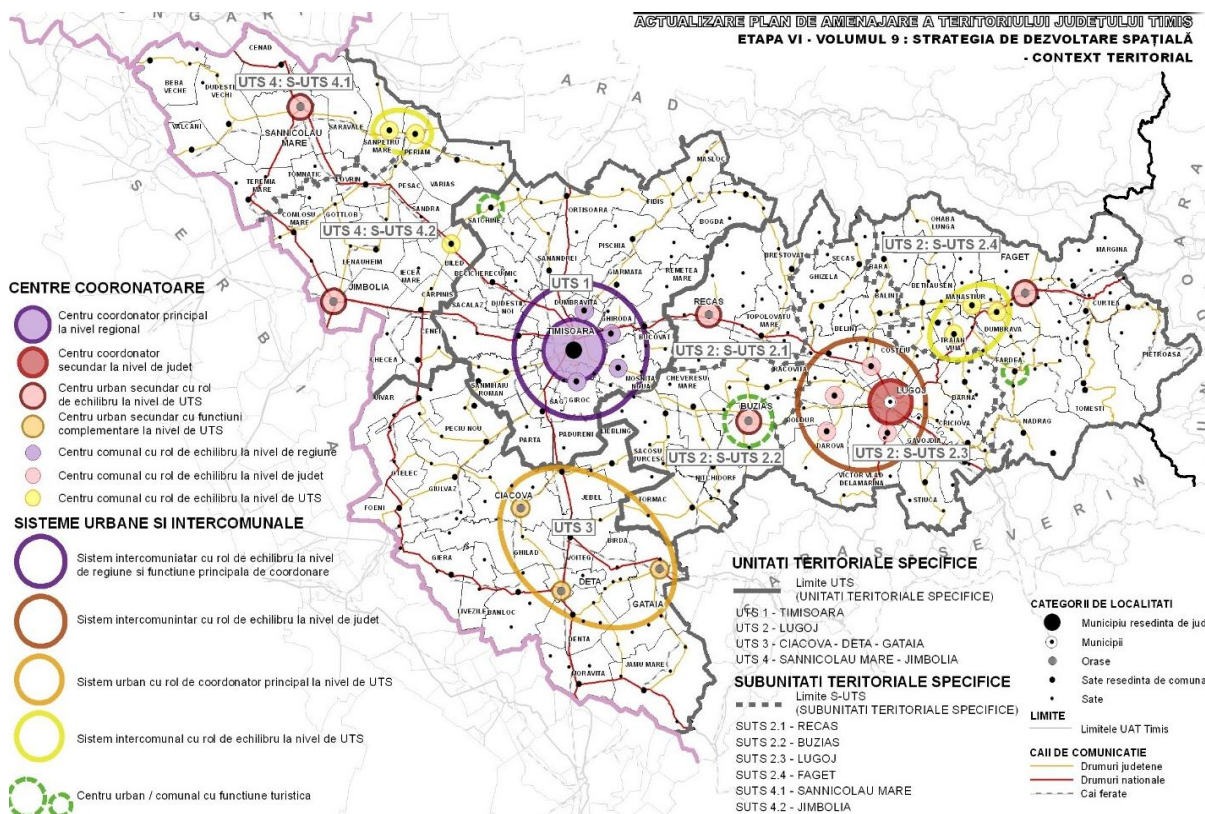
ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"

Județul Timiș, comuna Cenci, sat Cenci, str.Cireșilor nr. 126



Asociația a fost constituită în anul 2024 în scopul înființării, organizării, reglementării, exploatarei, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public local, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului, pe baza strategiei de dezvoltare a Serviciului.

Interesul comun ce stă la baza constituirii asociației este interesul general al locuitorilor de pe



raza unităților administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătățirea calității serviciului, în condițiile unor tarife și/sau taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populației și principiul "poluatorul plătește", atingerea și respectarea standardelor europene privind protecția mediului, precum și creșterea capacității de atragere a fondurilor pentru finanțarea investițiilor necesare în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului.

Pentru realizarea obiectivelor, asociații mandatează asociația, prin statutul său, să exercite în numele și pentru unitățile administrativ-teritoriale membre atribuții legate de serviciul de transport privind planificarea, reglementarea, atribuirea, contractarea, monitorizarea și controlul serviciului, tariful, realizarea și implementarea programelor de dezvoltare, sub aprobarea apriorică a asociațiilor, prin vot cu pondere stabilită prin statut.

1.Uniunea Europeana a alocat atât în perioada anterioară de programare cât și în cea actuală sume importante pentru a ajuta orașele să introducă mijloace de transport urban, cum ar fi metroul, tramvaiul și autobuzele. Acordul de parteneriat pentru perioada 2021 – 2027, propune:

Obiectivul de Politică 1 - O Europă mai inteligentă	Având în vedere atât demersurile CE, cât și necesitatea obiectivă ca România să se alinieze la tendințele europene și globale în dezvoltarea și evoluția tehnologiilor avansate, proiectele strategice propun instrumentele necesare implementării cu succes a acestor tehnologii, constituind o punte de legătură între actorii relevanți printre care, încurajarea de parteneriate între sectorul public, privat și mediul universitar, care să contribuie la accelerarea dezvoltării de aplicații în domenii precum transporturi, sănătate, producție, agricultură, mediu, energie, securitate națională, precum și crearea unui mecanism eficient de transfer tehnologic din zona de CDI în zona antreprenorială și companii mari.
Obiectivul de Politică 2 - O Europă mai ecologică, cu emisii scăzute de carbon prin promovarea tranziției către o energie nepoluantă și Justă, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a adaptării la schimbările climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor	România va contribui la acest obiectiv prin finanțarea nevoilor de dezvoltare din următoarele sectoare: adaptarea la schimbările climatice prin creșterea eficienței energetice și dezvoltarea sistemelor inteligente de energie, a soluțiilor de stocare și a adecvanței sistemului energetic, prevenirea și gestionarea riscurilor, infrastructura de apă și apă uzată, economia circulară, conservarea biodiversității, calitatea aerului, decontaminarea siturilor poluate, regenerare urbană, mobilitate, termoficare, pescuit și acvacultură O importanta actiune care va sprijini obiectivul general al Strategiei de Dezvoltare a Sistemului de transport public de calatori pe aria de competente a asociației- Viziune 2030 Serviciu de MOBILITATE -dezvoltarea infrastructurii urbane curate (infrastructuri de transport, ciclism, material rulant, combustibili alternativi) -dezvoltarea unor culoare de mobilitate -realizarea de infrastructuri specifice pentru combustibili alternativi -dezvoltarea si modernizarea rețelei de transport public de metrou in regiunea București Ilfov -dezvoltarea transportului public în comun la nivel urban, metropolitan și regional, precum si îmbunătățirea calității serviciilor pe calea ferata prin asigurarea unor mijloace de transport ecologice pentru transportul calatorilor, precum si infrastructură pentru transportul public, sisteme inteligente de transport pentru transport public, ciclism și infrastructură de transport pietonal, dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public, inclusiv: modernizarea, extinderea liniilor de tramvai, achiziționare, modernizare material rulant (tramvaie), achiziționare troleibuze, autobuze, modernizare, echipare depou, e-ticketing
Obiectivul politic 3 - O Europă mai conectată prin creșterea mobilității și conectivitatea TIC regională	O Europă mai interconectată poate fi realizată prin creșterea conectivității transportului, dezvoltarea rețelelor TEN-T durabile, inteligente, sigure și intermodale, rezistente la schimbările climatice, durabile, inteligente și intermodale la nivel național, regional și local inclusiv printr-un acces mai bun la rețeaua TEN-T și mobilitatea transfrontalieră. Un transport sustenabil și eficient este important pentru a asigura legătura între regiuni și țări, conectând astfel piețe și persoane și contribuind la activitatea economică, la dezvoltare și la creștere. Creșterea numărului de pasageri, optimizarea traficului, siguranța pasagerilor și a mărfurilor și calitatea în ansamblu a serviciului oferit sunt aspecte care vor face obiectul viitoarelor intervenții.

	Atât Programul Operațional Transport cât și Programele Operaționale Regionale reprezintă instrumentele de finanțare care vin să servească obiectivului de politică 3 - O Europa mai conectată, sa finanțeze intervențiile în infrastructuri de transport care urmăresc reducerea decalajelor de dezvoltare, reducerea blocajelor și a timpilor de călătorie, și creșterea competitivității regiunilor. Fără o accesibilitate crescută a regiunilor și centrelor urbane la rețeaua primară vor fi afectate accesul la piața unică și locurile de muncă, se reduc oportunitățile de investiții și scade gradul de satisfacție socială. O importantă acțiune care va sprijini obiectivul general al Strategiei de Dezvoltare a Sistemului de transport public de călători pe aria de competență a asociației - Viziune 2030. - ÎMBUNĂTĂȚIREA SISTEMULUI DE MANAGEMENT AL INFRASTRUCTURII RUTIERE ȘI A CONDIȚIILOR DE SIGURANȚĂ, respectiv CREȘTEREA ATRACTIVITĂȚII TRANSPORTULUI NAVAL PRIN ÎMBUNĂTĂȚIREA CONDIȚIILOR DE NAVIGAȚIE PRIN INVESTIȚII ÎN INFRASTRUCTURA PORTUARĂ ȘI PRIN INVESTIȚII ÎN CĂI NAVIGABILE
Obiectivul de Politică 4 – O Europă mai socială	În contextul schimbărilor structurale generate de globalizare și progresul tehnologic, România se confruntă cu provocări majore în ceea ce privește relevanța educației și formării pentru piața forței de muncă, utilizarea corespunzătoare a resurselor de muncă și productivitatea muncii.

2..Eficacitatea proiectelor de transport public de persoane constă în modul de implementare al proiectelor fie că sunt finanțate din fonduri europene, fonduri guvernamentale sau europene. Managementul de proiect orientat spre obiective reprezintă cel mai larg utilizat sistem de planificare, luare decizii și control. Cel mai important este ca membrii asociației să aibă o viziune comună și să conștientizeze importanța rolului pe care îl au în realizarea acestor obiective. Managementul de proiecte orientat spre obiective, poate fi exprimat prin următoarea schemă:



3.Comunitățile se confruntă din ce în ce mai mult cu problema legată de transportul local. Migrarea locuitorilor din orașe către zonele periurbane și nu numai determină apariția unor modele rezidențiale care presupun deplasarea pe distanțe mari. Acest fenomen de extindere se dezvoltă în paralel cu o creștere a numărului proprietarilor de mașini și a traficului de navetiști.

4.Congestionarea, din ce în ce mai puternică a sistemului de transport, consumul aferent de energie și efectele negative asupra mediului impun adoptarea unei abordări inovatoare care să răspundă necesităților și cerințelor, din ce în ce mai mari în domeniu ale zilelor noastre. Măsurile standard și tradiționale, precum extinderea rețelelor de transport existente, nu vor mai fi suficiente. Astfel, se impune o planificare strategică atentă și un plan de acțiune pentru a putea interveni.

5.Îmbunătățirea mobilității și în același timp, reducerea congestionării traficului, a poluării și a accidentelor reprezintă o provocare comună pentru marile orașe și nu numai. Obiectivul unui transport sustenabil este de a sprijini libertatea de circulație, sănătatea, siguranța și calitatea vieții pentru generațiile actuale și viitoare, precum și de a asigura eficiența ecologică, o creștere

economică inclusiv accesul la oportunități și servicii pentru toți, inclusiv pentru persoanele în vârstă și pentru cele cu dizabilități. Misiunea asociației este de a răspunde acestui obiectiv în perioada 2025-2035, devenind astfel viziunea pe termen lung a asociației.

6. Planul de mobilitate pe aria de competență a asociației va urmări crearea unui transport durabil, care să satisfacă nevoile din interiorul său, vizând cinci obiective strategice:

-Accesibilitatea – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii-cheie. Acest obiectiv include atât **conectivitatea**, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și **accesul**, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, etc.);

-Siguranța și securitatea – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;

-Mediul – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;

-Eficiența economică – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători;

-Calitatea mediului urban – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Obiectivul general constă în creșterea atractivității sistemului de transport public județean de persoane pentru utilizatori în aria de competență a asociației.

Obiective specifice

OS1	Reproiectarea și extinderea rețelei de transport public județean de persoane
OS2	Modernizarea sistemului de transport public județean de persoane (infrastructura tehnico-edilitară/mijloace de transport/sistema ITS)
OS3	Creșterea gradului de accesibilitate pentru toți utilizatorii
OS4	Creșterea siguranței și securității utilizatorului

Obiectiv specific	Măsura
Reproiectarea și extinderea rețelei de transport public județean de persoane	Reproiectarea și extinderea rețelei raportat la cerințele actuale Creșterea frecvenței mijloacelor de transport Creșterea numărului de mijloace de transport
Modernizarea sistemului de transport public județean de persoane	Modernizarea mijloacelor de transport Modernizarea și informatizarea stațiilor de călători Amenajări de parcuri de tip "park and ride" Facilitarea accesului la stații (piste pentru pietoni și biciclete, indicatoare, etc.) conform normelor în vigoare. Îmbunătățirea nivelului de pregătire a conducătorilor mijloacelor de transport și înființarea unui centru de formare profesională a acestora Crearea unor puncte intermodale între transportul în regim comercial și transportul în regim compensat Soluție multimodală, multioperator și multipolară integrată de planificare și operare a transportului public de persoane Stații Intermodale pe direcțiile radiale de acces în Timișoara pentru interconectare cu sistemul de transport public de persoane din Timișoara

	Dezvoltarea unui centru de Comandă, Control și Dispercerat
Creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele	Instrumente informaționale adaptate persoanelor cu handicap (asistență vizuală, anunțuri vocale etc) Asigurarea accesibilității fizice în zonele de așteptare (pentru cărucioare, landouri, scaune cu roțile, cadre de mers)
Creșterea siguranței și securității călătorului	Realizarea unei strategii de securitate privind siguranța și securitatea în stații, refugii, etc. Implementarea strategiei privind siguranța și securitatea (camere video în stații, refugii și în cadrul vehiculelor care asigură transportul public) Iluminat public pe timpul nopții în zona stațiilor de călători

1.Punerea în aplicare a măsurilor descrise, duce la un transport public mai practic, mai confortabil și mai accesibil. Implicit, numărul de călători care folosesc transportul public va crește în mod natural, persoanele dezavantajate de pe aria de competență se vor simți mai puțin excluse din societate, iar gradul de utilizare a autovehiculelor personale va începe să scadă ceea ce va avea conștiențe benefice pentru mediul înconjurător.

2.Calitatea vieții persoanelor cu mobilitate redusă și independența persoanelor care lucrează sau locuiesc în zone care nu erau conectate în trecut la rețeaua de transport public pot crește. Este de luat în considerare și faptul că numărul persoanelor vârstnice va crește în următorii ani. Creșterea accesibilității transportului public pentru această categorie de persoane este una dintre cele mai mari provocări pentru majoritatea orașelor europene, aria de competențe a asociației neexcluzându-se din această zonă.

3.Totodată, persoanele prin crearea unui sistem de siguranță și securitate, va crește încrederea cetățeanului în transportul public județean de persoane. Îmbunătățirea siguranței și securității, va duce implicit la reducerea costurilor de reparare a pagubelor cauzate de actele de vandalism, respectiv costurile asociate întreținerii mijloacelor de transport (camerele de supraveghere din tramvaie și autobuze).

4.Prin creșterea calității serviciilor și a infrastructurii, va spori numărul clienților, respectiv a numărului de utilizatori.

5.Crearea unei legături strânse între politica de parcare și infrastructura de transport public este esențială pentru încurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun.

6. PLAN DE ACȚIUNE

1.Cel mai important demers în procesul de stabilire a planului investițional 2025 - 2035 este reprezentat de definirea ipotezelor privind alocările financiare disponibile pentru investiții, pentru toate modurile de transport care vor fi integrate. Stabilirea cu acuratețe a surselor financiare disponibile va permite obținerea unui plan de investiții realist, care răspunde eficient la nevoile de conectivitate națională și europeană. Pe de altă parte, chiar dacă gradul de maturitate a proiectelor nu a fost considerat criteriu distinct în cadrul proiectelor și deci nu constituie element în procesul de prioritizare, acesta reprezintă o componentă deosebit de importantă în strategia de implementare a proiectelor, în contextul în care valoarea portofoliului de proiecte depășește cu mult bugetele disponibile.

2.Conform Master Planului General de Transport al României, obiectivele strategice pentru dezvoltarea infrastructurii de transport a României sunt:

-Eficiența economică - Sistemul de transport trebuie să fie eficient în ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia. În mod specific, beneficiile sistemului de transport ar trebui să depășească costurile. Acest obiectiv măsoară beneficiul oferit utilizatorilor și furnizorilor de servicii din sistemul de transport.

-Sustenabilitate - Acest concept include sustenabilitatea financiară, economică și de mediu. Modurile de transport așa numite durabile – feroviar, transport cu autobuzul și transport naval

- care sunt mai eficiente energetic și cu un grad mai scăzut de emisii trebuie dezvoltate în mod prioritar. În cadrul evaluării economice a costurilor operaționale și emisiilor li se atribuie valori monetare însă înscrierea Sustenabilității ca obiectiv separat respectă atât intențiile Guvernului României și ale Uniunii Europene cât și preocupările generațiilor viitoare.

-Siguranța - Investițiile în transporturi ar trebui să producă un sistem de transport mai sigur. Costul economic al accidentelor este transformat în valori monetare în cadrul evaluării economice dar, deoarece unul din obiectivele principale ale Guvernului și ale UE este reprezentat de reducerea accidentelor din sectorul transporturilor, siguranța trebuie să rămână un obiectiv distinct.

-Impactul asupra mediului - Sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului.

-Dezvoltarea economică - Sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național cât și la nivel regional. Investițiile în transporturi trebuie, de asemenea, să favorizeze echitatea față de cetățenii României.

3.Cele șase etape esențiale la nivel strategic cu privire la implementarea proiectelor sunt:

- Identificarea deficiențelor de conectivitate la nivelul regiunii Vest;
- Identificarea soluțiilor pentru creșterea conectivității și a siguranței mobilității în context sustenabil economic, social la scară regională, națională și europeană;
- Stabilirea unei liste de proiecte și intervenții necesare creșterii conectivității și a mobilității;
- Ierarhizarea proiectelor în funcție de mai multe criterii determinante
- Identificarea tuturor surselor de finanțare disponibile;
- Elaborarea strategiei de implementare prin corelarea listei de proiecte prioritizate cu sursele de finanțare disponibile și stabilirea în manieră realistă a perioadei de elaborare a documentațiilor tehnico-economice, proiectelor tehnice și execuției de lucrări.

4.Obiectivele de conectivitate rutieră vizează rezolvarea a trei mari probleme ale transportului rutier, cum ar fi:

- Timpi mari de întârziere în trafic;
- Media zilnică anuală ridicată (MZA);
- Accesibilitatea redusă regională și națională;

5.Planul de Mobilitate va urmări crearea unui sistem de transport durabil care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul U.A.T. Județul Timiș, vizând următoarele cinci obiective strategice:

- Accesibilitatea – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta,etc.);
- Siguranța și securitatea – Creșterea siguranței și a securității pentru utilizatori și pentru comunitate în general;
- Mediul – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;
- Eficiența economică – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători și de marfă;
- Calitatea mediului urban – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului urban și a proiectării urbane în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

6.Scopul asumat de asociației este de a susține dezvoltarea sustenabilă a serviciului de mobilitate în aria de competență a U.A.T. Județul Timiș, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin

programele operaționale din viitoarele perioade de programare precum și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influențează mobilitatea în aria de studiu.

Măsură și acțiuni specifice pentru sistemul de transport public județean de persoane, care duc la creșterea ATRACTIVITĂȚII transportului public prin creșterea vitezei comerciale ca indicator tehnic important.

- 1.Banda rezervată pentru autobuz este o măsură imperativă pentru fluidizarea sistemului de transport public de persoane județean în comunitățile aglomerate.
- 2.Prioritizare la semafoare este prioritatea luminii verde la semafor, care trebuie studiată în profunzime, deoarece prioritizarea unei direcții poate însemna penalizarea unei alte căi prin care trece un mijloc de transport public de persoane, caz în care ar putea exista interferențe între trasee.
- 3.Banda de autobuz plus prioritatea la semafor va duce la o creștere a vitezei comerciale și mai mare dar cu o analiză a implicațiilor între diferite trasee.
- 4.Intersecții conflictive duc la îmbunătățirii doar la atingerea unui timp de lumina verde la semafor de 26-30 de secunde, timpul de la care viteza comercială începe să crească. Este dificil de a se pretinde valori ridicate ale timpului de lumina verde la semafor , datorită altor vehicule pentru transport public pe alte direcții.
- 5.Introducerea stației de călători în zona trotuarului disponibilizează banda de circulație pentru un alt vehicul de transport public și pentru traficul în general.
- 6.Stația dublă aduce beneficii în principal atunci când se alocă mai multe mijloace de transport în orele de vârf, când viteza comercială de deplasare este crucială.
- 7.E-tiketing ca măsură are două componente diferențiate. Într-o prima etapă/componentă se propune instalarea automatelor pentru titlurilor de călătorie acolo unde este considerat oportun și necesar. A doua componentă o reprezintă stabilirea procedurii pentru validarea titlului de călătorie mai rapid, mai eficient și cu asigurarea siguranței încasărilor în ambele sensuri, operator de transport rutier/transportator autorizat și Utilizator.
- 8.Sincronizarea între prioritizarea la semafor plus Tiketing ca măsură este vizată de o analiză a aplicării în comun a sincronizării culorii verde a semaforului cu un sistem de validare electronică a titlului de călătorie, ex contactless. Se ia în considerare o plajă de valori a timpului de care va avea nevoie fiecare pasager, pentru a valida titlul de călătorie. În cazul prevalidării titlului de călătorie, câștigul este de 1-2 secunde pe călător. În cazul validării electronice această măsură este estompată la 1 secundă /călător.
- 9.Implementarea serviciilor publice integrate de transport public de persoane, sunt definite conform art. 2 lit. m din Regulamentul CE nr. 1370/2007 – ca fiind serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.
- 10.Satisfacerea necesităților de deplasare în cea mai mare măsură posibilă prin intermediul unor moduri de transport ecologic-transportul local intercomunitar, care este indispensabil în prevenirea creșterii poluării. În locul deplasării cu autobuzul, cetățenii din comunele periurbane aleg deplasarea cu automobilul, ceea ce generează o presiune mare asupra traficului din comunitățile urbane, aglomerare și poluare, care pot fi mult diminuate prin trecerea la transportul public local intercomunitar.
- 11.Pe trasee locale de pe teritoriul comunităților urbane, care dețin transport public de persoane în regim comercial sau compensat, mijloacele de transport intră pe arterele cu trasee urbane și pot opri în orice stație. Utilizatorii transportului public județean transportați, pot ajunge direct la destinație, pot fi preluați de rezerva de capacitate de pe traseele urbane actuale.
- 12.Prin realizarea unui program de transport unic și grafice de circulație integrate se reduce timpul de deplasare datorită, a unor transbordări mai bine coordonate și sancționate de către o

singură autoritate locală de transport. Fiecare consiliu local al unui U.A.T. membru al asociației își va aproba graficele de circulație ale curselor care le deservesc, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacităților de transport cu modificările fluxurilor de călători, modificându-le prin hotărâre de consiliu local și conducerea asociației ori de câte ori situația o impune și cu efecte imediate pentru utilizatori.

13. Se vor utiliza pachete tarifare atractive, avantajoase pentru utilizatori, gratuități, reduceri tarifare, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme.

14. Prin introducerea unui sistem integrat al rețelei de transport se va permite implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, sisteme care furnizează utilizatorilor și participanților la trafic date privind călătoria precum: orare și tarife ale mijloacelor de transport public de persoane asigurând un sistem de transport sigur, extins, de înaltă calitate și la prețuri accesibile.

15. Transformările politice, economice și sociale petrecute în Europa de Est începând cu anii 90 au schimbat semnificativ cerințele populației referitoare la standardele infrastructurii de transport.

16. În zonele urbane circulația de principiu se desfășoară prin arterele de penetrație, care se continuă cu arterele radiale majore urbane. Astfel, se iau măsuri de corelare a rețelelor urbane cu cele de transport județean, pentru rezolvarea disfuncționalităților de transport prin amenajarea de noi legături între comunități și modernizarea celor existente.

17. Numărul mare de gări atât pentru traficul feroviar de persoane reprezintă un număr mare de noduri de transbordare cu necesități de conectare inteligentă.

18. Aeroportul Internațional "Traian Vuia" situat în apropierea Municipiului Timișoara asigură curse regulate, pentru pasageri, atât spre diferite orașe din țara, cât și din afară ei. Deplasarea călătorilor la/de la aeroport se realizează numai pe plan rutier, cu autobuze. Astfel, restructurarea și dezvoltarea sistemului de transport public de persoane este o condiție esențială pentru satisfacerea cerințelor de mobilitate, la nivelul U.A.T. Județul Timiș unde asociația desfășoară activitate, cât și pentru fluxul turistic național și internațional.

rețelei de străzi existente.

19. Importanța transportului public pentru asigurarea serviciului de mobilitate se poate deduce din istoria dezvoltării din metropolele mari din Europa de Vest. Prioritatea și consolidarea sa, față de transportul individual motorizat, va permite utilizatorilor din U.A.T. Județul Timiș o mobilitate la nivel european. Prin implementarea sistemului integrat de transport se realizează astfel conexiunea diferitelor mijloace de transport la nivelul Județului Timiș.

20. Obiectivul cel mai important în dezvoltarea transportului public județean de persoane este de a dispune de ofertă superioară a mobilității individuale față de transportul individual motorizat. Doar o conectare optimă cu celelalte mijloace de transport (rutier, naval sau aerian) va permite o conectare inteligentă a transportului public de persoane la nivelul U.A.T. Județul Timiș. Totodată, este nevoie de această conectare pentru a atinge obiectivul de a exploata în mod cât mai optimizat infrastructura existentă de transport. Acest lucru se poate realiza prin integrarea unui sistem de management al transportului public.

21. Rezultate urmărite a se realiza sunt:

- Stimularea serviciilor de transport public județean de persoane,
- Coordonarea gestiunii și garantarea accesibilității minime a serviciilor,
- Îmbunătățirea serviciilor publice în transportul public județean de persoane,
- Dezvoltarea unui sistem de transport public județean de persoane, nepoluant.

22. Comunitățile **Smart** sunt laboratorul de mâine, prin testarea și dezvoltarea tehnologiilor pentru promovarea și susținerea durabilității, securității și, în general, a unui stil de viață mai sănătos. Chiar dacă nu toate comunitățile din U.A.T. Județul Timiș sunt hub-uri dinamice, mare parte au cunoscut o dezvoltare accelerată în ultimii ani așa cum prevede Acordul de parteneriat

2021 – 2027.

23. Se vor stabili punctele principale și secundare a rețelei de transport la nivelul U.A.T. Județul Timiș, inclusiv rețeau secundară și principală de transport.

7. CONTEXT ACTUAL

Autoritățile administrației publice au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public județean, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe. Prin realizarea acestui obiectiv, autoritățile administrației publice urmăresc prin strategiile pe care le va adopta:

- dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport județean de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială, precum și a infrastructurii aferente transportului regional;
- satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și ale instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ - teritorială a u.a.t.-urilor, pe care le deservește prin serviciile de transport;
- gestionarea serviciilor de transport public județean de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public județean de persoane;
- asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public județean de persoane;
- realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- menținerea serviciului de transport la indicatorii și standardele de performanță propuse.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane se încheie între autoritatea publică în calitate de delegatar (concedent) și operatorul de transport autorizat delegat (concesionar), conform prevederilor Legii nr. 92/2007.

Programul de transport județean de persoane prin curse regulate a fost aprobat prin Hotărâre a Consiliului Județean Timiș nr. 164/20.12.2012 pentru perioada **01.05.2013 – 30.06.2019**. Conform prevederilor Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și reglementărilor A.N.R.S.C. valabile la data respectivă, atât Programul de transport județean prin curse regulate cât și Contractele de delegare a gestiunii serviciilor de transport public județean de persoane atribuite în anul 2015, au fost valabile până la data de 30.06.2019.

Ulterior, prin Hotărâri ale Consiliul Județean Timiș, Programul de transport județean prin curse regulate a fost modificat în sensul introducerii, sau excluderii unor trasee, sau al modificărilor punctuale ale unora dintre graficele de circulație aferente acestor trasee.

Conform modificărilor legislative aplicabile la data respectivă, prin Hotărârea Consiliului Județean Timiș nr. 140/27.06.2019, durata de valabilitate a Programului de transport județean prin curse regulate a fost prelungită până la data de 02.12.2019, iar prin Hotărârea Consiliului Județean Timiș nr. 208/30.10.2016, cu completările ulterioare, durata de valabilitate a fost prelungită până la data 31.12.2025.

Ținând cont de particularitățile transportului public rutier de persoane la nivelul județului Timiș, a fost aprobată intenția de aderare al U.A.T. județul Timiș la A.D.I.- S.M.T.T. prin H.C.J. Timiș nr.9/26.01.2022 și inițiată procedura de aderare la A.D.I.- S.M.T.T., în vederea extinderii acestei asociații la nivelul întregului județ și reorganizarea transportului public rutier într-un sistem complex, multipolar, multimodal și multioperator, promovând transparența decizională și susținând o piață concurențială, însă, acest lucru nu s-a concretizat.

Prin urmare, a fost necesară atribuirea serviciilor de transport public de persoane prin curse regulate pentru perioada 01.10.2025 – până la organizarea serviciilor în cadrul unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitare organizate la nivelul județului, respectiv pentru o perioadă estimată de maxim 2 ani.

Autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Autoritățile administrației publice au posibilitatea de a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de a încredința gestiunea acestora, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau a mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Ținând cont de specificul acestor servicii și de resursele de care dispune autoritatea contractată, este necesară asigurarea unei asistențe de specialitate în vederea alegerii modalității de gestiune și întocmirii documentației de atribuire a serviciilor de transport public de persoane prin curse regulate, inclusiv realizarea unui studiu de oportunitate. Serviciile de utilități publice fac parte din sfera serviciilor publice de interes general și au următoarele particularități:

- au caracter economico-social;
- răspund unor cerințe și necesități de interes și utilitate publică;
- au caracter tehnico-edilatar;
- au caracter permanent și regim de funcționare continuu;
- regimul de funcționare poate avea caracteristici de monopol;
- presupun existența unei infrastructuri tehnico-edilitare adecvate;
- **aria de acoperire are dimensiuni locale: comunale, orașenești, municipale sau județene;**
- sunt înființate, organizate și coordonate de autoritățile administrației publice locale;
- sunt organizate pe principii economice și de eficiență;
- **pot fi furnizate/prestate de către operatori care sunt organizați și funcționează fie în baza reglementărilor de drept public, fie în baza reglementărilor de drept privat;**
- sunt furnizate/prestate pe baza principiului "beneficiarul plătește";
- recuperarea costurilor de exploatare ori de investiție se face prin preturi și tarife reglementate sau taxe speciale.

Reglementarea înființării, organizării, dezvoltării, funcționării și gestionării serviciilor publice este stabilită de Legea serviciilor comunitare de utilități publice 51/2006 cu modificările și completările ulterioare, completată și de legile speciale fiecărui domeniu.

În activitatea de transport, termenii și noțiunile utilizate se definesc după cum urmează:

- **activitate de transport public local:** suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea mărfurilor sau a persoanelor cu ajutorul vehiculelor sau al combinației de vehicule, pe distanțe și în condiții prestabilite;
- **transport public:** transportul rutier efectuat pe bază de contract, contra plată, prin încasarea unui tarif sau a echivalentului în natură ori în servicii, cu vehicule deținute și utilizate în condițiile O.U.G nr.109/2005.

- ***serviciu regulat de transport de persoane*** : serviciu de transport public de persoane care asigură transportul persoanelor, potrivit graficelor de circulație, pe trasee specificate, în care urcarea/coborârea persoanelor transportate în/din autovehicul se face în puncte de oprire dinainte stabilite; serviciul regulat de transport de persoane presupune obligația respectării graficelor de circulație, acesta fiind accesibil oricărei persoane, putând fi condiționat cel mult de o rezervare prealabilă;
- ***serviciu regulat special de transport de persoane***: serviciu de transport public de persoane efectuat la solicitarea unui beneficiar, prin care se asigură doar transportul anumitor categorii determinate de persoane, în măsura în care acest serviciu se desfășoară cu respectarea graficelor de circulație, pe trasee specificate, în care urcarea/coborârea persoanelor transportate în/din autovehicul se face în puncte de oprire dinainte stabilite, altele decât stațiile publice.
- ***autobuz***: 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, și care are mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto;
- ***autobuz urban***: autobuz la care majoritatea locurilor sunt în picioare;
- ***autocar***: autobuz cu mai mult de 22 de locuri pe scaune, destinat și echipat numai pentru transportul de persoane așezate pe scaune, având spații speciale pentru transportul bagajelor pe distanțe mari, amenajat și dotat pentru a asigura confortul persoanelor transportate, având interdicția de a transporta persoane în picioare;
- ***autoritate de autorizare***: compartimentul sau serviciul specializat de transport local din subordinea primăriei sau a consiliului județean;
- ***autorizație de transport***: documentul eliberat de autoritatea de autorizare, prin care se atestă că transportatorul îndeplinește condițiile de acces la efectuarea transportului public local;
- ***copie conformă a autorizației de transport***: documentul eliberat de autoritatea de autorizare, în baza autorizației de transport sau, după caz, a licenței de traseu, pentru fiecare dintre autovehiculele sau ansamblurile de vehicule rutiere deținute conform legii, care atestă atribuirea unuia dintre serviciile de transport public local (transport de mărfuri în regim contractual transport cu tractoare și remorci și servicii funerare);
- ***licență de transport***: documentul eliberat de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în condițiile legii, care atestă ca deținătorul îndeplinește condițiile de onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională, aceasta având acces la transportul rutier public;
- ***copie conformă a licenței de transport***: documentul eliberat în baza licenței de transport de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările și completările ulterioare, pentru fiecare dintre autovehiculele sau ansamblurile de vehicule rutiere utilizate de operatorul de transport rutier la operațiuni de transport rutier;
- ***licență de traseu***: documentul care dă dreptul operatorului de transport rutier să efectueze transport public local de persoane prin curse regulate sau curse regulate speciale cu autobuze pe un anumit traseu, conform programului de transport;
- ***caiet de sarcini al licenței de traseu***: documentul care însoțește licența de traseu, care cuprinde în principal cerințele pentru asigurarea programului de circulație și realizarea unui transport în condiții de siguranță și confort;
- ***traseu***: parcursul care asigură legătura între mai multe localități și/sau obiective, cuprinse între două capete, pe care se efectuează transport public local de persoane prin

curse regulate și curse regulate speciale. În funcție de amplasarea capetelor și de itinerarul dintre acestea, traseele pot fi județene sau locale;

- **cursă:** traseu parcurs de un autobuz care, după atingerea localității cap de traseu de destinație, revine la localitatea cap de traseu de plecare, în cadrul aceleiași operațiuni de transport de persoane;
- **grafic de circulație:** document care conține denumirea traseului, autogările și stațiile publice aflate pe un traseu, distanțele dintre acestea, orele de plecare, respectiv de sosire, zilele în care se efectuează transporturile;
- **certificat de competență profesională:** document care atestă pregătirea profesională a unei persoane în domeniul transporturilor rutiere;
- **persoană desemnată:** persoana fizică, responsabil al activității de transport rutier, posesoare a unui certificat de competență profesională care conduce permanent și efectiv activitatea de transport a operatorului de transport/transportatorului autorizat; în cazul persoanelor fizice/asociațiilor familiale autorizate ca transportator, persoana desemnată trebuie să fie persoana fizică sau unul dintre membrii asociației familiale;
- **program de circulație:** documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații și intervalele de succedare a curselor;
- **program de transport public local :** programul propus și aprobat de consiliile locale prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza teritorial-administrativă a localității, programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare;
- **program de transport public județean:** programul propus și aprobat de consiliile județene, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate între localitățile județului, programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare;
- **stație publică:** punctul de pe traseul unui serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate, amenajat corespunzător, semnalizat printr-un indicator rutier și care să aibă în dotare un panou suplimentar pe care este atașat orarul conform căruia opresc autobuzele pentru urcarea și coborârea persoanelor transportate;
- **autogară:** spațiu special delimitat, amenajat și dotat pentru a permite staționarea autobuzelor la persoane, pentru urcarea sau coborârea persoanelor, precum și pentru o oferi condiții și servicii pentru autobuze și pentru persoanele aflate în așteptare;
- **utilizator al serviciului de transport public local:** persoana fizică sau juridică beneficiară a unui serviciu de transport public local.
- **omologare:** procedura administrativă prin care autoritatea competentă certifică, conform legislației în vigoare, că un tip de vehicul, un sistem sau o componentă ori o entitate tehnică independentă satisface cerințele tehnice prevăzute de reglementările în vigoare.
- **operator de transport rutier:** orice întreprindere care deține certificat unic de înregistrare, având ca obiect de activitate activitatea de transport rutier, deținătoare a unei licențe de transport și care efectuează transport rutier public cu vehicule rutiere deținute cu orice titlu, cu excepția comodatului, denumite vehicule deținute;

7.1. Programul de transport județean.

Programul de transport aprobat în anul 2012 la nivelul UAT Județul Timiș este structurat dintr-un număr de 87 de trasee tip origine – destinație, având planificate un număr de curse pe

zi, pentru care au fost stabilite programele de circulație. Traseele aprobate inițial sunt regăsite în tabelul de mai jos:

Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
1	TIMIȘOARA/AUTOGARA	SÂNNICOLAU MARE VALCANI	BEBA VECHE
2	TIMIȘOARA/AUTOGARA	HODONI	SATCHINEZ
3	TIMIȘOARA/AUTOGARA	DUDESTII NOI	HODONI
4	SÂNNICOLAU MARE	DUDESTII VECHI	VÂLCANI
5	TIMIȘOARA/AUTOGARA	SANDRA LOVRIN BULGĂRUȘ	JIMBOLIA
6	SÂNNICOLAU MARE	TOMNATIC LOVRIN	TIMIȘOARA/AUTOGARA
7	TIMIȘOARA/AUTOGARA	BILED	CENAD
8	SÂNNICOLAU MARE	DUDESTII VECHI	BEBA VECHE
9	TOMNATIC	-	SÂNNICOLAU MARE
10	SÂNNICOLAU MARE	-	CENAD
11	IGRIS	SÎNPETRU MARE	SÂNNICOLAU MARE
12	SÂNNICOLAU MARE	LOVRIN PESAC	PERIAM
13	PERIAM	SARAVALE	SÂNNICOLAU MARE
14	SANDRA	-	SÂNNICOLAU MARE
14	SANDRA	-	SÂNNICOLAU MARE
15	BULGĂRUȘ	LOVRIN	SÂNNICOLAU MARE
16	SÂNNICOLAU MARE	TEREMIA MARE	TEREMIA MICA
17	SÂNNICOLAU MARE	COMLOSU MARE	JIMBOLIA
18	JIMBOLIA	COMLOSU MIC	COMLOSU MARE
19	BULGARUS	LENAUHEIM GRABAT	JIMBOLIA
20	TIMIȘOARA/AUTOGARA	SĂCĂLAZ CHECEA	JIMBOLIA
21	IECEA MARE	CARPINIȘ	TIMIȘOARA/AUTOGARA
22	IGRIS	VARIAȘ	TIMIȘOARA/AUTOGARA
23	PERIAM	VARIAȘ	TIMIȘOARA/AUTOGARA
24	TOMESTI	FĂGET RECAȘ (fără LUNCANII DE JOS)	TIMIȘOARA/AUTOGARA

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"**

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
25	FĂGET/ AUTOGARA	TOMESTI	LUGOJ/ AUTOGARA
26	FĂGET/ AUTOGARA	DUMBRAVA	MĂNĂȘTIUR
27	FĂGET/ AUTOGARA	MANASTIUR	TIMIȘOARA/ AUTOGARA
28	FĂGET/ AUTOGARA	PIETROASA	POIENI
29	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	ALBINA DRAGSINA	BUZIAS
30	BUZIAȘ	HITIAȘ	RACOVITA
31	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	SACOSU TURCESC	LIEBLING
32	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BERINI	CERNA
33	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	TORMAC CADAR	SIPET
34	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	NITCHIDORF	CADAR
35	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	ȘAG OLARU	PARȚA
36	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	ȘAG
37	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	JEBEL	LIEBLING
38	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	PĂDURENI CIACOVA MACEDONIA PETROMAN	CEBZA
39	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	JEBEL	GATAIA
40	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	GHILAD OBAD	CEBZA
41	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	JEBEL DETA DENTA ROVINIȚA MARE SÎNGEORGE BIRDA	GĂTAIA
42	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	CHIȘODA
43	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	GIROC
44	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	GIARMATA
45	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	DUMBRAVIȚA	CERNETEAZ
46	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BENCECU DE SUS	BENCECU DE JOS
47	TIMIȘOARA	PIȘCHIA	ALIOȘ

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"**

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
48	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	MASLOC	BOGDA
49	TIMIȘOARA	PIȘCHIA	MURANI
50	DETA	GIERA	GRANICERI
51	DETA	BIRDA	GATAIA
52	DETA	DENTA	MORAVITA
53	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	VARIAS	SÂNNICOLAU MARE
54	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	SÂNANDREI
55	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	SÂNANDREI	CALACEA SAT
56	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	ORTIȘOARA CORNEȘTI	SECEANI
57	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BĂRĂTEAZ	SATCHINEZ
58	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	REMETEA MARE	RECAȘ
60	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	REMETEA MARE	IANOVA
61	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	REMETEA MARE	BAZOȘU NOU
62	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	REMETEA MARE RECAȘ	TOPOLOVATU MARE
63	TIMIȘOARA AUTOGARA	PECIU NOU	IVANDA
64	TIMIȘOARA	PECIU NOU	CRAI NOU
65	SÂNMARTINU SÂRBESC	PECIU NOU DINIAȘ	TIMIȘOARA/ AUTOGARA
66	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	PECIU NOU	GRANICERII
67	GRANICERI	FOENI	PECIU NOU
68	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	UIVAR	SÎNMARTINU MAGHIAR
69	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	UIVAR	RĂUȚI
70	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BOBDA	UIVAR
71	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	UIVAR	IOHANISFELD
72	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BOBDA	CENEI
73	LUGOJ/ AUTOGARA	HERENDEȘTI	PIETROASA MARE
74	LUGOJ/ AUTOGARA	DAROVA	SACOȘU MARE

Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
75	LUGOJ/ AUTOGARA	HODOS	DAROVA
76	LUGOJ/ AUTOGARA	CRICIOVA JDIOARA	NADRAG
77	LUGOJ/ AUTOGARA	-	LUGOJEL
78	LUGOJ/ AUTOGARA	GAVOJDIA	JENA
79	LUGOJ/ AUTOGARA	RECAȘ	TIMISOARA/ AUTOGARA
80	LUGOJ/ AUTOGARA	ȘTIUCA	ZGRIBESTI
81	LUGOJ/ AUTOGARA	ȘTIUCA	DRAGOMIREȘTI
82	LUGOJ/ AUTOGARA	BARNA	BOTINEȘTI
83	LUGOJ/ AUTOGARA	BETHAUSEN	DUBESTI
84	LUGOJ/ AUTOGARA	RACOVITA HITIAȘ	SÂRBOVA
85	LUGOJ/ AUTOGARA	CRICIOVA CIREȘU	JDIOARA
86	IOHANISFELD	IVANDA	PECIU NOU
87	JAMU MARE	FERENDIA	GĂTAIA

Pentru fiecare traseu este reglementată capacitatea necesară de transport (numărul minim de locuri), numărul de vehicule necesare active și zilele de circulație.

7.2. Operatori:

Inițial traseele au fost atribuite unui număr de 16 operatori:

- S.C. AUTOTIM S.A.
- Î.F. MAȘNIȚĂ DUMITRU.
- J&R CAR.
- S.C. MIAM TRANS 2015 SRL.
- N.M. GABRIELA.
- U.A.T. PIETROASA.
- S.C. ATCLASSIB S.A.
- S.C. AUTOLUGOJANA S.A.
- S.C. BBA IDEAL LOGISTIC SRL.
- S.C. GIROCEANA SRL.
- S.C. SUPERIMPOSER SRL.
- S.C. TILNED SRL.
- S.C. TRANS ALDEEA SRL.
- S.C. TRANS BADON SRL.
- S.C. TRANS CARADJOV SRL.
- S.C. TRANSPORTMIXT FĂGEȚEANA S.A.

Pe parcurs, s-a renunțat la o mare parte din numărul total de 87 de trasee existente, datorită unor considerente de ordin economic în ceea ce privește operatorii de transport rutier sau din lipsa călătorilor și motive de profitabilitate, transportul public de persoane județean având caracter comercial. Un număr de 11 trasee au fost eliminate datorită suprapunerii lor cu traseele metropolitane operate de A.D.I.-S.M.T.T.

Trasee județene preluate de A.D.I.-S.M.T.T., operate în regim metropolitan

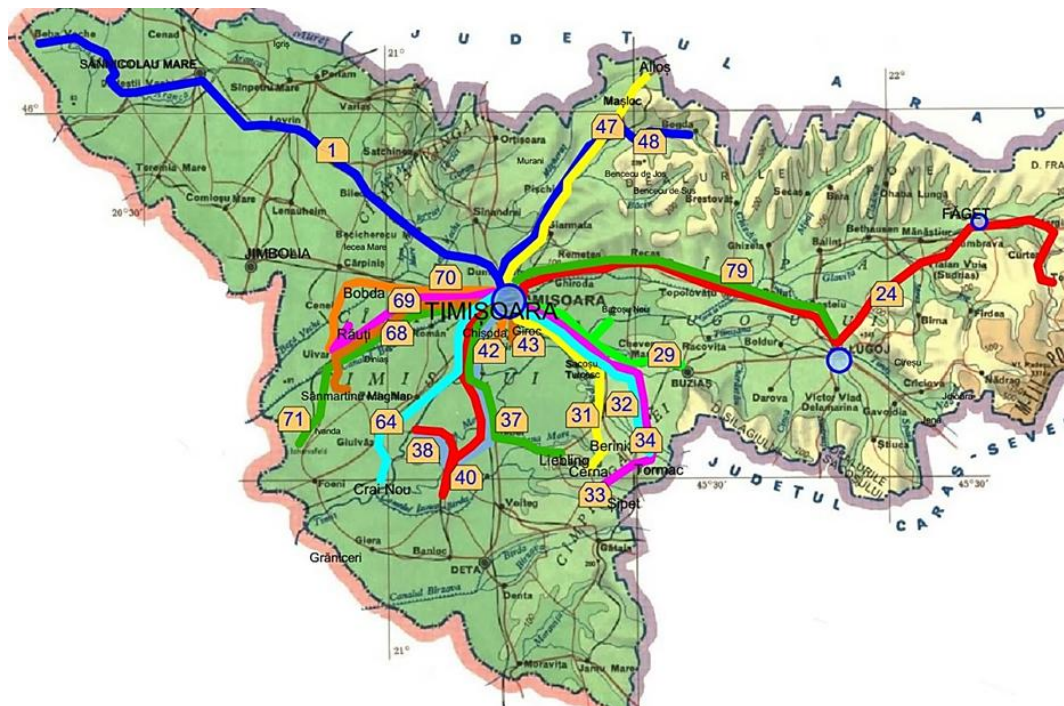
Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
2	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	HODONI	SATCHINEZ
3	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	DUDEȘTII NOI	HODONI
14	SANDRA	-	SÂNNICOLAU MARE
35	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	ȘAG OLARU	PARȚA
36	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	ȘAG
44	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	GIARMATA
45	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	DUMBRĂVIȚA	CERNETEAZ
54	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	SÂNANDREI
56	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	ORTIȘOARA CORNEȘTI	SECEANI
57	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BĂRĂTEAZ	SATCHINEZ
60	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	REMETEA MARE	IANOVA

În ultimii ani, la nivelul județului Timiș, au fost operate 11 trasee de transport public de persoane județean de către 3 societăți comerciale și UAT Pietroasa conform tabelului de mai jos.

Operator	Cod traseu	Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.	Km pe sens
SUPER IMPOSER SRL	31	TIMIȘOARA	SACOSU TURCESC	LIEBLING	37
	32	TIMIȘOARA	BERINI	CERNA	35
	33	TIMIȘOARA	TORMAC CADAR	SIPET	44
	34	TIMIȘOARA	NITCHIDORF	CADAR	39
	37	TIMIȘOARA	JEBEL	LIEBLING	39
	38	TIMIȘOARA	CIACOVA MACEDONIA PETROMAN	CEBZA	47
	40	TIMIȘOARA	GHILAD OBAD	CEBZA	48
SC GIROCEANA SRL	42	TIMIȘOARA	-	CHIȘODA	6
	43	TIMIȘOARA	-	GIROC	6

TRANSPORT MIXT FĂGETEANA SA	24	TOMEȘTI	FĂGET RECAȘ	TIMIȘOARA	121
PRIMĂRIA PIETROASA	28	FĂGET	PIETROASA	POIENI	35

Așadar, la nivel de poli de creștere, respectiv unități teritoriale specifice, situația actuală se prezintă în felul următor:



POL DE CREȘTERE REGIONAL TIMIȘOARA.

Se identifică un număr de 11 trasee operate de către:

- S.C. SUPER IMPOSER SRL: 7 trasee.
- PRIMĂRIA PIETROASA: 1 traseu
- S.C. TRANSPORT MIXT FĂGETEANA S.A.: 1 traseu.
- S.C. GIROCEANA SRL : 2 trasee.

Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
1	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	SÎNNICOLAU MARE VALCANI	BEBA VECHE
24	TOMEȘTI	FĂGET RECAȘ	TIMIȘOARA/ AUTOGARA
29	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	ALBINA DRAGSINA	BUZIAS
31	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	SACOSU TURCESC	LIEBLING

32	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BERINI	CERNA
33	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	TORMAC CADAR	SIPET
34	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	NITCHIDORF	CADAR
37	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	JEBEL	LIEBLING
38	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	PĂDURENI CIACOVA MACEDONIA PETROMAN	CEBZA
40	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	GHILAD OBAD	CEBZA
42	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	CHIȘODA
43	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	GIROC
47	TIMIȘOARA	PIȘCHIA	ALIOȘ
48	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	MAȘLOC	BOGDA
64	TIMIȘOARA	PECIU NOU	CRAI NOU
68	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	UIVAR	SÎNMARTINU MAGHIAR
69	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	UIVAR	RĂUȚI
70	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BOBDA	UIVAR
71	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	UIVAR	IOHANISFELD

TRASEE OPERATE LA NIVELUL POLULUI DE CREȘTERE TIMIȘOARA.

1 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - SÂNNICOLAU MARE - VÂLCANI - BEBA
VECHE.

24 TOMEȘTI - FĂGET - RECAȘ - TIMIȘOARA/ AUTOGARA.

29 TIMIȘOARA/AUTOGARA - ALBINA- DRAGȘINA – BUZIAȘ.

31 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - SACOSU TURCESC – LIEBLING.

32 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - BERINI – CERNA.

33 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - TORMAC – ȘIPET.

34 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - NITCHIDORF- CADAR.

37 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - JEBEL – LIEBLING.

38 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - CIACOVA - PETROMAN – CEBZA.

40 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - GHILAD - OBAD – CEBZA.

42 TIMISOARA/ AUTOGARA – CHIȘODA.

43 TIMISOARA/ AUTOGARA – GIROC.

47 TIMIȘOARA - PIȘCHIA – ALIOȘ.

48 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - MAȘLOC – BOGDA.

64 TIMIȘOARA - PECIU NOU - CRAI NOU.

68 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - UIVAR - SÎNMARTINU MAGHIAR.

69 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - UIVAR – RĂUȚI.

70 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - BOBDA – UIVAR.

- 71 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - UIVAR – IOHANISFELD.
79 LUGOJ/ AUTOGARA - RECAȘ - TIMIȘOARA/ AUTOGARA.

TRASEE NEOPERATE LA NIVELUL POLULUI DE CREȘTERE TIMIȘOARA.

- 5 TIMIȘOARA-ȘANDRA-LOVRIN BULGĂRUȘ-JIMBOLIA.
7 TIMIȘOARA-BILED-CENAD.
20 TIMIȘOARA- SĂCĂLAZ CHECEA – JIMBOLIA.
21 IECEA MARE- CARPINIS - TIMIȘOARA/ AUTOGARA.
22 IGRIS- VARIAS - TIMIȘOARA/ AUTOGARA.
23 PERIAM- VARIAS - TIMIȘOARA/ AUTOGARA.
27 FĂGET - MĂNĂȘTIUR - TIMIȘOARA/ AUTOGARA.
29 TIMIȘOARA- ALBINA DRAGSINA – BUZIAS.
39 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - JEBEL- GATAIA.
41 TIMIȘOARA- JEBEL-DETA DENTA - BIRDA – GĂTAIA.
46 TIMIȘOARA- BENCECU DE SUS - BENCECU DE JOS.
49 TIMIȘOARA - PIȘCHIA – MURANI.
55 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - SÂNANDREI - CALACEA SAT.
58 TIMIȘOARA/ AUTOGARA- REMETEA MARE – RECAȘ.
61 TIMIȘOARA/ AUTOGARA- REMETEA MARE- BAZOȘU NOU.
62 TIMIȘOARA- REMETEA MARE - RECAȘ-TOPOLOVATU MARE.
63 TIMIȘOARA AUTOGARA- PECIU NOU -IVANDA.
65 SÂNMARTINU SÂRBESC- PECIU NOU - DINIAȘ-TIMIȘOARA.
66 TIMIȘOARA/ AUTOGARA- PECIU NOU – GRANICERII.
72 TIMIȘOARA/ AUTOGARA - BOBDA – CENEI.

UNITATEA TERITORIALĂ SPECIFICĂ LUGOJ.

Au fost operate un număr de 4 trasee de către operatorul S.C. AUTOLUGOJANA SRL.

Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
76	LUGOJ/ AUTOGARA	CRICIOVA JDIOARA	NĂDRAG
77	LUGOJ/ AUTOGARA	-	LUGOJEL
78	LUGOJ/ AUTOGARA	GAVOJDIA	JENA
79	LUGOJ/ AUTOGARA	RECAȘ	TIMIȘOARA/ AUTOGARA
85	LUGOJ/ AUTOGARA	CRICIOVA CIREȘU	JDIOARA

**TRASEE OPERATE LA NIVELUL UNITATE TERITORIALĂ SPECIFICĂ LUGOJ.**

La nivelul U.T.S. Lugoj, 9 trasee județene nu au mai fost operate.

Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
25	FĂGET/ AUTOGARA	TOMEȘTI	LUGOJ/ AUTOGARA
73	LUGOJ/ AUTOGARA	HERENDEȘTI	PIETROASA MARE
74	LUGOJ/ AUTOGARA	DAROVA	SACOSU MARE
75	LUGOJ/ AUTOGARA	HODOS	DAROVA
80	LUGOJ/ AUTOGARA	ȘTIUCA	ZGRIBEȘTI
81	LUGOJ/ AUTOGARA	ȘTIUCA	DRAGOMIREȘTI
82	LUGOJ/ AUTOGARA	BARNA	BOTINESTI
83	LUGOJ/ AUTOGARA	BETHAUSEN	DUBEȘTI
84	LUGOJ/ AUTOGARA	RACovița HITIAȘ	SÂRBOVA

TRASEE NEOPERATE LA NIVEL U.T.S.-LUGOJ.



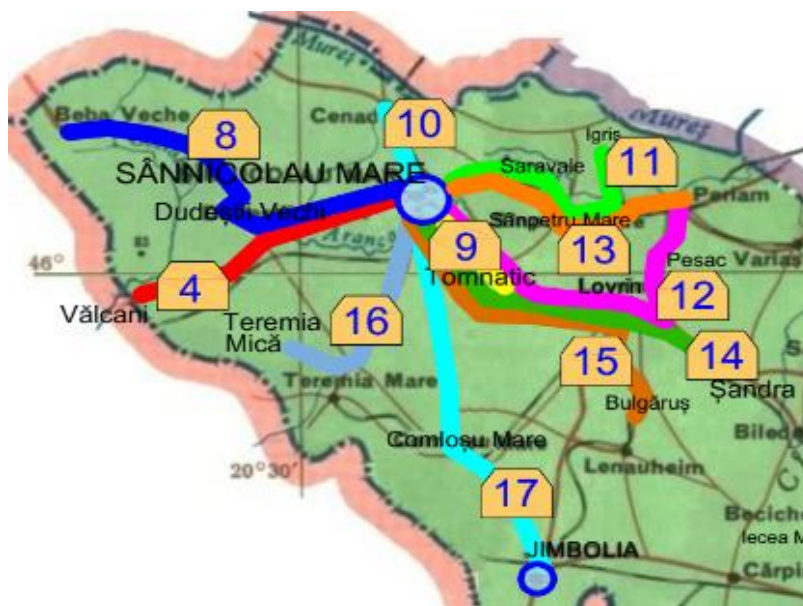
UNITATEA TERITORIALĂ SPECIFICĂ SÂNNICOLAU MARE.

Din această direcție, în ultimii ani, a fost funcțional un singur traseu către polul de creștere Timișoara. Restul de 10 nu au fost operate:

Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
4	SÂNNICOLAU MARE	DUDEȘTII VECHI	VALCANI
8	SÂNNICOLAU MARE	DUDEȘTII VECHI	BEBĂ VECHE
9	TOMNATIC	-	SÂNNICOLAU MARE
10	SÂNNICOLAU MARE	-	CENAD
11	IGRIS	SÎNPETRU MARE	SÂNNICOLAU MARE
12	SÂNNICOLAU MARE	LOVRIN PESAC	PERIAM
13	PERIAM	SARAVALE	SÂNNICOLAU MARE
15	BULGĂRUȘ	LOVRIN	SÂNNICOLAU MARE
16	SÂNNICOLAU MARE	TEREMIA MARE	TEREMIA MICA

17	SÂNNICOLAU MARE	COMLOȘU MARE	JIMBOLIA
----	-----------------	--------------	----------

TRASEE NEOPERATE LA NIVEL DE U.T.S. SÂNNICOLAU MARE.



**SUBUNITATEA TERITORIALĂ SPECIFICĂ JIMBOLIA.
TRASEE NEOPERATE LA NIVEL DE S-UTS JIMBOLIA.**

Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
18	JIMBOLIA	COMLOȘU MIC	COMLOȘU MARE
19	BULGARUȘ	LENAUHEIM GRABAȚ	JIMBOLIA



SUBUNITATEA TERITORIALĂ SPECIFICĂ DETA.

În această zonă, nici unul dintre cele 7 trasee prevăzute de Programul Județean de Transport nu este operat.

Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
50	DETA	GIERA	GRANICERI
51	DETA	BIRDA	GĂTAIA
52	DETA	DENTA	MORAVITA
67	GRĂNICERI	FOENI	PECIU NOU
86	IOHANISFELD	IVANDA	PECIU NOU
87	JAMU MARE	FERENDIA	GĂTAIA

SUBUNITATEA TERITORIALĂ SPECIFICĂ FĂGET.

Acest centru coordonator secundar, la nivel de județ, deține un singur traseu operat în aria sa de influență și anume Traseul nr. 28 : FĂGET/ AUTOGARA – PIETROASA – POIENI, operat de către U.A.T. Pietroasa. Alte două trasee coordonate din acest punct nu au mai fost operate.

- traseul nr. 25: FĂGET/AUTOGARA - TOMEȘTI - LUGOJ/ AUTOGARA.
- traseul nr. 26: FĂGET/ AUTOGARA – DUMBRAVA – MĂNĂȘTIUR.



8. ISTORICUL ȘI PRINCIPIILE ACTIVITĂȚII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI.

Consiliul Județean Timiș (C.J.T.) este autoritatea administrației publice locale din Județul Timiș, constituită la nivel județean, pentru coordonarea activității consiliilor locale, în vederea realizării serviciilor publice de interes județean.

În contextul Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007, Consiliile locale și consiliile județene sunt obligate să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor de transport public desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestora, precum și să înființeze societăți de transport public dacă acestea nu există.

Consiliile județene sunt obligate să înființeze autorități județene de transport prin care să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciului de transport public de persoane prin servicii regulate desfășurate între localitățile județului. Consiliile județene coordonează și cooperează cu consiliile locale cu privire la asigurarea și dezvoltarea serviciului de transport public de persoane prin curse regulate de interes județean și pentru corelarea acestuia cu serviciile de transport public local de persoane la nivelul U.A.T.-urilor. Serviciul public de transport persoane se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare care împreună cu mijloacele de transport formează sistemul de transport public local. Consiliile locale sau consiliile județene aprobă înființarea, reabilitarea, extinderea și modernizarea sistemelor de transport public local aflat în proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale în corelare cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților/asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, cu planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de protecție a mediului. Programele de transport se întocmesc pe baza unor studii de specialitate sau pe baza unei analize efectuate de autoritatea locală de transport, în funcție de necesitățile de transport ale populației. Pentru aprobarea programului de transport public de persoane, prin hotărâri ale autorităților publice locale, conform Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, este necesară consultarea populației și a operatorilor de transport rutier. Luarea deciziilor privind politica și strategia de dezvoltare a serviciului de transport se vor face cu consultarea populației și a asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport.

8.1. Asocierea intercomunitară.

La nivelul polului de creștere Timișoara funcționează Asociația de Dezvoltare Intercomunitară SOCIETATEA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT TIMIȘOARA în scopul înființării, organizării, reglementării, finanțării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public de persoane efectuat cu tramvaie, troleibuze, autobuze, transport naval respectiv alte moduri de transport pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional, destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului pe baza strategiei de dezvoltare a Serviciului. Membrii din cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară "Societatea Metropolitană de Transport Timișoara" sunt următorii:

- | | |
|--|---------------------|
| 1) Municipiul Timișoara, membru fondator | 14) Comuna Jebel |
| 2) Comuna Ghiroda, membru fondator | 15) Comuna Giarmata |
| 3) Comuna Moșnița Nouă, membru fondator | 16) Comuna Pădureni |
| 4) Comuna Remetea Mare, membru fondator | 17) Comuna Biled |
| 5) Comuna Sânmihaiu Român | 18) Comuna Șandra |
| 6) Comuna Dumbrăvița | 19) Comuna Otelec |

- 7) Comuna Dudeștii Noi
- 8) Comuna Săcălaz
- 9) Comuna Becicherecu Mic
- 10) Comuna Sânnandrei
- 11) Comuna Șag
- 12) Comuna Orțișoara
- 13) Comuna Satchinez

- 20) Comuna Parța
- 21) Comuna Foeni

Traseele metropolitane deservite de operatorul de transport Societatea de Transport Public Timișoara sunt următoarele:

- 1) M11 Timișoara - Ghiroda (troleibuz)
- 2) M14 Timișoara - Dumbrăvița (troleibuz)
- 3) M22 Timișoara - Moșnița Veche - Moșnița Nouă
- 4) M23 Timișoara - Moșnița Nouă - Urseni
- 5) M24 Timișoara - Moșnița Nouă - Albina
- 6) M27 Timișoara - Remetea Mare - Ianova
- 7) M29 Timișoara - Ghiroda
- 8) M30 Timișoara - Ghiroda
- 9) M35 Timișoara - Giarmata Vii
- 10) M36 Timișoara - Utvin - Sânmihaiul Român - Sânmihaiul German
- 11) M37 Timișoara - Parța
- 12) M38 Timișoara - Jebel
- 13) M39 Timișoara - Foeni - Cruceni - Iohanisfeld - Otelec
- 14) M41 Timișoara - Sânnandrei - Carani
- 15) M42 Timișoara - Covaci
- 16) M43 Timișoara - Săcălaz - Beregsăul Mare - Beregsăul Mic
- 17) M44 Timișoara - Becicherecul Mic - Dudeștii Noi
- 18) M45 Timișoara - Dumbrăvița
- 19) M46 Timișoara - Șag
- 20) M47 Timișoara - Băile Călacea - Bărateaz - Satchinez - Hodoni
- 21) M48 Timișoara - Cornești - Orțișoara - Călacea - Seceani
- 22) M49 Timișoara - Cerneteaz - Giarmata
- 23) M50 Timișoara - Șandra - Uihei
- 24) M51 Timișoara - Pădureni

8.2 Istoricul desfășurării serviciului de transport public de persoane în județul Timiș.

Serviciul de transport județean a suferit transformări substanțiale după anul 1990, ca urmare a schimbărilor apărute în economia românească datorită tranziției acesteia către economia de piață după cum urmează:

➤ La nivelul anului 2013 a fost elaborat și aprobat prin Hotărârea C.J.Timiș nr. 164/20.12.2012 **Programul de transport județean de persoane prin curse regulate.**

➤ În decursul anului 2015 și anii următori au fost atribuite **contractele de delegare a gestiunii serviciilor de transport public județean de persoane** și eliberate de către A.R.R. licențe de traseu pentru operatorii de transport, ambele cu valabilitate 30.06.2019.

➤ În anul 2019 licențele de traseu ale operatorilor de transport eliberate de ARR au fost prelungite până la 30.06.2023.

➤ În anul 2020, în baza aplicării modificărilor aduse de Legea nr.226/30.10.2020 privind art.84 din Legea Educației Naționale nr. 1/2011

referitoare la decontul navetei elevilor se prevede că gratuitatea este asigurată de către autoritățile administrației publice locale, prin subvenționarea operatorului de transport conform Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr.92/2007, au fost re-semnate de către cei 13 Operatori care au solicitat prelungirea licențelor de traseu contracte-cadru de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean prin curse regulate pe aria teritorială a județului Timiș cu valabilitate 31.12.2021.

Furnizarea serviciului de transport local de persoane oricărui cetățean indiferent de vârstă, origine socială, sex, etnie, etc. este de o manieră performantă și nediscriminatorie și reprezintă o condiție importantă a integrării europene și a atingerii unor obiective ca:

- promovarea principiilor economice de viață, cu asigurarea climatului corespunzător unei concurențe loiale.
- restructurarea mecanismelor de protecție socială prin facilități acordate persoanelor defavorizate și unor categorii sociale.

Transportul public local de persoane este caracterizat prin câteva elemente specifice:

- este un serviciu de utilitate publică și socială.
- se află în raport permanent cu instituțiile și autoritățile Administrație Publice Locale.
- furnizează prestații de interes colectiv și general.

Acest serviciu funcționează pe baza a două principii fundamentale:

- **continuitatea** - serviciul nu poate fi întrerupt, trebuie să satisfacă cerințele de transport în mod continuu, indiferent de situația existentă la un moment data în viața socială a unui oraș.
- **interesul general** - care trebuie să primeze în fața celui particular.

Pentru că acest serviciu public să funcționeze corect și în spiritul celor două principii fundamentale, este necesar să se asigure:

- organizarea traficului (managementul).
- ansamblu infrastructurii (inclusiv vehicule la standarde acceptabile).
- resurse financiare corespunzătoare.
- personal specializat.

8.3 Descrierea serviciului de transport public județean de călători

Serviciul de transport public de persoane în județul Timiș a fost asigurat de către Consiliul Județean Timiș prin operatori de transport rutier având capital public sau privat, prin curse regulate efectuate cu autobuze și microbuze. Operatorii de transport rutier autorizați au prestat servicii către populația județului, în baza:

- Programului de transport județean de persoane prin curse regulate, aprobat și prelungit prin Hotărâri succesive ale C.J.Timiș,
- Contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public județean de persoane în regim comercial,
- Caietelor de sarcini ale serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate,
- Licențelor de traseu eliberate de ARR,
- Regulamentului privind efectuarea transportului județean de persoane prin curse regulate.

Date de identificare

Activitatea de transport prestată de Operatorii de transport rutier autorizați a fost efectuată pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Județean Timiș.

În anul 2023, la nivelul județului Timiș au serviciile de transport public județean au fost asigurate de 8 operatori de transport rutier.

Astfel, la nivelul lunii august 2025, au răspuns solicitării entității contractante și au transmis date privind activitatea aferentă serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate sunt: S.C. SUPER IMPOSER S.R.L., S.C. GIROCEANA S.R.L., S.C. TRANSPORTMIXT FĂGETEANĂ S.A., după cum urmează:

S.C. SUPER IMPOSER SRL.

Operatorul de transport rutier S.C. SUPER IMPOSER SRL având capital privat cu sediul în Liebling respectiv C.U.I. RO6554897, a fost înființat la data de 15.12.1995 și are obiectul principal de activitate redat prin codul CAEN 4931 – Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători. Deține autorizații de funcționare ca operator de transport rutier:

- Pentru operator de transport rutier: Licența NR.1062353/20.05.2016.
- Pentru întreținere și reparații: RAR – Autorizație Tehnică nr. 6618/13.10.2008.
- Certificări pe standard de calitate, S.S.M, mediu, responsabilitate socială: ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001.

Operatorul a descris un număr de 10 trasee:

- Traseul 31: Timișoara – Sacoșu Turcesc – Liebling, având o lungime de 37 km.
- Traseul 32: Timișoara – Berini – Cerna, având o lungime de 35 km.
- Traseul 33: Timișoara – Tormac – Cadar – Șipet, având o lungime de 44 km.
- Traseul 34: Timișoara – Nițhidorf – Cadar, având o lungime de 39 km.
- Traseul 37: Timișoara – Jebel – Liebling, având o lungime de 39 km.
- Traseul 38: Timișoara – Ciacova – Macedonia – Petroman – Cebza, cu o lungime de 47 km.
- Traseul 40: Timișoara – Ghilad – Obad – Cebza, având o lungime de 48 km.
- Traseul 47: Timișoara – Pișchia – Alioș, având o lungime de 44 km.
- Traseul 48: Timișoara – Mașloc Bogda, având o lungime de 56 km (preluat de la operatorul S.C. J&R CAR SRL care a intrat în faliment).
- Traseul 64: Timișoara – Peciu Nou – Crai Nou, având o lungime de 38 km.

Traseele operate de S.C. IMPOSER SRL sunt redate mai jos.

Autogări utilizate: Autogara SUPER IMPOSER SRL situată în Timișoara, Str. Gării.

Situația licențelor pentru traseele operate de S.C. SUPER IMPOSER SRL...

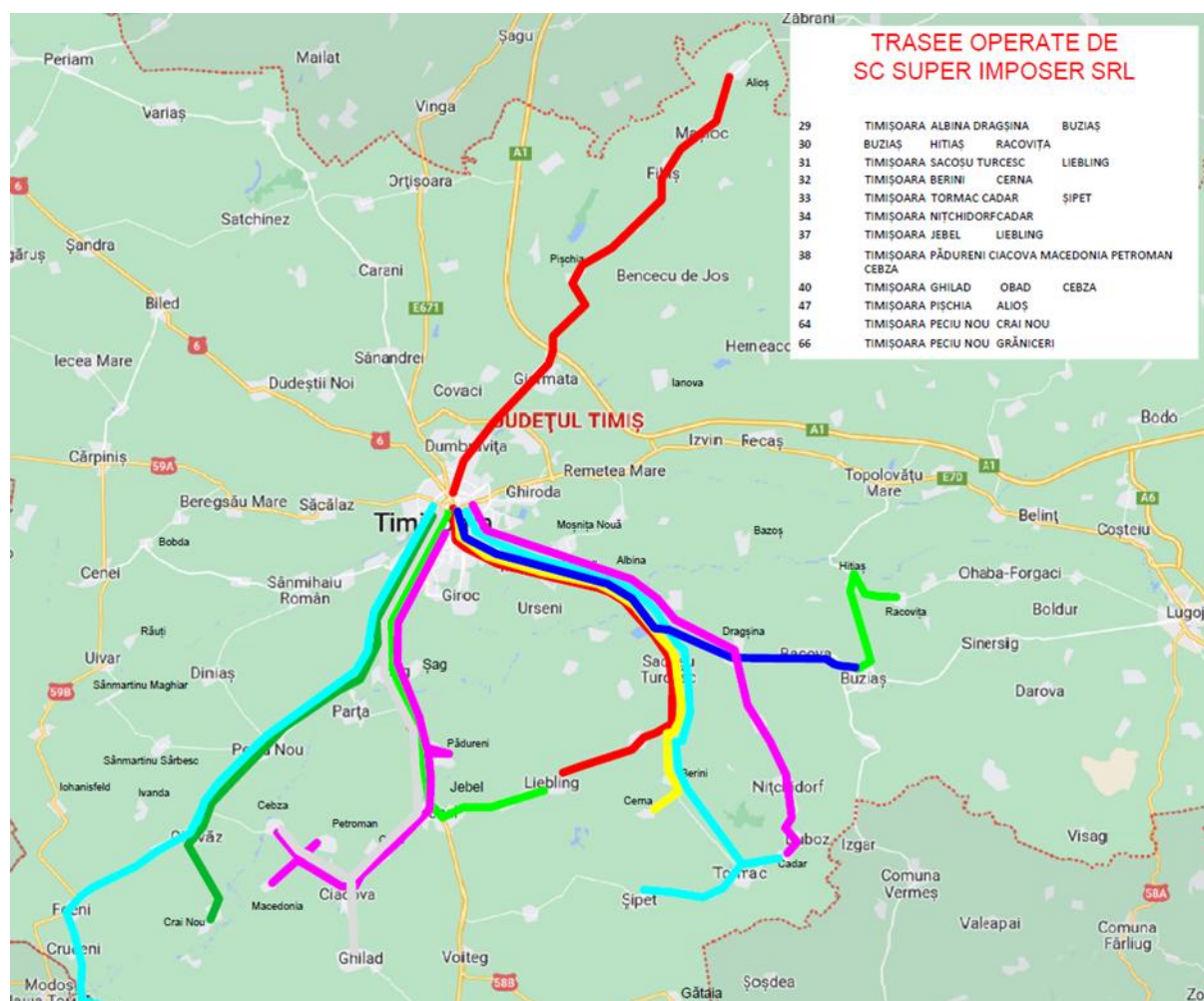
Număr traseu	Denumire	Număr licență	Număr de locuri	Valabilitate
31	Timișoara – Sacoșu Turcesc – Liebling	LT 0227371 LT 227371/1	50/ 23/ 19	31.12.2025
32	Timișoara – Berini – Cerna	LT 0227368	48/ min 23	31.12.2025

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



33	Timișoara – Tormac – Cadar – Șipet	LT 0227372 LT0227372/1 LT0227372/2	55/44/ min 23	31.12.2025
34	Timișoara – Nițchidorf – Cadar	LT 0227373	45/ min23	31.12.2025
37	Timișoara – Jebel – Liebling	LT 0227376 LT0227376/1 LT0227376/2	42/19/20	31.12.2025
38	Timișoara – Ciacova – Macedonia – Petroman – Cebza	LT 0227377 LT0227377/1 LT0227377/2	55/16	31.12.2025
40	Timișoara – Ghilad – Obad – Cebza	LT 0227467 LT0227467/1	48/16	31.12.2025
47	Timișoara – Pișchia – Alioș	LT 0227474 LT0227474/1 LT0227474/2	min 23	31.12.2025
64	Timișoara – Peciu Nou – Crai Nou	LT 0227379 LT0227379/1	48/20	31.12.2025



Durata de amortizare rămasă a mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de către operatorul SUPER IMPOSER SRL.

Indicatori de exploatare ai S.C. SUPER IMPOSER SRL.

Număr de înmatriculare/ serie	Durata de amortizare rămasă
TM05PKT VNSFR11800310516 IRISBUS	0
TM15PKT IRISBUS EVADYS VNESFR16000311342	15
TM16PKT AUTOBUZ ZGA742R0006002797	0
TM21PKT IRISBUS VNESFR11500310300	0
TM22PKT(B82PKT AUTOCAR OTOCAR F/SULTANA MEGA)	0
TM24PKT	0
TM32PKT IRISBUS VNESFR13000310501	0
TM37PKT AUTOBUZ VNESFR11500300162	0
TM41PKT AUTOBUS IRISBUS ZGA742P006003125	0
TM45PKT IRIBUS EVADAYS H	48
TM46PKT	3
TM49PKT IRIBUS EVADYS VNESFR10692	10
TM51PKT IRISBUS ITALIA ZGA7B2S100E003424	1
TM59PKT(B76PKT AUTOCAR OTOCAR F/SULTANA MEGA)	0
TM60PKT IRISBUS VNESFR11500310385	25
TM67PKT - IRISBUS ZGA7B2P000E001400	0
TM78PKT ATB VNESFR13000310318	1
TM86PKT AUTOBUZ IRISBUS ARES VNESFR10568	10
TM91PKT AUTOBUZ SETRA WKK4184	10

Nr. Crt.	Anul de referință	Tip mijloc de transport	Nr. traseu	Nr. stații	Lungime traseu dus/întors (km)	Viteză comercială (km/h)	Total pe an: călători / total km	Randament Călători / km
1	2025	autobuz	64	5	76	42	28800/54720	0.53
2	2025	autobuz	64	5	76	42	20160/38304	0.53
3	2025	autobuz	64	5	76	42	36000/68400	0.53
4	2025	autobuz	38	11	94	43	33120/77832	0.43
5	2025	autobuz	40	9	72	39	43200/77760	0.56
6	2025	autobuz	40	9	72	39	30240/54432	0.56
7	2025	microbuz	37	6	70	40	4032/17640	0.23
8	2025	autobuz	37	6	70	40	20160/35280	0.57
9	2025	autobuz	37	6	70	40	36000/63000	0.57
10	2025	autobuz	31	9	74	37	10080/18648	0.54
11	2025	autobuz	32	10	84	35	10080/21168	0.48
12	2025	autobuz	34	10	84	40	20160/42336	0.48
13	2025	autobuz	33	11	88	38	10080/22176	0.45
14	2025	autobuz	33	11	88	38	20160/44352	0.45

15	2025	autobuz	33	11	88	38	36000/79200	0.45
16	2025	autobuz	48	11	98	41	40320/98784	0.41
17	2025	autobuz	48	11	98	41	10080/24696	0.41
18	2025	autobuz	47	8	88	44	20160/44352	0.45
19	2025	autobuz	47	8	88	44	36000/79200	0.45

Structura parcului – tipul mijloacelor de transport utilizate de operatorul SUPER IMPOSER SRL în efectuarea serviciului de transport public de persoane județean.

Nr. Crt.	Număr de înmatriculare	Nr. locuri	An fabricație	Durata de serviciu (normată) luni de la achiziție	Durata de serviciu realizată la 30.06.2023 (vechime) luni de folosire	Stare tehnică	Norma de poluare	Categorie / Confort
1.	TM91PKT	52	2013	60	14	funcțional	R5	I
2.	TM78PKT	58	2006	60	47	funcțional	R3	I
3	TM86PKT	59	2007	60	14	funcțional	R3	II
4	TM41PKT	55	2001	60	105	funcțional	R2	I
5	TM32PKT	53	2006	60	50	funcțional	R4	I
6	TM60PKT	50	2006	60	21	funcțional	R3	II
7	TM46PKT	60	2010	60	45	funcțional	R4	II
8	TM51PKT	56	2007	60	45	funcțional	R3	I
9	TM24PKT	19	2012	60	68	funcțional	R4	I
10	TM45PKT	57	2009	60	0	funcțional	R5	I
11	TM05PKT	61	2006	60	49	funcțional	R3	I
12	TM16PKT	56	2000	60	104	funcțional	R2	I
13	TM15PKT	58	2010	60	9	funcțional	R4	I
14	TM67PKT	55	2004	60	105	funcțional	R3	I
15	TM49PKT	64	2007	60	14	funcțional	R4	I
16	TM21PKT	57	2005	60	50	funcțional	R3	I
17	TM2PPKT	35	2014	120	109	funcțional	R5	I
18	TM37PKT	50	2001	60	83	funcțional	R3	II

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"**

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



19	TM59PKT	35	2014	120	109	funcțional	R5	I
----	---------	----	------	-----	-----	------------	----	---

Politica tarifară aplicată de SUPER IMPOSER SRL - prețuri la bilete și abonamente:

Relația	Preț bilete	Preț abonament lunar
Crai Nou - Timișoara	15	289
Rudna - Timișoara	15	289
Giulvăz - Timișoara	14	268
Halta Cebza - Timișoara	13	247
Peciu Nou - Timișoara	10	238
Peciu Nou - Crai Nou	9	175
Ivanda - Peciu Nou	9	193
Ivanda - Timișoara	15	289
Giulvăz - Peciu Nou	5	165
Halta Cebza - Peciu Nou	5	182
Cebza - Timișoara	17	326
Macedonia - Timișoara	17	326
Petroman - Timișoara	17	326
Jebel - Petroman	9	179
Jebel - Timișoara	11	368
Jebel - Metro	10	227
Șag - Metro	10	279
Șag - Jebel	8	186
Ghilad - Timișoara	17	320
Ciacova - Timișoara	14	299
Ciacova - Ghilad	6	124
Obad - Timișoara	14	289
Jebel - Ciacova	7	165
Jebel - Ghilad	10	186
Șag - Ghilad	12	303
Șag - Obad	9	266
Șag - Timișoara	6	207
Obad - Ciacova	6	114
Liebling - Timișoara	17	341
Liebling - Șag	12	289
Liebling - Jebel	7	217
Conacul Iosif - Timișoara	15	320
Conacul Iosif - Jebel	6	154
Liebling - Conacul Iosif	4	100
Dragșina - Timișoara	9	238
Dragșina - Moșnița	4	165

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"**

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



Relația	Preț bilete	Preț abonament lunar
Albina - Timișoara	8	196
Moșnița - Timișoara	5	156
Cadar - Timișoara	17	378
Cadar - Moșnița	12	337
Duboz - Timișoara	17	378
Duboz - Moșnița	12	337
Nițchidorf - Chevereșu	7	211
Nițchidorf - Timișoara	15	348
Nițchidorf - Moșnița	10	314
Vucova - Timișoara	14	337
Vucova - Moșnița	9	303
Sipet - Timișoara	17	371
Sipet - Sacoș	11	267
Tormac - Timișoara	15	361
Tormac - Otvești	8	207
Tormac - Sacoșu Turcesc	9	247
Tormac - Sipet	4	156
Otvești - Timișoara	12	273
Otvești - Moșnița	7	243
Sipet - Moșnița	13	347
Tormac - Moșnița	11	334
Otvești - Timișoara	12	273
Otvești - Sacoș	4	117
Cerna - Timișoara	17	368
Cerna - Moșnița	12	348
Cerna - Sacoș	8	235
Berini - Timișoara	14	356
Berini - Sacoș	6	200
Berini - Moșnița	10	328
Otvești - Liebling -	5	231
Sacoșu Turcesc - Timișoara	11	268
Sacoșu Turcesc - Moșnița	6	227
Stamora - Timișoara	15	326
Stamora - Sacoș	8	159
Liebling - Timișoara	17	341
Liebling - Moșnița	13	321
Alioș - Timișoara	18	334

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"**

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



Relația	Preț bilete	Preț abonament lunar
Alioș - Dumbrăvița	14	309
Alioș - Giarmata	13	281
Mașloc - Timișoara	13	309
Mașloc - Dumbrăvița	10	281
Mașloc - Giarmata	9	260
Fibiș - Timișoara	12	286
Fibiș - Dumbrăvița	9	267
Pișchia - Timișoara	10	243
Pișchia - Dumbrăvița	8	218
Giarmata - Timișoara	6	187
Giarmata - Dumbrăvița	5	156
Bogda - Timișoara	19	368
Remetea Mică - Timișoara	18	334
Altringen - Timișoara	18	368
Remetea Mică - Dumbrăvița	13	309
Remetea Mică - Pișchia	9	260
Charlottenburg - Timișoara	17	348
Bencecu de Jos - Timișoara	12	263
Bencecu de Sus - Timișoara	12	263
Murani - Timișoara	12	263

Numărul de călători transportați de operatorul SUPER IMPOSER SRL.
Numărul titlurilor de călătorie eliberate.

Nr. Crt.	DENUMIRE	Număr titluri de călătorie eliberate pentru anul		
		31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
1.	BILETE	100.267	97.482	39.584
2.	ABONAMENTE	8.622	6.563	3.430
3.	Alte forme materializate sau nematerializate (legitimații elevi / cupoane pensionari)	6.356	7.900	3.742

Situația economică a operatorului SuperImposer.

Nr. Crt.	DENUMIRE	Anul		
		31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
1.	CĂLĂTORI TRANSPORTAȚI			
2.	MEDIA ZILNICĂ	1796	1450	1549
3.	MEDIA LUNARĂ	44900	36250	38725
4.	MEDIA ANUALĂ	538800	435000	232350

Cheltuielile operatorului

Nr.Crt.	Categoria de venituri	Valori înregistrate la data		
		31.12.2021	31.12.2022	30.06.2023
I.	VENITURI TOTALE, din care	3.296.126	2.830.243	1.402.406
1.	Cifra de afaceri, din care	3.296.126	2.830.243	1.402.406
1.1	Venituri din activitatea de bază	2.570.201	2.633.976	1.343.230
1.1.1	Venituri din bilete	907.086	987.722	406.583
1.1.2	Venituri din abonamente	1.663.115	1.646.254	936.647
1.2	Alte venituri din servicii	0	0	0
1.3	Venituri din subvenții	725.925	196.267	59.176
2.	Alte venituri din exploatare	0	0	0
3.	Venituri financiare	0	0	0
Nr. Crt.	Categoria de cheltuieli	31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
I.	CHELTUIELI TOTALE, din care	3.061.648	2.784.210	1.301.636
1.	Cheltuieli de exploatare totale	2.999.988	2.722.335	1.262.575
1.1	Cheltuieli cu materiile prime și materiale consumabile	1.503.043	1.127.484	576.000
1.2	Alte cheltuieli materiale	0	0	0
1.3	Alte cheltuieli externe	0	0	0
1.4	Cheltuieli cu personalul	902.172	969.523	498.285
1.5	Ajustări de valoare privind imobilizările corporale și necorporale	0	0	0
1.6	Ajustări de valoare privind activele circulante	0	0	0
1.7	Alte cheltuieli de exploatare	594.773	625.328	188.290
1.8	Ajustări privind provizioanele	0	0	0
2.	Cheltuieli financiare totale	61.660	61.875	39.061
2.1	Cheltuieli privind dobânzile	61.660	61.875	39.061
2.2	Alte cheltuieli financiare	0	0	0

Datoriile operatorului SUPER IMPOSER SRL.

Anul exercițiului	31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
Datorii totale	3.011.226	2.492.012	2.028.460

Profitul SUPER IMPOSER SRL.

Nr.c rt	Categoria de profituri	Valori înregistrate la data		
		31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
1.	Profitul sau pierderea din exploatare	279.140	54.801	119.964
2.	Profitul sau pierderea financiară	0	0	0
3.	Profitul sau pierderea brută	279.140	54.801	119.964
4.	Profitul sau pierderea netă a exercițiului financiar	234.478	46.033	100.770

Structura de personal a operatorului SUPER IMPOSER SRL, conform statului de funcții la nivelul anului 2023: TESA 6 persoane TESA, șoferi 20 persoane. Investiții realizate de operatorul SUPER IMPOSER SRL în ultimii trei ani.

Investiții ale operatorului	Anul	Valoare
Mijloace de transport: autobuze/microbuze	2023	177.342 LEI
Mijloace de transport: autobuze/microbuze	2024	583.449 LEI
Mijloace de transport: autobuze/microbuze	2025	114.048 LEI

Operatorul deține un sistem tip GPS pentru monitorizarea flotei aflată în exploatare. Starea tehnică a drumurilor utilizate în asigurarea transportului public pentru traseele alocate este bună.

S.C. TRANSPORT MIXT FĂGEȚEANA S.A.

S.C. TRANSPORT MIXT FAGEȚEANA S.A. funcționează în baza Legii nr.31/1990 având un capital social mixt subscris de 177.212,50. Deține autorizații de funcționare operator de transport rutier eliberată de către A.R.R. Consiliul local acordă facilități următoarelor categorii de persoane: persoane cu handicap, pensionari, veterani. A deservit un singur traseu: Tomești – Făget – Timișoara, dar deține și licența nr. LT 0227384 (56 locuri) pentru traseul nr. 25: Făget – Tomești – Lugoj, la care a renunțat în luna februarie 2021. De asemenea, operatorul efectuează și transport de persoane în regim comercial, în cadrul unor contracte/convenții încheiate cu diverși beneficiari.

Trasee atribuite către S.C. TRANSPORT MIXT FAGEȚEANA S.A.

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"

Județul Timiș, comuna Cenci, sat Cenci, str.Cireșilor nr. 126



Autogări utilizate: Lugoj și Timișoara. Indicatori de exploatare:

Nr. Crt.	Anul de referință	Tip mijloc de transport	Nr. traseu	Nr. stații	Lungime traseu dus /întors (km)	Viteza comercială (km/h)	Total pe an: călători / total km	Randament: Călători / km
1.	2021	Microbuz	24	32	260	80	2000/4000	15,5
2.	2022	Microbuz	24	32	260	80	2000/4000	15,5
3.	2023	Microbuz	24	32	260	80	2000/4000	15,5
4.	2021	Autobuz	25	16	112	70	1000/2000	7,5
5.	2022	Autobuz	25	16	112	70	1000/2000	7,5
6.	2023	Autobuz	25	16	112	70	1000/2000	7,5

Structura parcului auto.

Nr. Crt.	Tip mijloc de transport: (număr de înmatriculare)	Număr locuri	An fabricație	Durata de serviciu (ani)	Durata de serviciu realizată la 30.06.2023 (vechime)	Stare tehnică: funcțional / nefuncțional	Categorie
1.	Microbuz TM05TMF	20	2008	5-9	15	Funcțional	III
2.	Autobuz TM88TMF	54	1995	5-9	28	Funcțional	II

Politica tarifară aplicată de S.C. TRANSPORT MIXT FĂGETEANA S.A. Tarife pe zone kilometrice pentru transportul de călători pe bază de bilete:

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"**

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



Număr kilometri	Valoare bilet (lei)
0-8 km	6,0
9-11 km	9,0
12-15 km	10,0
16-20 km	12,0
21-30 km	12,0
31-35 km	15,0
36-45 km	16,0
46-55 km	19,0
56-65 km	21,0
66-80 km	24,0
81-90 km	25,0
91-100 km	28,0
101-120 km	29,0
121-130 km	33,0

Tarife pe zone kilometrice pentru transportul de călători pe bază de abonamente.

Număr kilometri	Valoare abonament lunar (lei)	Valoare abonament săptămânal (lei)
0-5 km	150,0	47,0
5-10 km	203,0	54,0
11-15 km	250,0	72,0
16-20 km	288,0	82,0
21-25 km	338,0	104,0
26-30 km	398,0	135,0
31-35 km	428,0	138,0
36-40 km	458,0	144,0
41-45 km	529,0	156,0
46-50 km	550,0	165,0
51-55 km	587,0	188,0
56- 60 km	611,0	260,0

Situația economico – financiară a S.C. TRANSPORTMIXT FĂGEȚEANA
S.A.Veniturile operatorului.
Cheltuielile operatorului.

Nr.crt	Categoriea de profituri	Valori înregistrate la data		
		31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
1.	Profitul sau pierderea din exploatare	87	224.947	103.657
3.	Profitul sau pierderea brută	87	224.947	103.657
4.	Profitul sau pierderea netă a exercițiului financiar	87	1.932.767	87.072
1	Venituri din bilete	838.175	1.220.613	

Numărul titlurilor de călătorie eliberate: 4032 BILETE (la 31.12.2023)

Structura de personal a S.C. TRANSPORT MIXT FĂGEȚEANA S.A. conform statului

Nr. Crt	Categoriea de cheltuieli	31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
I.	CHELTUIELI TOTALE, din care	838.262	995.666	570.070
1.	Cheltuieli de exploatare totale			
1.1	Cheltuieli cu materiile prime și materiale consumabile	252.304	337.478	279.800
1.4	Cheltuieli cu personalul	432.233	460.453	274.067
Nr. Crt.	DENUMIRE	Anul		
		31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
1.	CĂLĂTORI TRANSPORTAȚI	4032	4025	2102
2.	MEDIA ZILNICĂ	36	39	26
3.	MEDIA LUNARĂ	792	852	156
4.	MEDIA ANUALĂ	9504	10296	936

de funcții: TESA 4 posturi, șoferi 5 posturi, tehnicieni ITP-2 posturi, muncitor-1 post.
Operatorul S.C. TRANSPORTMIXT FĂGEȚEANA S.A. își propune pe termen scurt și mediu să investească în achiziția unui nou autobuz.

S.C. GIROCEANA SRL.

S.C. GIROCEANA SRL este o societate comercială cu asociat unic Comuna Giroc având capital social aparținând integral U.A.T. Giroc. Deține autorizații de funcționare operator de transport rutier:

- Pentru operator de transport rutier: SERIE 1055823/23.01.2014.
 - Pentru întreținere și reparații: R.A.R. AUTORIZAȚIE TEHNICĂ 20090/29.06.2017.
- Consiliul local acordă facilități unor categorii de persoane prin HCL 54/12.05.2022.

Deservește două trasee:

- Traseul 42 Timișoara – Chișoda, având lungimea de 6 km.
- Traseul 43 Timișoara – Giroc, având lungimea de 6 km.

Număr traseu operat	Denumire	Număr licență	Număr de locuri	Valabilitate
42	Timișoara – Chișoda	LT 0227436	min 23 locuri	31.12.2025
43	Timișoara – Giroc	LT 0227437	min 23 locuri	31.12.2025

Lista stațiilor de îmbarcare/debarcare.

Ruta Giroc-Timișoara (dus).

- stația Trandafirilor colț cu str. Câmpului – GIROC.
- stația Trandafirilor colț cu str. Dunărea – GIROC.
- stația Trandafirilor colț cu str. Muncitorilor – GIROC.
- stația Trandafirilor colț cu str. Semenici – GIROC.
- stația Calea Timișorii colț cu str. Gării – GIROC.
- stația Calea Timișorii colț cu str. Neptun – GIROC.
- stația Calea Timișorii colț cu B-dul Aviației – intrare U.M. Giroc – GIROC.
- stația Mureș (Calea Martirilor, colț cu str. Mureș) – TIMIȘOARA.
- stația Mareșal Constantin Prezan (Calea Martirilor colț cu strada Lidia) – TIMIȘOARA.
- stația Martir Ioan Stanciu (Chimie) – TIMIȘOARA.
- stația Calea Martirilor (Calea Martirilor colț cu str. Liviu Rebreanu) – TIMIȘOARA.
- stația Sala Sporturilor „Constantin Jude” (Olimpia) – TIMIȘOARA.
- stația Complex Studentesc - „Ion Vidu” – TIMIȘOARA.

Ruta Timișoara-Giroc (întors).

- stația Complex Studentesc - „Ion Vidu” – TIMIȘOARA.
- stația Arieș str. Cluj – TIMIȘOARA.
- stația Calea Martirilor (florărie) – TIMIȘOARA.
- stația Martir Ioan Stanciu (Chimie) – TIMIȘOARA.
- stația Traian Grozăvescu (Lidl) – TIMIȘOARA.
- stația intrare U.M. depozit muniție – GIROC.
- stația U.M. depozit muniție – GIROC.
- stația Trandafirilor colț cu str. Naturii – GIROC.
- stația Trandafirilor colț cu str. Semenici (Cămin Cultural) – GIROC.
- stația Trandafirilor colț cu str. Muncitorilor – GIROC.
- stația Trandafirilor colț cu str. Dunărea – GIROC.
- stația Trandafirilor colț cu str. Câmpului – GIROC.

Ruta Chișoda-Timișoara (dus).

- stația Primăverii colț cu str. Someș – CHIȘODA.
- stația Nicolae Firu (Biserica Ortodoxă Chișoda) – CHIȘODA.
- stația Nicolae Firu capăt spre str. Izlaz – CHIȘODA.

- stația Veteranilor (Turist) – TIMIȘOARA.
- stația Arta Textilă – TIMIȘOARA.
- stația Iuliu Maniu (sens giratoriu str. Reșiței) – TIMIȘOARA.
- stația Piața Mocioni (Biserică Sinaia) – TIMIȘOARA.

Ruta Timișoara-Chișoda (întors).

- stația Piața Mocioni (Sinaia) – TIMIȘOARA.
- stația Iuliu Maniu colț cu str. Reșiței – TIMIȘOARA.
- stația Arta Textilă – TIMIȘOARA.
- stația str. Chișodei nr. 6 (Biserică) TIMIȘOARA.
- stația Nicolae Firu colț cu str. Izlaz – CHIȘODA.
- stația Nicolae Firu (Casierie Giroceana) – CHIȘODA.
- stația Primăverii colț cu Someș – CHIȘODA.

Indicatori de exploatare.

Nr Crt	Anul de referință 2023/ 2024 /2025	Tip mijloc de transport: autobuz / microbuz	Nr. traseu	Nr. stații	Lungime traseu dus/întors (km)	Viteza comercială (km/h)	Total pe an: călători / total km
1	2023	autobuz	43	14	15	25-30	28.800Km/an
2		autobuz	42	9	14	25-30	26.880 Km/an
3	2024	autobuz	43	14	15	25-30	28.800Km/an
4		autobuz	42	9	14	25-30	26.880 Km/an
5	2025	autobuz	43	14	15	25-30	14.400 Km/6 luni
6		autobuz	42	9	14	25-30	13.440 Km/6 luni

Structura parcului auto SC GIROCENA SRL

Nr. Crt	Tip mijloc de transport	Număr locuri	An fabricație	Durata de serviciu realizată la 30.06.2025 (vechime)	Stare tehnică	Norma de poluare	Categori e
1	Autobuz TM30PCG	87	2014	9 ani	funcțional	E6	IV
2	Autobuz TM31PCG	87	2014	9 ani	funcțional	E6	IV
3	Autobuz TM36PCG	93	2016	7 ani	funcțional	E6	IV
4	Autobuz TM38PCG	93	2016	7 ani	funcțional	E6	IV
5	Autobuz TM46PCG	85	2017	6 ani	funcțional	E6	IV

Durata de amortizare rămasă a mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de către S.C .GIROCEANA SRL este de 36 luni.

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"**

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



Politica tarifară aplicată de S.C. GIROCEANA SRL.

Nr. Crt.	DENUMIRE	Număr titluri de călătorie eliberate pentru anul		
		2023	2024	30.06.2025
1.	BILETE	212.382	240.345	131.774
2.	ABONAMENTE	5.270	6.557	3.724

Preț bilet 1 călătorie : 4 LEI

Abonament lunar (cu număr nelimitat de călătorii) - 130 lei

Abonament pe jumătate de lună (cu număr nelimitat de călătorii) – 80 lei

Abonament pe jumătate de lună cu două călătorii (1 dus-1 întors) pe zi - 45 lei

Abonament lunar pentru elevi si studenți domiciliați în comuna Giroc - 60 lei

Nr. Crt.	Categoria de venituri	Valori înregistrate la data		
		31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
I.	VENITURI TOTALE, din care			
1.	Cifra de afaceri, din care	16.741.630	17.096.241	3.491.642
1.1	Venituri din activitatea de bază	14.399.919	13.609.041	1.584.045
1.1.1	Venituri din bilete	535.416	807.883	442.932
1.1.2	Venituri din abonamente	229.342	375.915	231.575
1.2	Alte venituri din servicii	1.096.419	1.569.424	774.531
1.3	Venituri din subvenții	426.353	553.303	458.303
2.	Alte venituri din exploatare	53.937	180.346	0
3.	Venituri financiare	244	329	256

Abonament lunar pentru pensionari (cu număr nelimitat de călătorii) – 60 lei (cu domiciliul/reședința în comuna Giroc, și pensia de maxim 1500 lei)

Abonament lunar gratuit pentru pensionari, cu două călătorii (1 dus-1 întors) pe zi(cu domiciliul/reședința în comuna Giroc, și pensia de maxim 1500 lei)

Situația economico – financiară. Veniturile operatorului.

Cheltuielile operatorului.

Nr. Crt.	Categoria de cheltuieli	31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
I.	CHELTUIELI TOTALE, din care			

1.	Cheltuieli de exploatare totale	19.788.066	22.480.160	3.391.36 3
1.1	Cheltuieli cu materiile prime și materiale consumabile	1.260.955	1.449.411	567.035
1.2	Alte cheltuieli materiale	26.187	17.621	11.981
1.3	Alte cheltuieli externe	10.344.332	12.392.632	370.099
1.4	Cheltuieli cu personalul	6.019.687	5.697.354	2.156.79 8
1.5	Ajustări de valoare privind imobilizările corporale și necorporale	226.120	149.237	0
1.6	Ajustări de valoare privind activele circulante	4.292	0	0
1.7	Alte cheltuieli de exploatare	2.149.793	2.773.905	285.450
1.8	Ajustări privind provizioanele	-250.000	-	-
2.	Cheltuieli financiare totale	6.700	-	-
2.1	Cheltuieli privind dobânzile	6.700	-	-

Profitul realizat de către operator.

Nr.crt	Categorია de profituri	Valori înregistrate la data		
		31.12.2023	31.12.2024	30.06.2025
1	Profitul sau pierderea financiară	-6456	329	256
2	Profitul sau pierderea brută	-2.998.955	-5.203.244	100.279

Structura de personal conform statului de funcții: 1 șef coloană, 12 șoferi autobuz, 1 șofer autoturisme, 2 mecanici auto. Propuneri de investiții pe termen scurt: achiziționarea a două autobuze conform buget aprobat pentru anul 2025. Starea tehnică a drumurilor, infrastructurii tehnico-edilitare în asigurarea transportului public pentru traseele alocate este medie.

Obiectul de activitate.

Principalul obiect de activitate al operatorilor de transport public de mai sus îl reprezintă transportul public de călători cu autobuze de mare și mică capacitate (microbuze). Domeniul principal de activitate : 493 - Alte transporturi terestre de călători.

Rețeaua de transport public de călători și aria teritorială de prestare a serviciului.

Pentru a răspunde cat mai bine cerințelor populației județului Timiș, în ceea ce privește deplasările (origine – destinație) efectuate cu mijloace de transport, s-a dezvoltat de-a lungul

timpului o rețea de transport importantă, dar care, în prezent, acoperă o arie redusă din total de suprafață a județului Timiș.

Programul de transport aprobat inițial la nivelul județului Timiș.

Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
1	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	SÂNNICOLAU MARE VALCANI	BEBA VECHE
2	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	HODONI	SATCHINEZ
3	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	DUDESTII NOI	HODONI
4	SÂNNICOLAU MARE	DUDESTII VECHI	VÂLCANI
5	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	SANDRA LOVRIN BULGĂRUȘ	JIMBOLIA
6	SÂNNICOLAU MARE	TOMNATIC LOVRIN	TIMIȘOARA/ AUTOGARA
7	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BILED	CENAD
8	SÂNNICOLAU MARE	DUDESTII VECHI	BEBA VECHE
9	TOMNATIC	-	SÂNNICOLAU MARE
10	SÂNNICOLAU MARE	-	CENAD
11	IGRIS	SÎNPETRU MARE	SÂNNICOLAU MARE
12	SÂNNICOLAU MARE	LOVRIN PESAC	PERIAM
13	PERIAM	SARAVALE	SÂNNICOLAU MARE
14	SANDRA	-	SÂNNICOLAU MARE
14	SANDRA	-	SÂNNICOLAU MARE
15	BULGĂRUȘ	LOVRIN	SÂNNICOLAU MARE
16	SÂNNICOLAU MARE	TEREMIA MARE	TEREMIA MICA
17	SÂNNICOLAU MARE	COMLOSU MARE	JIMBOLIA
18	JIMBOLIA	COMLOSU MIC	COMLOSU MARE
19	BULGARUS	LENAUHEIM GRABAT	JIMBOLIA
20	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	SĂCĂLAZ CHECEA	JIMBOLIA
21	IECEA MARE	CARPINIȘ	TIMIȘOARA/ AUTOGARA
22	IGRIS	VARIAȘ	TIMIȘOARA/ AUTOGARA
23	PERIAM	VARIAȘ	TIMIȘOARA/ AUTOGARA
24	TOMESTI	FĂGET RECAȘ (fără LUNCANII DE JOS)	TIMIȘOARA/ AUTOGARA

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"**

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
25	FĂGET/ AUTOGARA	TOMESTI	LUGOJ/ AUTOGARA
26	FĂGET/ AUTOGARA	DUMBRAVA	MĂNĂȘTIUR
27	FĂGET/ AUTOGARA	MANASTIUR	TIMIȘOARA/ AUTOGARA
28	FĂGET/ AUTOGARA	PIETROASA	POIENI
29	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	ALBINA DRAGSINA	BUZIAS
30	BUZIAȘ	HITIAȘ	RACOVITA
31	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	SACOSU TURCESC	LIEBLING
32	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BERINI	CERNA
33	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	TORMAC CADAR	SIPET
34	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	NITCHIDORF	CADAR
35	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	ȘAG OLARU	PARȚA
36	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	ȘAG
37	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	JEBEL	LIEBLING
38	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	PĂDURENI CIACOVA MACEDONIA PETROMAN	CEBZA
39	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	JEBEL	GATAIA
40	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	GHILAD OBAD	CEBZA
41	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	JEBEL DETA DENTA ROVINIȚA MARE SÎNGEORGE BIRDA	GĂTAIA
42	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	CHIȘODA
43	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	GIROC
44	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	GIARMATA
45	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	DUMBRAVIȚA	CERNETEAZ
46	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BENCECU DE SUS	BENCECU DE JOS
47	TIMIȘOARA	PIȘCHIA	ALIOȘ
48	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	MASLOC	BOGDA
49	TIMIȘOARA	PIȘCHIA	MURANI
50	DETA	GIERA	GRANICERI
51	DETA	BIRDA	GATAIA
52	DETA	DENTA	MORAVITA
53	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	VARIAS	SÂNNICOLAU MARE
54	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	-	SÂNANDREI
55	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	SÂNANDREI	CALACEA SAT

Număr traseu	Origine	Intermediar	Destinație
56	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	ORTIȘOARA CORNEȘTI	SECEANI
57	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BĂRĂTEAZ	SATCHINEZ
58	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	REMETEA MARE	RECAȘ
60	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	REMETEA MARE	IANOVA
61	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	REMETEA MARE	BAZOȘU NOU
62	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	REMETEA MARE RECAȘ	TOPOLOVATU MARE
63	TIMIȘOARA AUTOGARA	PECIU NOU	IVANDA
64	TIMIȘOARA	PECIU NOU	CRAI NOU
65	SÂNMARTINU SÂRBESC	PECIU NOU DINIAȘ	TIMIȘOARA/ AUTOGARA
66	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	PECIU NOU	GRANICERII
67	GRANICERI	FOENI	PECIU NOU
68	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	UIVAR	SÂNMARTINU MAGHIAR
69	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	UIVAR	RĂUȚI
70	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BOBDA	UIVAR
71	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	UIVAR	IOHANISFELD
72	TIMIȘOARA/ AUTOGARA	BOBDA	CENEI
73	LUGOJ/ AUTOGARA	HERENDEȘTI	PIETROASA MARE
74	LUGOJ/ AUTOGARA	DAROVA	SACOȘU MARE
75	LUGOJ/ AUTOGARA	HODOS	DAROVA
76	LUGOJ/ AUTOGARA	CRICIOVA JDIOARA	NADRAG
77	LUGOJ/ AUTOGARA	-	LUGOJEL
78	LUGOJ/ AUTOGARA	GAVOJDIA	JENA
79	LUGOJ/ AUTOGARA	RECAȘ	TIMISOARA/ AUTOGARA
80	LUGOJ/ AUTOGARA	ȘTIUCA	ZGRIBESTI
81	LUGOJ/ AUTOGARA	ȘTIUCA	DRAGOMIREȘTI
82	LUGOJ/ AUTOGARA	BARNA	BOTINESTI
83	LUGOJ/ AUTOGARA	BETHAUSEN	DUBESTI
84	LUGOJ/ AUTOGARA	RACOVITA HITIAȘ	SÂRBOVA
85	LUGOJ/ AUTOGARA	CRICIOVA CIREȘU	JDIOARA
86	IOHANISFELD	IVANDA	PECIU NOU
87	JAMU MARE	FERENDIA	GĂTAIA

Transportul public de călători are un rol deosebit în viața unei comunități prin asigurarea legăturilor între diferitele zone funcționale, între zonele rezidențiale și cele industriale, recreaționale și cultural-administrative ale acesteia. Transportul public reprezintă și un element

de echitate socială, facilitând accesul populației din zonele dezavantajate ale județului la serviciile de interes general. Transportul public de călători garantează:

- accesul cetățenilor la și de la locul de muncă;
- accesul la zonele comerciale în vederea aprovizionării cu bunuri de consum;
- accesul și crearea de facilități pentru educare și recreere;
- risc minim al excluderii sociale: facilități la transport pentru persoanele cu handicap, persoane în vârstă și elevi.

În urma renunțării succesive din partea unor operatori de a presta serviciul de transport public județean sau ca urmare a unor dificultăți de ordin economic în rândul acestora, la nivelul anului 2023, au rămas operate un număr de 11 de trasee, conform situației prezentate mai jos:

Operator	Cod traseu	Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.	Km pe sens
SUPER IMPOSER SRL	31	TIMIȘOARA	SACOSU TURCESC	LIEBLING	37
	32	TIMIȘOARA	BERINI	CERNA	35
	33	TIMIȘOARA	TORMAC CADAR	SIPET	44
	34	TIMIȘOARA	NITCHIDORF	CADAR	39
	37	TIMIȘOARA	JEBEL	LIEBLING	39
	38	TIMIȘOARA	CIACOVA MACEDONIA PETROMAN	CEBZA	47
	47	TIMIȘOARA	PISCHIA	ALIOS	44
SC GIROCEANA SRL	42	TIMIȘOARA	-	CHISODA	6
	43	TIMIȘOARA	-	GIROC	6
TRANSPORT MIXT FĂGETEANA SA	24	TOMESTI	FĂGET; RECAS	TIMIȘOARA	121
PRIMĂRIA PIETROASA	28	FĂGET	PIETROASA	POIENI	35

Parc Auto

Pentru desfășurarea activității de bază și pentru asigurarea serviciului de transport public de călători în conformitate cu structura rețelei de transport și a programelor de circulație, operatorii de transport rutier dispun de un parc activ de mijloace de transport având următoarea structură:

Nr. crt	Tip mijloc de transport	Număr locuri	An fabricație	Durată de serviciu (normată)	Durata de serviciu realizată la 30.06.2023 (vechime)	Stare tehnică	Norma de poluare	Categori e / Confort
Parcul auto deținut de S.C. GIROCEANA SRL								

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ"**

Județul Timiș, comuna Cenei, sat Cenei, str.Cireșilor nr. 126



1	Autobuz TM30PCG	87	2014	-	9 ani	funcțional	E 6	IV
2	Autobuz TM31PCG	87	2014	-	9 ani	funcțional	E 6	IV
3	Autobuz TM36PCG	93	2016	-	7 ani	funcțional	E 6	IV
4	Autobuz TM38PCG	93	2016	-	7 ani	funcțional	E 6	IV
5	Autobuz TM46PCG	85	2017	-	6 ani	funcțional	E 6	IV
Parcul auto deținut de S.C. AUTOLUGOJANA S.A.								
1	TM07ALG	52	2007	-		funcțional	EURO4	I
2	TM06ALG	52	2006	-		funcțional	EURO4	I
3	TM11ALG	51	2005	-		funcțional	EURO3	I
4	TM66ALG	51	2010	-		funcțional	EURO5	I
5	TM99ALG	62	2007	-		funcțional	EURO4	I
Parcul auto deținut de S.C. TRANSPORTMIXT FĂGEȚEANA S.A.								
1.	Microbuz TM05TMF	20	2008	5-9	15	funcțional	-	III
2.	Autobuz TM88TMF	54	1995	5-9	28	funcțional	-	II

Conform H.G. 2139/30.11.2004 cu completările și modificările ulterioare pentru aprobarea catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, se prevede că duratele normale de funcționare pentru autobuzele utilizate în transportul public urban de călători să nu depășească 8 ani, decât în condițiile respectării legii amortizării capitalului.

8.4.SITUAȚIA ECONOMICO - FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI. Politica tarifară și numărul de călători transportați.

1.Cadrul legislativ de reglementare a politicii tarificare este dat de Ordinul A.N.R.S.C. nr.272/2007 pentru aprobarea normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu completările și modificările ulterioare.

2.Ordinul 272 din 12 decembrie 2007 pentru aprobarea normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane emitent Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C. formă consolidată valabilă la data 01-08-2023 la articolul 2 se prevede că prezentele norme-cadru stabilesc modul de calcul privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane.

La articolul 3 se prevede că tarifele pentru serviciile de transport public local și 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.

La articolul 5 se prevede că 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 locale implicate sau, după caz, de către adunările generale ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitare în baza mandatului primit de la unitățile administrativ-teritoriale membre.**

La articolul 7 la litera a) se prevede că autoritatea locală competentă este **unitatea administrativ-teritorială sau asociația de dezvoltare intercomunitară, după caz.** La litera b) se prevede că autoritatea națională de reglementare competentă este Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C. La litera c) se prevede că 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. La litera p) se prevede că obligația tarifară este 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. La litera t) se prevede că **tariful de călătorie** este tariful 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. La litera u) se prevede că tarifele de călătorie cu valoare redusă sunt 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. La litera v) se prevede că **titlurile de călătorie** pot fi 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.

La articolul 9 la litera b) se prevede că este considerat serviciu public de transport local sau județean de persoane prin curse regulate serviciul public de transport care îndeplinește și condiția de a se efectua pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, **a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale**

acesteia/acestuia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate.

La articolul 11 la aliniatul (1) se prevede că serviciile publice compensate de transport persoane se stabilesc prin norme generale și/sau prin hotărâri ale autorităților locale competente. La aliniatul (2) se prevede că serviciul public compensat de transport se desfășoară numai pe bază de contract de servicii publice încheiat între autoritatea locală competentă implicată, care a stabilit și a solicitat executarea serviciului, și operatorul de transport/ transportatorul autorizat căruia îi revine obligația efectuării acestuia. La aliniatul (3) se prevede că prin serviciu public compensat de transport se înțelege acel transport public care necesită compensații bugetare, pe care un operator de transport/transportator autorizat este obligat să îl efectueze, în condițiile impuse de autoritățile competente, chiar dacă acesta ar avea efecte economice negative asupra activității sale pe perioada efectuării serviciului public compensat contractat.

La articolul 13 la aliniatul (1) se prevede că se consideră că o obligație de exploatare și/sau de transport poate avea efect economic negativ asupra activității operatorilor de transport rutier de persoane/ transportatorilor autorizați care îndeplinesc respectiva obligație, dacă cheltuielile ocazionate de efectuarea acestei obligații sunt mai mari decât veniturile obținute. La aliniatul (4) se consideră că obligația tarifară are efecte economice negative atunci când diferența dintre veniturile și cheltuielile aferente serviciului public compensat de transport este mai mică decât diferența dintre veniturile și cheltuielile aferente aceluiași transport, dacă acesta s-ar fi desfășurat în condiții de concurență, iar tarifele de călătorie s-ar fi stabilit pe criterii comerciale. La aliniatul (5) se prevede că pentru serviciile publice de transport public local sau județean de persoane se organizează evidență contabilă distinctă.

La Capitolul V tarifele pentru serviciile de transport public local și județean de la secțiunea 1 criteriile generale privind finanțarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de la aliniatul (1) se prevede că finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului de transport public local și județean de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport/transportatorilor autorizați. La aliniatul (2) se prevede că veniturile operatorilor de transport rutier de persoane/ transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la călători a tarifelor reprezentând contravaloarea serviciului prestat și/sau din compensații de la bugetul de stat, de la bugetele locale, de la bugetele județene și de la bugetele altor instituții, calculate ca diferență de tarif și/sau ca diferență între costurile și veniturile operatorului plus un profit rezonabil, conform prevederilor din contractul de servicii publice. La aliniatul (3) se prevede că sumele necesare finanțării, funcționării și exploatării serviciilor publice de transport local sau județean de persoane, provenite din gratuități/diferențe de tarif și din compensații, se prevăd în bugetele locale sau ale altor instituții.

La articolul 15 la aliniatul (1) se prevede că acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la titlurile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale, bugetele județene sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege. La aliniatul (2) se prevede că acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la titlurile de călătorie individuale pentru serviciul public de transport local sau județean de persoane, aprobate pentru anumite categorii de călători de către autoritățile administrației publice locale implicate, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier/ transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și veniturile realizate ca urmare a vânzării titlurilor de călătorie la nivelul tarifelor impuse de vânzare către călători se asigură din bugetele locale ale comunelor, orașelor, municipiilor sau ale județelor, sub formă de compensații financiare, până la nivelul acoperirii cheltuielilor totale suportate de operator pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public plus un profit rezonabil.

La articolul 18 la aliniatul (1) se prevede că în cazul operatorilor de transport/transportatorilor autorizați care prestează servicii publice de transport local de persoane și nu beneficiază de compensații, contravaloarea unei călătorii este egală cu cuantumul tarifului mediu pe călătorie, calculat și fundamentat pe structura elementelor de cheltuieli conform anexei nr. 1 la prezentele norme-cadru. La aliniatul (2) se prevede că în cazul operatorilor de transport rutier care prestează servicii publice de transport județean de persoane și nu beneficiază de compensații, tarifele de călătorie se stabilesc și se calculează de către consiliile județene în baza tarifului mediu pe km/loc (lei/km/loc), fundamentat pe structura elementelor de cheltuieli conform anexei nr. 2 la prezentele norme-cadru.

La articolul 21 se prevede că tarifele pentru serviciile publice de transport local sau 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.**

La articolul 29 se prevede Anexa nr. 1 cu structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport local de persoane efectuat prin curse regulate.

Politica tarifară pentru serviciul public de transport de călători desfășurate de către operator se vor stabili conform prevederilor contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public, aprobat prin Hotărâri ale autorităților publice locale cu privire la tarifele de călătorie care vor fi stabilite, modificate și ajustate prin reglementări anuale în urma auditului tehnico economic la care este supus operatorul de transport. Structura a fost adaptată pe elemente de cheltuieli specifice operatorilor de transport, utilizând valorile medii lunare. Defalcarea cheltuielilor indirecte, administrative și generale ale operatorilor de transport rutier între serviciul public de transport și alte servicii/activități desfășurate de operator se va realiza prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea cifrei de afaceri aferentă categoriilor de activități desfășurate din total cifră de afaceri. Pentru stabilirea tarifelor pentru serviciul public de transport local de călători, în fișa de fundamentare se vor lua în considerare situația cheltuielilor realizate, a numărului de călătorii estimat în funcție de numărul de abonamente, facilități de transport, bilete, numărul de călătorii estimat pe toate liniile pe durata unei luni de zile. Tarife la bilete și abonamente utilizate în regim comercial au fost menționate pentru fiecare operator de transport rutier în descrierea generală. S-a constatat că tarifele pentru titlurile de călătorie sunt diferite de la un operator la altul cu toate că se realiza obligația de serviciu în aceleași condiții de exploatare tehnică și comercială a sistemului de transport. Numărul de călători transportați, beneficiari ai serviciului de transport public pentru perioada 2021 – 2023 semestrul I a fost prezentat la descrierea generală.

Performanțele economice și financiare ale operatorilor de transport rutier sunt exprimate în funcție de veniturile, cheltuielile și profitul sau pierderea exercițiului financiar.

a. Situația veniturilor.

Operatori de transport rutier au realizat venituri rezultate din prestarea activității de transport public de călători prin curse regulate și curse pe bază de contract, precum și venituri din alte activități conform obiectului de activitate.

Activitățile conexe transportului public și alte activități desfășurate de către unii dintre operatorii de transport rutier sunt:

- închirieri spații clădire;
- închiriere spațiu parcare;
- închiriere spații publicitate;
- activități transport ocazional de persoane;
- vânzare directă titluri de călătorie;

- activități de reparații proprii;
- stație proprie de alimentare cu carburant.

Din datele prezentate se constată o descreștere a veniturilor operatorilor de transport pentru perioada pandemiei având ca și consecință renunțarea la multe trasee care înregistrau pierderi lunare.

b. Situația cheltuielilor.

Pentru prestarea serviciului de transport public de călători în condiții de siguranță, securitate și confort, pentru asigurarea tuturor condițiilor și obligațiilor ce decurg din aceasta, operatori de transport rutier au înregistrat un volum al cheltuielilor totale în creștere datorită modificărilor prețurilor la materialele, piesele de bază respectiv combustibilului și energiei electrice. Inflația comunicată de Institutul național de Statistică și creșterea salariului brut minim garantat în plată pe economie au condus la creșterea cheltuielilor totale ale operatorilor de transport rutier.

Pentru serviciul de transport public de călători prestat către anumite categorii de călători, bugetul de stat și cel local suportă cheltuielile în funcție de protecția socială acordată unor categorii de utilizatori. În concluzie din datele prezentate se constată o creștere a cheltuielilor operatorilor de transport rutier la capitolul cheltuieli cu materiile prime și materiale consumabile datorită creșterii prețurilor la combustibili, energie electrică etc, creșteri datorate inflației aflată pe un trend ascendent în anii 2020, 2021 respectiv 2022(inflație comunicată de I.N.S).

c. Investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă a serviciului.

În ultima perioada operatorii de transport rutier respectiv unele dintre U.A.T.-uri au modernizat sistemul de transport prin investiții atât în infrastructura tehnico-edilărită cât și în mijloace de transport dar la un nivel foarte redus. Investiții importante au fost realizate și în modernizarea străzilor, a trotuarelor și aleilor pietonale, amenajarea unor intersecții sau chiar trasarea unor piste pentru biciclete. Cu toate acestea, cota modală a deplasărilor cu autoturismul personal rămâne, conform PMUD, una ridicată pentru județul Timiș, situație agravată de creșterea continuă a parcului auto, preponderent prin importuri de vehicule second-hand cu nivel ridicat de poluare. Acest lucru se reflectă în apariția unor ambuteiaje la orele de vârf pe principalele artere și în intersecții, dar și în deficitul de locuri de parcare publice și rezidențiale, multe vehicule fiind parcate pe trotuare, lateral pe străzile deja congestionate sau chiar pe spațiile publice.

În acest context, se impune continuarea investițiilor pentru a încuraja transportul public de călători, mai ales pensionari, angajați și elevi, precum și deplasările pe jos și bicicleta. De asemenea, sunt necesare investiții pentru eliminarea traficului greu și reducerea blocajelor în trafic, în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării fonice.

În cadrul Planului de Mobilitate durabilă al județului Timiș se acordă prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către servicii de mobilitate durabilă. Atenție deosebită în acest sens revine transportului public de călători. Acest mod de transport are o contribuție importantă la obținerea unui mediu de viață sănătos și activ. Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse din categoria accesibilitate, protejarea mediului, siguranță, eficiență economică respectiv la creșterea calității vieții.

9. ANALIZA S.W.O.T.

Punctele tari și punctele slabe, riscurile precum și oportunitățile identificate în urma analizei

diagnostic în vederea dezvoltării asociației la nivelul U.A.T. Județul Timiș privind sistemul de transport multimodal, multioperator și multipolar public județean de persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a U.A.T. Județul Timiș reprezentând un pilon al mobilității și totodată pilon al dezvoltării locale sunt prezentate în continuare. Metoda de analiză folosită în acest sens este cea denumită generic **S.W.O.T., ce reprezintă acronimul cuvintelor Strengths (forte, puncte forte), Weaknesses (slăbiciuni, puncte slabe), Oportunities (oportunități, șanse) și Threats (amenințări, riscuri)**. Primele două privesc U.A.T. Județul Timiș și reflectă situația acesteia, iar ultimele două se referă la mediul social și economic oglindind impactul acestuia asupra activității acesteia.

a)Puncte tari

- 1.Asociația verifică în mod direct experiența unor operatori de transport rutier / transportatori autorizați în domeniul transportului public de persoane, tradiția îndelungată în domeniul transportului de persoane sunt două aspecte definitorii în prezenta analiză. Percepția consumatorilor referitoare la serviciile de transport prestate este influențată într-o mare măsură de reputația acestora și de activitatea anterioară a acesteia. Renumele și reputația operatorilor de transport imprimă clienților siguranță și seriozitate, astfel aceștia acordă credibilitate serviciului de transport, fără să dețină o atitudine de nesiguranță.
- 2.Asociația poate supraveghea, organiza și controla direct operatorii de transport și transportatorii autorizați impunând în mod imperativ funcționarea acestora în conformitate cu legislația în vigoare privind: dreptul de funcționare, dreptul de administrare, dreptul social, dreptul comercial, dreptul mediului, dreptul muncii, nu dețin/dețin autorizațiile de funcționare emise de autoritățile abilitate, nu dețin/dețin licențe de transport, licențe de execuție traseu. autorizații de operator public de persoane.
- 3.Asociația prin sisteme inteligente de transport asigură corect capacitatea de transport asigurată de flota mijloacelor de transport și stabilește dacă este suficientă pentru deservirea călătorilor pe traseele care le dețin operatorii de transport și transportatorii autorizați.
- 4.Asociația controlează în mod direct operatorii de transport și transportatorii autorizați dacă dispun de personal calificat, atestat profesional de organisme abilitate, capabili să presteze în condiții optime serviciile cuprinse în activitatea de bază, ceea ce face posibilă continuarea în condiții de rentabilitate a activității.
- 5.Asociația verifică în mod direct operatorii de transport și transportatorii autorizați privind stabilitate bună a personalului, fidelitate și atașament față de aceștia respectiv nivelul de disciplină a muncii în rândul salariaților.
- 6.Asociația stabilește în baza atribuțiilor care îi revin conform legislației în vigoare standardul de calitate a serviciului de transport și nivelul tehnologic al sistemului de transport verificând în mod direct operatorii de transport și transportatorii autorizați dacă dețin dotarea tehnică adecvată obiectului de activitate, ce asigură deservirea în condiții optime de exploatare tehnică și comercială a flotei de mijloace de transport.
- 7.Asociația poate asigura o piață restrânsă dar sigură pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați, o organizare eficientă a activității comerciale și a managementului acestora recomandând direcții concrete pentru continuarea activității în condiții de rentabilitate, cu o bună cunoaștere a fluenței călătorilor în Județul Timiș, constituie avantaje solide în vederea asigurării unui serviciu de mobilitate atractiv și de calitate.
- 8.Asociația are o poziție strategică, fiind punct de trecere spre zona de vest și sud vest a continentului la frontieră cu Ungaria și Serbia având posibilitatea ca în cadrul regiunii DKMT să dezvolte transportul pe Canalul Bega, pe șine și rutier.
- 9.Asociația, fiind parte a dezvoltării regionale, în contextul geopolitic internațional se află în zona de interes a cetățenilor, călătorind în vederea rezolvării unor probleme ce țin de serviciu de mobilitate în spațiul european și internațional.

10. Asociația are acces direct la rețeaua națională de transport rutier, respectiv la autostrăzi.
11. Asociația este situat pe direcția unor artere rutiere naționale internaționale importante.
12. Asociația este situat pe traseul unei artere de comunicații feroviare importante respectiv magistrala feroviară București – Timișoara.
13. Asociația are mai multe autogări, care asigură puncte de transbordare importante pentru rețelele feroviare interjudețene.
14. Asociația are zone industriale de regulă plasate în afara comunităților locale.
15. Asociația deține cadrul legal de organizare, funcționare și control privind serviciul de transport de persoane.
16. Asociația prin participare în cadrul unei asociații de dezvoltare intercomunitară poate contribui la atribuirea directă a serviciului de transport public către operatori de transport și transportatori autorizați, având la bază Legea nr. 92/2007 privind transporturile, Legea nr. 51/2005 cu privire la serviciile comunitare și 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.
17. Asociația are cadrul legal prin Regulamentul (CE) nr.1370/2007 privind acordarea de compensații pentru costurile suportate și/sau acordarea de drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.
18. Asociația are cadrul legal pentru acordarea de facilități pentru unele categorii de utilizatori ai transportului public.
19. Asociația poate asigura serviciului de transport de persoane cu autobuze de mică și mare capacitate aflate în proprietate sau leasing.
20. Asociația are la dispoziție utilizarea punctelor de transbordare existente la nivelul Județului Timiș.
21. Asociația verifică în mod direct autogările, autobazele, flota mijloacelor de transport, terenul și construcțiile în care se desfășoară activitățile necesare asigurării în condiții optime a transportului public de persoane.
22. Asociația controlează nemijlocit sistemul de transport public județean de persoane cu posibilitatea extinderii programului de circulației, prin modificare contractelor de servicii publice.
23. Asociația sprijină în mod direct acordarea de compensații de la bugetul local pentru utilizatorii care beneficiază de facilități, conform legislației în vigoare sau a Hotărârilor de Consiliul Local sau Hotărârilor de Consiliul Județean.
24. Asociația sprijină extinderea sistemului de transport public județean de persoane în spre zonele neacoperite de rețeaua de transport asigurând un serviciu de mobilitate atractiv și calitativ.
25. Asociația prin Planul de mobilitate durabil va putea conecta Județul Timiș cu alte județe învecinate prin: facilitarea accesului tuturor persoanelor la locurile de muncă și la servicii, îmbunătățirea siguranței și securității, reducerea poluării, emisiilor de gaze cu efect de seră și consumului de energie, creșterea eficienței și eficacității costurilor pentru transportul de persoane și mărfuri, creșterea atractivității și calității mediului urban.
26. Asociația se va implica în mod direct la implementarea de soluții ecologice de mobilitate în siguranță și condiții de securitate și confort, prin dezvoltarea transportului public de tip ecologic respectiv reabilitarea și extinderea sistemului de transport public județean de persoane.
27. Asociația va adopta și implementa normele care reglementează, la nivel internațional, activitățile de transport, va conduce la diminuarea impactului acestora asupra calității mediului și va potența creșterea securității acestuia.

b) Puncte slabe

1. Asociația întâmpină greutăți în dezvoltarea segmentului de piață pe care sistemul de transport

își desfășoară activitatea, segment bine determinat, fără posibilități mari de extindere.

2. Asociația nu deține resursele financiare necesare dezvoltării și modernizării flotei de mijloacele de transport, a infrastructuri tehnico edilitare la nivelul Județului Timiș, acestea sunt insuficiente și la nivelul operatorilor de transport și transportatorilor autorizați având în vedere volumul extrem de ridicat de fonduri necesare pentru achiziționarea de capacități noi de transport și alte mijloace care intră în componența sistemului de transport.

3. Condiții de trafic necorespunzătoare datorită traficului general din U.A.T.-uri a transportului public interjudețean, a traficului greu ocazional și a infrastructurii tehnico-edilitare învechite și insuficient dezvoltate.

4. Circulație îngreunată în unele zone, cauzată de numărul mare de autovehicule, a arhitecturii orașelor respectiv a Municipiului Timișoara.

5. Inexistența unor puncte de transbordare la nivelul polilor de creștere pentru sistemul de transport de tip multimodal sau interconectare cu alte sisteme de transport. Stațiile de oprire ale autovehiculelor care asigură transportul public local de călători nu sunt amenajate corespunzător, iar altele nu există deloc.

6. Lipsa agenților economici din zonele industriale tradiționale implicit lipsa locurilor de muncă respectiv încetarea activității unor societăți cu un număr mare de angajați care erau utilizatori ai serviciului de transport public de călători.

7. Transportul public de călători actual se desfășoară pe o rețea de transport care nu asigură toate cerințele serviciului de mobilitate din partea utilizatorilor.

8. Lipsa campaniilor de conștientizare a populației locale, care să vizeze dezvoltarea unui transport public local durabil.

9. Imposibilitatea stabilirii unor trasee pentru mijloacele de transport public, în vederea asigurării anumitor cerințe de mobilitate ale utilizatorilor, din cauza arhitecturii comunităților și a așezării geografice (străzi înguste, imposibilitatea întoarcerii mijloacelor de transport).

10. Limitarea rețelei de transport din cauza așezării geografice și a infrastructurii insuficient dezvoltate.

11. Uzura fizică și morală a unor mijloace de transport public respectiv echipamente și tehnologii uzate fizic și moral.

12. Costuri mari de exploatare și întreținere a flotei de mijloacelor de transport, care necesită cheltuieli suplimentare pentru siguranța, securitatea și confortul călătorilor.

13. În ceea ce privește aspectul de mediu se poate invoca lipsa resurselor umane calificate și insuficiența contractorilor, a furnizorilor și a partenerilor experimentați, care pot genera costuri de dezvoltare ridicate.

În concluzie este un avantaj pentru sistemul de transport public județean de persoane din perspectiva economico financiară și administrativ participarea asociației ar asigura continuitatea serviciului de transport public județean de persoane respectiv să participe la dezvoltarea unui sistem de transport public de călători atractiv pentru persoane, soluția fiind una fezabilă.

c) Oportunități

1. Participarea asociației la dezvoltarea și modernizarea sistemului de transport public județean de persoane ca membru într-o formă asociativă legală conduce la asigurarea unui serviciu de mobilitate atractiv pentru utilizatorii transportului public, oferind soluții optime de mobilitate.

2. Asociația poate participa la dezvoltarea unui sistem integrat de transport public de persoane de tip multimodal care să cuprindă mai multe moduri de transport: transportul pe șine (CFR și tramvai), transportul cu troleibuz, transportul cu autobuz, transportul naval pe Canalul Bega, transportul regional pe șine respectiv rutier.

3. Asociația se implică direct în organizarea unor campanii de conștientizare a populației, care

să vizeze dezvoltarea unui transport public de persoane județean durabil.

4.Asociația participă direct la creșterea mobilității populației respectiv atragerea unui număr mai mare de călători, reducând astfel transportul individual cu autovehicule proprii;

5.Asociația contribuie în mod direct la refacerea și modernizarea străzilor U.A.T-urilor, în urma lucrărilor de investiții susținute la nivel de Județul Timiș.

6.Asociația contribuie la extinderea infrastructurii tehnico edilitare de transport public la întreg Județul Timiș.

7.Asociația poate impune asigurarea unui sistem de semaforizare și crearea unor benzi dedicate transportului public, care să asigure un trafic fluent și asigurarea prioritizării transportului public de persoane, față de traficul general mai ales în polii de creștere.

8.Asociația are posibilitatea accesării fondurilor furnizate de UE pentru dezvoltarea infrastructurii tehnico edilitare de transport.

9.Asociația se implică în creșterea numărului de utilizatori de servicii de transport public județean de persoane, prin punerea în aplicare a planului de mobilitate la nivel de județ.

10.Asociația sprijină creșterea numărului de utilizatori de servicii de transport public județean de persoane, în urma trecerii la un serviciu de transport compensat față de regimul comercial actual, participând direct cu resurse financiare.

11.Asociația urmărește riguros reducerea nivelului de zgomot și de emisii poluante prin ecologizarea și modernizarea serviciului de transport public județean de persoane.

12.Asociația poate sprijinii parteneriatele cu entitățile care desfășoară activități în domeniul turismului și utilizarea unui serviciu de transport public ocazional, în scop turistic ca activitate aducătoare de venituri suplimentare la bugetul operatorilor de transport rutier.

13.Asociația conduce campania de promovare a unui transport public județean de persoane atractiv și durabil.

14.Asociația promovează campanii de educare a populației și promovarea utilizării sistematice a transportului public județean de persoane pentru deplasarea către activități profesionale (serviciu, școlar, etc.) ca alternativă la mijloacele proprii de transport.

15.Asociația poate proceda la înființarea și dezvoltarea unui serviciu de marketing pentru transportul public județean de persoane (abordarea unei noi politici tarifare) pentru consolidarea fidelității utilizatorilor.

16.Asociația poate sprijinii promovarea sistemelor de transport inteligente prin introducerea unui sistem de transport integrat și a unui sistem de e-ticketing integrat (plata titlurilor de călătorie online și pe bază de card sau telefon).

17.Asociația poate sprijinii modernizarea și utilizarea sistemelor inteligente de transport pentru activitățile conexe care susțin serviciul de transport public.

18.Asociația poate impune creșterea numărului rutelor pe care să se efectueze transportul public județean de persoane dezvoltând o rețea de transport care să cuprindă și zonele neacoperite sau zone cu o frecvență deficitară.

19.Asociația poate sprijinii implementarea unui sistem de management al traficului care să asigure prioritizarea mijloacelor de transport public asigurând benzi dedicate acestora care duc la creșterea vitezei comerciale sporind atractivitatea transportului de la o destinație la alta.

20.Asociația va promova campania de amplasarea unor: hărți explicative cu traseele și orarul mijloacelor de transport care asigură transportul public de persoane, în toate stațiile mijloacelor de transport public din Județul Timiș, utilizând inclusiv sisteme inteligente în transportul public local respectiv hărți explicative cu punctele de transbordare cu alte moduri de transport către zone de interes turistic din afara județului Timiș.

21.Asociația poate promova îmbunătățirea informării și comunicării către persoane.

22.Asociația va sprijinii și contribui prin resurse financiare la reabilitarea infrastructurii tehnico edilitare destinate transportului public județean de persoane.

23.Asociația participă direct la elaborarea unor planuri de investiții care să vizeze soluții de

rentabilizare a serviciului de transport public județean de persoane.

24. Asociația poate promova și sprijinii trecerea la un transport de tip ecologic prin investiții în infrastructura tehnico edilitară respectiv mijloace de transport nepoluante respectiv extinderea rețelei de transport cu autobuze electrice de mică și mare capacitate.

25. Asociația poate promova campanii de conștientizare a persoanelor din comunitățile locale care să vizeze: impactul emisiilor de gaze cu efect de seră asupra schimbărilor climatice respectiv impactul pozitiv al modernizării sistemului de transport, asupra sănătății populației.

26. Asociația poate sprijinii și implementa dezvoltarea unui sistem integrat de transport public de persoane de tip multioperator care să cuprindă operatori de transport care să dețină capital social de stat, mixt sau privat într-un echilibru care să conducă la un transport public compensat care să respecte atributele de eficacitate, economicitate și eficiență a fondurilor publice.

27. Asociația poate impune dezvoltarea unui sistem integrat de transport public de persoane de tip multipolar care să cuprindă o rețea de transport public principală cu legături directe între poli de creștere a Județul Timiș respectiv între polul de creștere Municipiul Timișoara și ceilalți poli de creștere din regiune respectiv o rețea de transport secundară care se dezvoltă la nivelul polilor de creștere a U.A.T. Județul Timiș, care poate fi implementat la nivel de regiune cu centrul în polul de creștere principal Municipiul Timișoara asigurând un serviciu de mobilitate atractiv și calitativ la nivel regional.

28. Asociația poate sprijinii oportunitatea de a realiza în prima fază a unui planificator de călătorie local la nivelul U.A.T. Județul Timiș, ulterior extins la nivelul de regiune, cu centrul în polul de creștere principal Municipiul Timișoara.

d) Riscuri

1. Asociația cunoaște riscurile la care sunt expuși operatorii de transport / transportatorii autorizați indiferent de tipul capitalul social deținut sunt de ordin administrativ atât în planul acționariatului cât și al managementului, schimbările la acest nivel nefiind de dorit pentru a se continua politica de consolidare a poziției pe piața a transportului public județean de persoane.

2. Riscurile care pot apărea sunt și cele de ordin legislativ, reglementările din ce în ce mai stricte din domeniul transporturilor care supune acționariatul unei presiuni continue privind modul susținut de finanțare a sistemului de transport.

3. Riscul reducerii locurilor de muncă are drept consecință scăderea numărului de utilizatori ai serviciului de transport public județean de persoane.

4. Riscul reducerii vitezelor comerciale în transportul public județean de persoane datorită lipsei benzilor dedicate mijloacelor de transport respectiv a deficitului de locuri de parcare.

5. Riscul poluării excesive datorată intensificării traficului individual și cel de tranzit indiferent de scop, pe teritoriul U.A.T.-urilor componente a U.A.T. Județul Timiș.

6. Riscul scăderii numărului de călători în cazul în care transportul public județean de persoane nu devine atractiv și nu oferă condiții de siguranță și securitate a călătorului în planificarea călătoriilor respectiv asigurarea unor frecvențe optime a mijloacelor de transport pentru întreaga rețea de transport public județean de persoane.

7. Riscul existenței unui segment de piață prestabilit, fără posibilități mari de extindere.

8. Riscul lipsei atractivității transportului public județean de persoane are o consecință greu de imaginat cu privire la utilizarea transportului individual cu autovehicule proprii.

9. Riscul crizei economice care va conduce la degradarea nivelului de trai respectiv creșterea populației cu venituri reduse sau fără venituri.

10. Riscul neaplicării dreptului exclusiv din contractul de servicii publice pentru operatorii de transport și transportatorilor autorizați conduce la utilizarea infrastructurii tehnico edilitare de către alți operatori de transport de tranzit prin Județul Timiș, cazul stațiilor de transport public.

11. Riscul unor curse efectuate de anumiți transportatori rutieri în mod nelegal, fără forme

legale, în și din județul Timiș.

12.Riscul creșterii gradului de poluare a aerului, a nivelului de zgomot și vibrații, în situația utilizării în continuare a autovehiculelor poluante în traficul general local sau de tranzit prin județul Timiș.

13.Riscul creșterii emisiilor datorate traficului rutier care afectează solul și ecosistemele, prin emisiile de noxe în atmosferă, provocate de procesele de combustie.

14.Riscul deteriorării stării de sănătate a populației.

10. PERSPECTIVE DE DEZVOLTARE ALE ASOCIAȚIEI LA NIVELUL U.A.T. JUDEȚUL TIMIȘ ȘI A REGIUNII DE DEZVOLTARE 4 VEST.

1.Asociația are obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public județean, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe. Prin realizarea acestui obiectiv, asociația, urmărește prin strategia pe care o va adopta:

1.1.Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport județean de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială, precum și a infrastructurii aferente transportului regional;

1.2.Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și ale instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ - teritorială a județului, pe care îi deservește prin serviciile de transport;

1.3.Gestionarea serviciilor de transport public județean de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;

1.4.Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public județean de persoane;

1.5.Asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;

1.6.Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public județean de persoane;

1.7.Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții populației;

1.8.Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;

1.9.Menținerea serviciului de transport la indicatorii și standardele de performanță propuse.

2.Serviciile de utilități publice fac parte din sfera serviciilor publice de interes general și au următoarele particularități:

2.1.Au caracter economico-social;

2.2.Răspund unor cerințe și necesități de interes și utilitate publică;

2.3.Au caracter tehnico-edilitar;

2.4.Au caracter permanent și regim de funcționare continuu;

2.5.Regimul de funcționare poate avea caracteristici de monopol;

2.6.Presupun existența unei infrastructuri tehnico-edilitare adecvate;

2.7.Aria de acoperire are dimensiuni locale: comunale, orășenești, municipale, județene sau regionale;

2.8.Sunt înființate, organizate și coordonate de autoritățile administrației publice locale;

2.9.Sunt organizate pe principii economice și de eficiență;

2.10.Pot fi furnizate / prestate de către operatori care sunt organizați și funcționează fie în baza reglementărilor de drept public, fie în baza reglementărilor de drept privat;

2.11.Sunt furnizate / prestate pe baza principiului beneficiarul plătește;

2.12. Recuperarea costurilor de exploatare ori de investiție se face prin preturi și tarife reglementate sau taxe speciale.

3. HOTĂRÂREA nr. 246 din 16 februarie 2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice la punctul 2.4. Serviciul de transport public local prevede că datorită lipsei de fonduri și expertizei instituționale insuficiente, municipalitățile întâmpină dificultăți în întreținerea atât a drumurilor publice cât și a sistemului de transport public. Factorii importanți ce influențează nivelul cererii sunt:

a) creșterea numărului proprietarilor de autoturisme; schimbările din structura economică, cu impact asupra numărului și locațiilor locurilor de muncă. Cele mai importante aspecte ce trebuie luate în considerare sunt următoarele: transportul public trebuie să fie perceput de către publicul larg ca fiind un mijloc de transport: suportabil, confortabil și avantajos; pentru ca aceasta cerință să fie atinsă, sunt necesare investiții periodice în mijloacele de transport și infrastructura aferentă pentru a se asigura că declinul calității actuale a serviciului oferit este stopat. În același timp, sunt necesare scheme de îmbunătățire a managementului traficului care să acorde prioritate transportului public, inclusiv măsuri pentru restrângerea utilizării mașinilor personale, cum ar fi parcare controlată în centrele orașelor. Există o nevoie urgentă de reevaluare a rețelei stradale ce este folosită de transportul public și a tipurilor mijloacelor de transport ce pot fi folosite. Aceasta va necesita o analiză pentru a determina dacă rețeaua actuală poate fi optimizată și dacă îndeplinește necesitățile pasagerilor existenți și potențiali. Pentru a evita dublarea rutelor, se va asigura că există concurență pentru rute și nu competiție pe călători transportați pe aceeași rută. La punctul 3.2.8. Cooperarea intercomunitară se prevede că autoritățile administrației publice locale trebuie să aibă libertatea de a se asocia între ele. Formele de cooperare permise de lege trebuie să fie suficient de flexibile pentru ca colectivitățile interesate să le poată adapta nevoilor lor specifice și obiective lor, cu condiția ca acestea să reflecte efectiv interesul comun și ca acesta să fie definit de consiliile locale sau județene, după caz. Structurile de cooperare intercomunitară (asociațiile de dezvoltare comunitară) trebuie să rămână supuse principiilor serviciului public, adică: principiul schimbării sau a adaptabilității (prestările sunt adaptate permanent nevoilor și evoluează în cantitate și în calitate); principiul egalității (accesibilități egale) utilizatorilor (utilizatorii sunt plasați pe o poziție egală, fără discriminări sau avantaje speciale); principiul continuității (activitatea se desfășoară într-o manieră regulată și continuă). La punctul 3.4.2. se prevede că autoritățile administrației publice locale trebuie să asigure operatorului, public sau privat, resurse suficient de stabile și durabile pentru a-i permite să-și ia angajamente și să-și îndeplinească misiunea la timp. Autoritățile administrației publice locale trebuie să asigure un just echilibru între participarea beneficiarilor la finanțarea serviciilor prin tarif și finanțarea prin impozite și taxe, adică între principiul responsabilității și responsabilizării individuale și principiul solidarității. Aceste principii nu sunt conflictuale; ponderea unuia sau a altuia trebuie să varieze în funcție de circumstanțe și în vederea atingerii rezultatelor preconizate. În măsura posibilului, autoritățile administrației publice locale trebuie să pună la contribuție pe toți care beneficiază direct sau indirect de efectele pozitive ale serviciilor. Serviciile comunitare de utilități publice trebuie să beneficieze de un mod de finanțare bine adaptat particularităților acestora, rațiunilor economice și exigențelor sociale. După circumstanțe, care pot varia în funcție de tipul serviciului, de loc, de modalitatea de gestiune, sunt posibile diferite tipuri de finanțare a serviciilor pe baza principiului "beneficiarul plătește": prin tarif, prin impozit, prin taxe speciale de tipul "poluatorul plătește" prin subvenții sau prin combinații ale acestora. La punctul 3.6.3. Finanțarea serviciilor în cazul gestiunii delegate se prevede că autoritățile administrației publice locale nu trebuie să utilizeze transferurile de fonduri publice către operator pentru a compensa rezultatele unei proaste gestiuni, ci pentru: a împărți costurile între beneficiarii direcți și indirecti; a acționa în beneficiul persoanelor defavorizate; a încuraja serviciile cele mai puțin dăunătoare pentru mediu; a asigura o dezvoltare durabilă, a face comunitățile mai atractive

pentru habitat și pentru întreprinderi. După fixarea părții din costuri care trebuie să fie acoperită din resurse publice, autoritățile administrației publice locale trebuie să finanțeze aceasta parte cu prioritate prin compensări pentru constrangerile specifice serviciului public (de ex. **compensație pentru zonele îndepărtate, pentru tarifele reduse** etc.) Autoritățile administrației publice locale trebuie să identifice în mod clar subvențiile implicite (de ex. alocații de la bugetul local, diminuarea fiscalității, etc.), să le consolideze în orice analiza de gestiune și să le acorde în urma unei alegeri clare și făcute în deplina cunoștință de cauză. Orice formă de transfer de fonduri publice către operatorii privați din sfera serviciilor comunitare de utilități publice trebuie să fie făcută pe baza unui contract, stipulând ex-ante condițiile de acordare, obiectivele de atins și modalitățile de calcul ale sumei ce trebuie transferată. Autoritățile administrației publice locale trebuie să își organizeze evidența relațiilor financiare care au loc între ele și operatorii de servicii comunitare de utilități publice, precum și evidența sumelor acordate pentru fiecare operator în parte. La punctul 3.7.2. se prevede că autoritățile administrației publice locale trebuie să folosească formele de cooperare intercomunitare existente, în special în cazul în care cooperarea între colectivități constituie condiția necesară pentru furnizarea eficace a unui serviciu, de exemplu atunci când mărimea unei colectivități și / sau capacitatea sa financiară sunt limitate în raport cu dimensiunile și costul serviciului în cauză. În majoritatea domeniilor, trebuie ca structurile de cooperare intercomunitare să atingă o masă critică, aceea care permite sinergii și economii de fonduri, dar trebuie și să se asigure păstrarea contactului între aceste structuri și fiecare din asociații săi și chiar fiecare din beneficiarii săi. Aceasta masa critică poate să varieze în funcție de situații concrete (în special tipul de serviciu, situația geografică și demografică, situația infrastructurii tehnico-edilitare etc.). Cu ocazia creării unei asociații intercomunitare, viitorii asociați trebuie să stabilească un plan financiar în care să fie justificată suma capitalului social. **Finanțarea structurilor de cooperare intercomunitară trebui să aibă un anumit grad de stabilitate și să fie în general asigurată prin capitalul propriu, prin prețuri și tarife plătite de utilizatorii serviciilor, prin cotizările anuale ale asociațiilor și prin recurgerea la împrumut și la diversele subvenții.**

Perspective de dezvoltare ale sistemului public de transport persoane județean în aria de competență teritorială a Regiunii de Dezvoltare 4 Vest.

1.LEGEA nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale la capitolul IV alte servicii publice de transport local, la secțiunea 3 serviciul public de transport local sau județean de persoane pe căile navigabile interioare la articolul 12, la aliniatul (1) se prevede că **transportul de persoane pe căile navigabile interioare reprezintă un serviciu public de transport local sau județean**, după caz, dacă prin Hotărâre a Guvernului inițiată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii sau prin Hotărâre a autorității deliberative a unității administrativ-teritoriale se stabilesc obligațiile de serviciu public în sarcina transportatorilor, în schimbul acordării unor drepturi exclusive și / sau compensații de serviciu public, conform Regulamentului (CE) numărul 1.370/2007. La aliniatul (2) se prevede că **pentru serviciile publice de transport persoane pe căile navigabile interioare, au calitatea de autoritate competentă, în înțelesul Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007**, unitățile administrativ-teritoriale sau, după caz, **asociațiile de dezvoltare intercomunitară**, cu excepția serviciului public de transport naval de persoane între localitățile din Delta Dunării, unde Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are calitatea de autoritate competentă. La aliniatul (3) se prevede că **serviciul public de transport persoane pe căile navigabile interioare se realizează prin servicii publice de transport prin curse regulate, considerate servicii publice de transport compensate**. La aliniatul (4) se prevede că pentru categoriile de persoane care beneficiază de compensarea transportului naval, rutele, orarul și

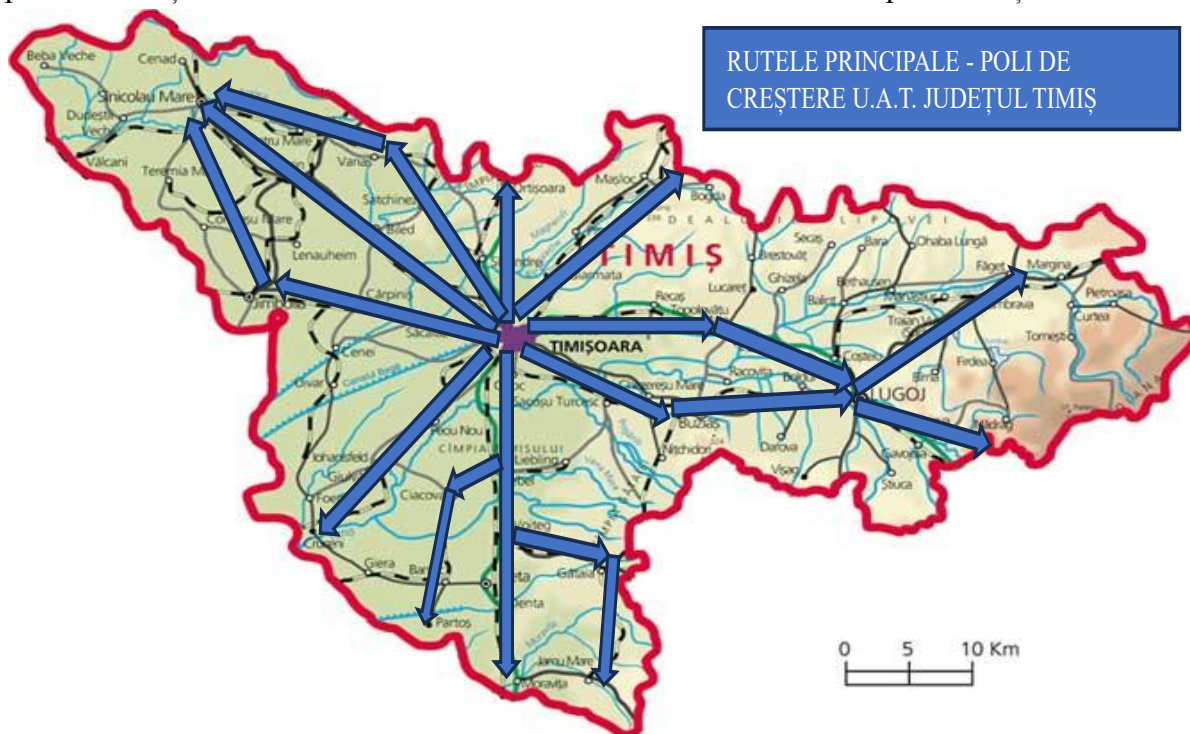
frecvența curselor aferente se stabilesc prin hotărâre a autorității deliberative a unității administrativ-teritoriale, dacă aceasta are calitatea de autoritate competentă conform alin. (2).

2.**HOTĂRÂRE** nr. 1.166 din 18 septembrie 2024 privind aprobarea **Strategiei naționale pentru dezvoltarea și susținerea digitalizării** (SNDCIDR) prin intermediul centrelor de inovare digital (CID) din România 2024-2027 la Secțiunea 2 Viziune 2030, articolul 2, aliniatul (1) se prevede că viziunea SNDCIDR este aceea a unei transformări digitale accelerate și sustenabile care să susțină dezvoltarea economică și socială din România. Această viziune este marcată prin rolul fundamental al CID-urilor ca entități de intermediere, coordonare, inovare și accelerare, prin implicarea activă și colaborarea între actori importanți din cercetare, inovare și digitalizare, printr-o bună înțelegere din partea IMM-urilor și **autorităților publice** cu privire la oportunitățile transformării digitale a produselor și serviciilor de transformare digitală și prin existența unei infrastructuri materiale și umane care susține inovarea și digitalizarea. Această viziune pornește de la viziunea MCID și ADR prezentată în Strategia Națională de Cercetare, Inovare și Specializare Inteligentă 2022-2027 de a avea o Românie dezvoltată, care concentrează și conectează excelența la frontiera științifică și la provocările societale, de la Programul de Guvernare care prevede prioritizarea transformării digitale atât **la nivelul serviciilor publice**, industrie, educație și sănătate, cat și la Operaționalizarea Mecanismului de Redresare și Reziliență și crearea cadrului instituțional și financiar de implementare a proiectelor celor **6 piloni inclusiv cel de transformare digitală**. MCID facilitează și accelerează procesul de transformare digitală în România în virtutea colaborării structurate cu Centrele de Inovare Digitală din România ca ecosisteme multi-actor, prin punerea în valoare a tehnologiilor de vârf, precum Inteligența Artificială, High Performance Computing, Blockchain și Securitate Cibernetică, pentru a stimula inovarea și a crește competitivitatea domeniilor care **au prioritate regională** și națională, de specializare inteligentă. La secțiunea 3 prioritățile, politicile și cadrul legal existente la aliniatul (5) se prevede că de asemenea, prin SNDCIDR și alte documente strategice, cum ar fi Cadrul strategic național privind **Inteligența Artificială, MCID și ADR** urmăresc îndeplinirea obiectivelor Comisiei Europene propuse prin Busola Digitală, parte a Programului de Politică pentru 2030 privind Deceniul Digital. Aceasta transpune ambițiile digitale ale UE pentru 2030 în dispoziții concrete axate pe patru elemente esențiale: la punctul 3 se prevede că transformarea digitală a întreprinderilor: până în 2030, trei din patru companii ar trebui să utilizeze servicii de cloud computing, sisteme de tip big data și inteligența artificială, **peste 90 % dintre IMM-uri ar trebui să ajungă cel puțin la un nivel de bază de adoptare a tehnologiilor digitale**, iar numărul de start-up-uri de tip unicorn din UE ar trebui să se dubleze. La punctul 4 **digitalizarea serviciilor publice se prevede că până în 2030, toate serviciile publice esențiale ar trebui să fie disponibile online și 80 % dintre cetățeni ar trebui să utilizeze o soluție de identificare electronică**. La Secțiunea 10 Implicații bugetare și surse de finanțare, articolul 14 la aliniatul (1) se prevede că pentru a facilita operaționalizarea CID-urilor și a obiectivelor propuse, precum și dezvoltarea Centrelor de Inovare Digitală ca entități care facilitează transformarea digitală și inovarea la nivelul IMM și al autorităților publice locale, finanțarea se va face prin intermediul următoarelor surse de finanțare, atât de la Bugetul de Stat, cât și din programe care fac parte din Cadrul Financiar Multianual 2021-2027 și Mecanismul de Redresare și Reziliență: Programul Creștere Inteligentă, Digitalizare și Instrumente Financiare 2021-2027; Programele Regionale 2021-2027 din cele 8 regiuni de dezvoltare ale României; Programul Educație și Ocupare 2021-2027; Erasmus; Interreg Europe, Interreg Danube, Orizont Europa, European Innovation Ecosystems, WIDERA; Programul Europa Digitală; Planul Național de Redresare și Reziliență.

3. Asociația se dezvoltă în vederea dezvoltării și modernizării sistemului de transport public de persoane la nivel local, județean și regional.

4. Sistemul de transport public de persoane să se realizeze având la bază principiul integrării cu celelalte sisteme de transport public de persoane la nivel județean și regional.

5.La asigurarea cu mijloace de transport a rețelei principale de rute pentru interconectarea polilor de creștere ai U.A.T. Județul Timiș cu polul de interes național Timișoara se va ține cont de criteriul multimodal ca atribut principal al optimizării sistemului de transport public de persoane. Rețeaua secundară de rute se va dezvolta la nivelul fiecărui pol de creștere.



Propuneri rute rețea principală la nivelul polilor de creștere a U.A.T. Județul Timiș.

5.Dezvoltarea sistemului de transport public de persoane la nivel județean să țină cont de cele trei caracteristici importante care contribuie la realizarea unui serviciu de mobilitate județean atractiv pentru locuitorii U.A.T.Timiș și anume:

5.1.Transportul public de persoane să fie un transport multimodal care să includă toate modurile de transport existente pentru a fi cuprinse într-un sistem integrat la nivel județean.

5.2.Funcționarea transportului public de persoane să se realizeze pe modelul multioperator care să asigure o piață concurențială, operatori economici care dețin atât capital social de stat cât și capital social mixt sau privat.

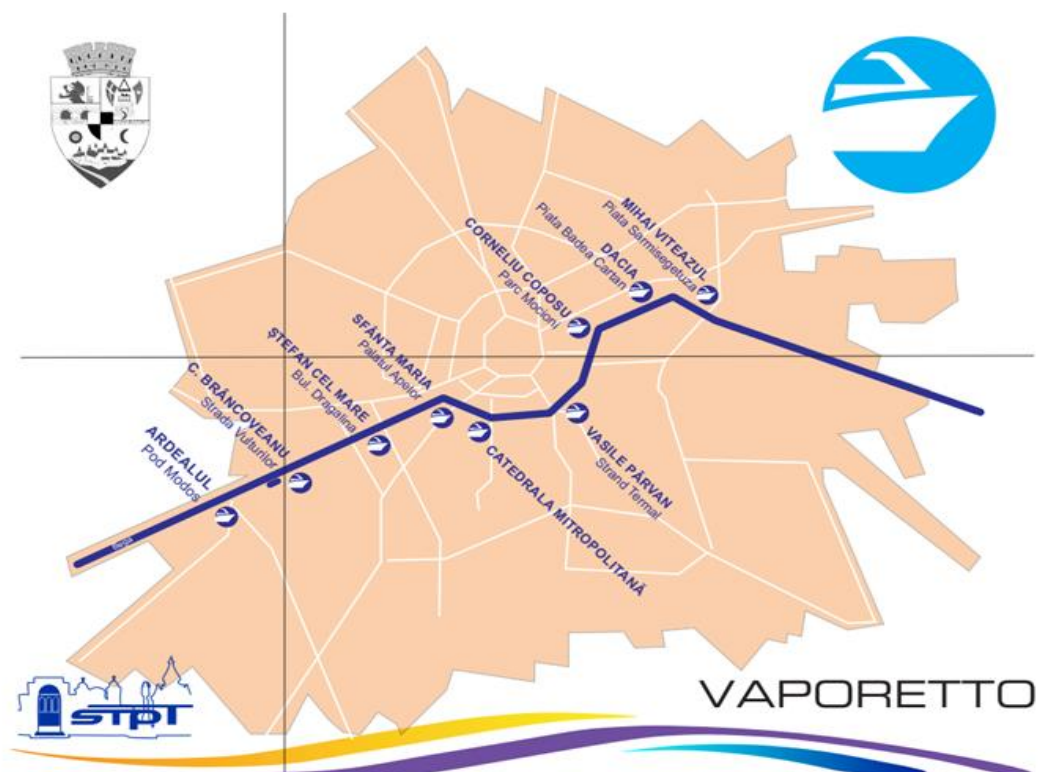
5.3.Ținând cont de planul de amenajare teritorială a U.A.T.Timiș sistemul de transport public de persoane trebuie să fie organizat de tipul multipolar, care să țină cont de asigurarea serviciului de transport atât în interiorul polului de creștere cât și legătura acestuia cu alți poli de creștere județeni sau regionali cu scopul organizării unui serviciu de mobilitate atractiv pentru locuitori.

6.Înființarea și dezvoltarea sistemului de transport public județean de persoane pe Canalul Bega inclusiv operaționalizarea unui port în cadrul polului de creștere Timișoara, cu posibilitatea extinderii transportului pe fluviul Dunărea. **ORDINUL nr. 1.817 din 25 septembrie 2020** la articolul 1 se prevede că se aprobă **Regulamentul de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc**, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin. La articolul 2, aliniatul (1) se prevede că un exemplar al Regulamentului de navigație pe canalul Bega în sectorul românesc, inclusiv al Regulamentului de navigație pe Dunăre în sectorul românesc, cu amendamentele ulterioare la acestea, și prevederile cu caracter temporar stabilite și publicate sub formă de avize către navigatori de către Regia Autonomă Administrația Canalului Navigabil Bega Timiș și Autoritatea Navală Română trebuie să se găsească la bordul fiecărei nave, cu excepția mijloacelor plutitoare, a motovehiculelor nautice și a navelor care nu au echipaj. La articolul 3 se prevede că Regia Autonomă Administrația Canalului Navigabil Bega

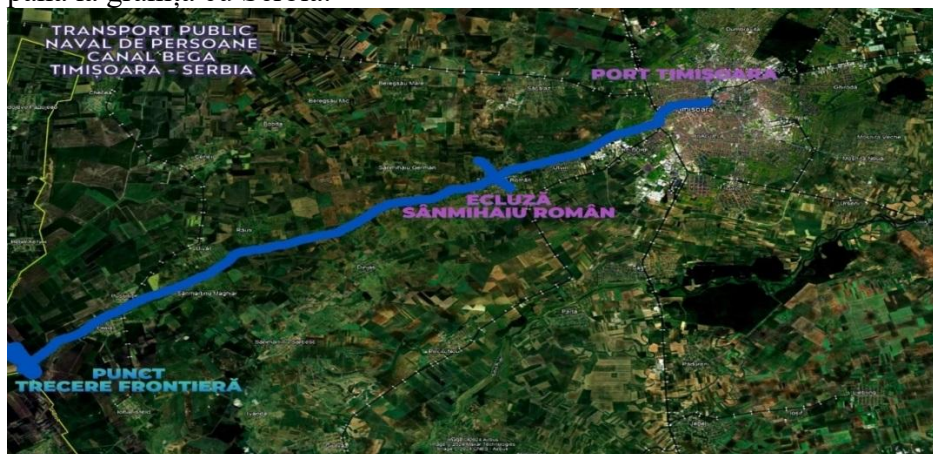
Timiș și Autoritatea Navală Română vor duce la îndeplinire prevederile prezentului ordin. La articolul 2 se prevede că: a) Regia Autonomă Administrația Canalului Navigabil Bega Timiș - persoană juridică română, ce funcționează ca regie autonomă sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 451/2018 privind înființarea, organizarea și funcționarea Regiei Autonome „Administrația Canalului Navigabil Bega” Timiș, sub autoritatea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, îndeplinește funcția de administrație de cale navigabilă interioară pe sectorul românesc al canalului navigabil Bega, **în lungime de 42,444 km**, denumită în continuare A.C.N.B. - R.A. Timiș; d) autoritate competentă - Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, instituție de specialitate a administrației publice centrale și autoritate de stat în domeniul transporturilor navale, denumit în continuare minister; e) Autoritatea Navală Română - autoritate centrală de specialitate din subordinea Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, în domeniul siguranței navigației și al securității navelor, denumită în continuare ANR; i) ecluzare - trecerea unei nave / formație în cuplu de la un nivel la altul al canalelor navigabile prin ecluza respectivă; j) elemente de infrastructură ale canalului navigabil Bega - constituite din calea navigabilă Bega, ecluzele, apărările și consolidările de maluri și taluzuri, drumurile tehnologice din lungul canalelor navigabile, construcțiile hidrotehnice, precum și terenurile, locurile de operare și punctele izolate de operare, instalațiile și echipamentele aferente acestora; p) loc de operare - o zonă situată la malul unei căi navigabile interioare, în afara porturilor, care dispune de amenajări permanente pentru acostarea în siguranță a navelor, în vederea efectuării operațiunilor de încărcare / descărcare de mărfuri și / sau de îmbarcare / debarcare de persoane; s) navă este orice navă de navigație interioară, cu sau fără propulsie, inclusiv navele de pasageri pentru voiaje de zi, aparatele plutitoare, construcțiile plutitoare, remorcherele, împingătoarele, șlepurile, ambarcațiunile de agrement, motovehiculele nautice, precum și orice alte ambarcațiuni astfel cum sunt definite în Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.472/2018 pentru aprobarea cerințelor tehnice pentru navele de navigație interioară. Fac parte din navă instalațiile, mașinile și motoarele care asigură propulsia navei sau produc o altă acțiune mecanică, împreună cu mecanismele și mijloacele necesare transmiterii acestei acțiuni, toate echipamentele necesare navigației, diferitelor manevre, siguranței navei, salvării vieții umane, prevenirii poluării, comunicațiilor, igienei și exploatării potrivit destinației navei, precum și proviziile; ș) navă de navigație interioară este o navă destinată exclusiv sau în mod special să navigheze pe căile navigabile interioare; t) navă de pasageri este o navă pentru voiaje de zi sau o navă cu cabine construită și amenajată pentru a transporta mai mult de 12 pasageri; Ț) navă pentru voiaje de zi este o navă de pasageri fără cabine de dormit pentru pasageri; v) Oficiul de Căpitanie Timișoara din cadrul Căpitaniei Zonale Drobeta-Turnu Severin este organ teritorial operativ al Autorității Navale Române care îndeplinește funcția de autoritate în domeniul siguranței navigației pe canalul Bega, denumit în continuare OCT; y) Regulamentul de navigație pe Dunăre în sectorul românesc este aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 859/2013 pentru aprobarea Regulamentului de navigație pe Dunăre în sectorul românesc - ediția 2013, denumit în continuare RND; cc) șenal este un sector al căii navigabile utilizat pentru navigație la un nivel dat și balizat cu semnale.

7. Transportul public de persoane asigurat de către asociația de dezvoltare intercomunitară S.M.T. Timișoara este până la limita administrativă a Municipiului Timișoara.

Canalul Navigabil Bega - traseu existent (Sursa S.T.P.T):

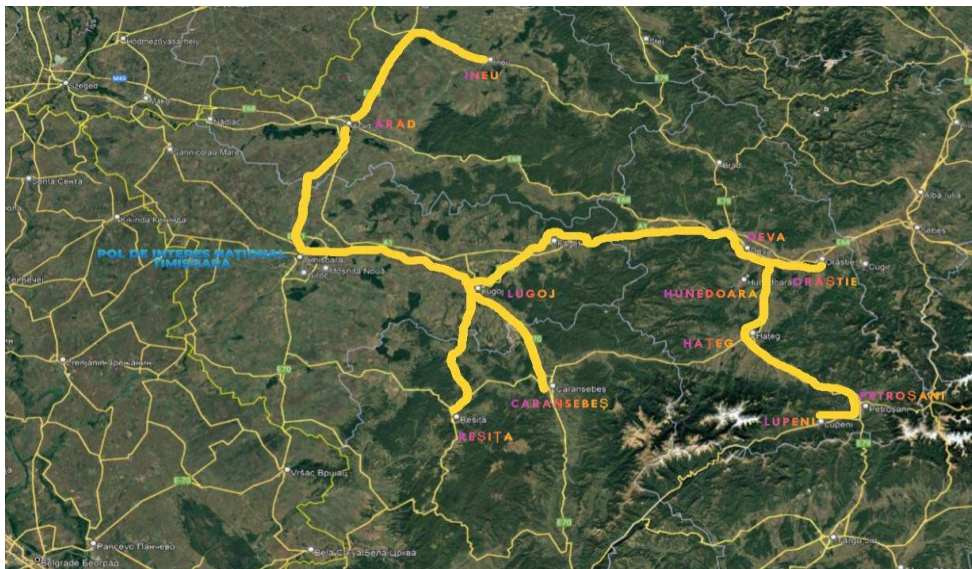


Se propune dezvoltarea infrastructurii tehnico edilitare a sistemului de transport de persoane județean pe canalul Bega prin realizarea de stații tip pontoane în fiecare comunitate locală până la granița cu Serbia.



Traseul propus a se realiza la nivel de sistem public de transport județean de persoane.

8. Propunere de dezvoltarea sistemului de transport public rutier de persoane între poli de creștere principali ai Regiunii de Dezvoltare 4 Vest din care face parte și U.A.T. Județul



Timiș,

Propunere minimală de linii expres (curse regulate) la nivelul Regiuni de Dezvoltare 4 Vest.

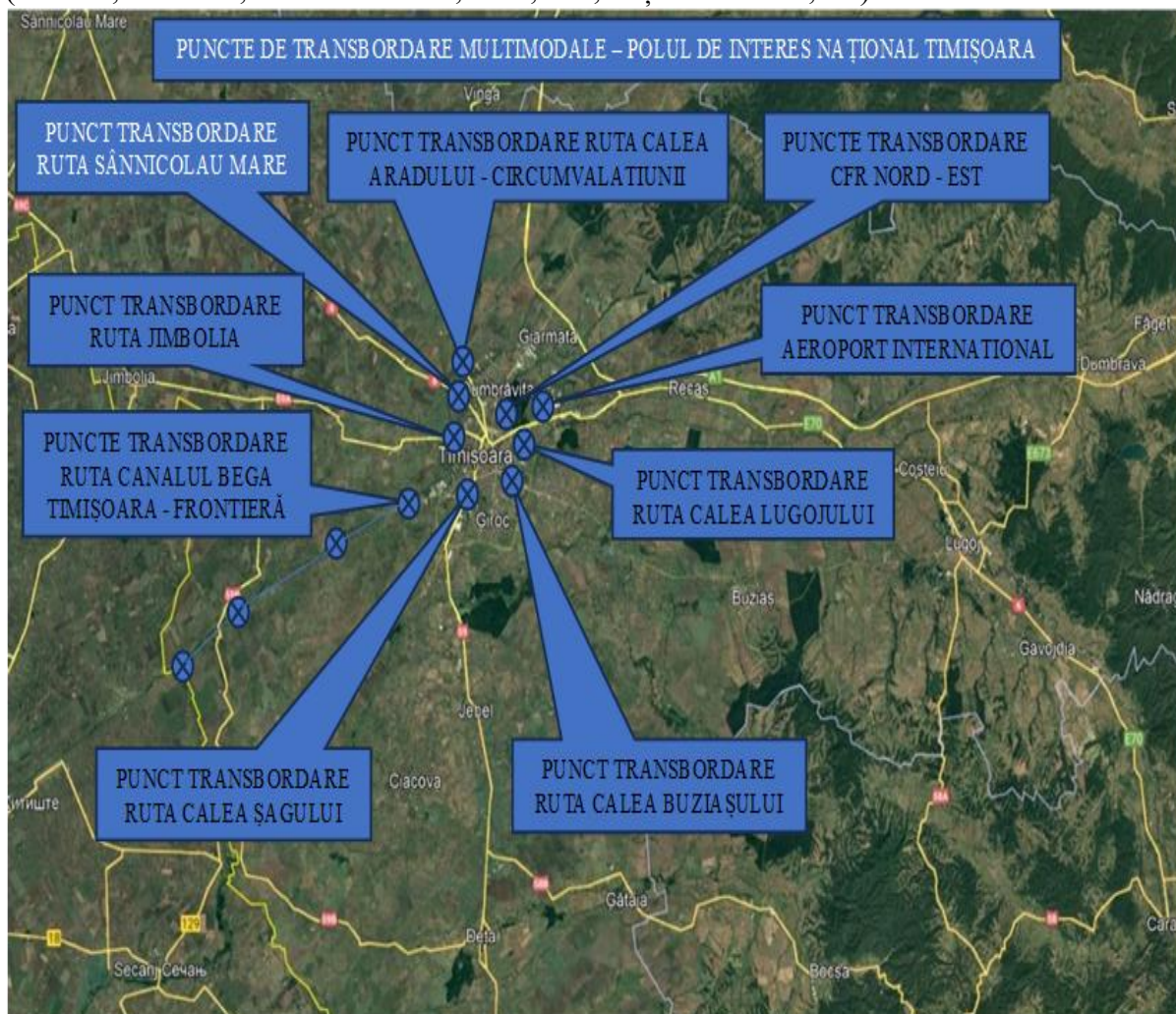
U.A.T.-urile principale de pe rutele liniilor expres vor deveni membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, în condițiile statutare aprobate la nivelul asociației de dezvoltare a U.A.T. Județul Timiș cu polul de interes național Timișoara.

9.Realizarea unui planificator de călătorie regional, într-o primă etapă la nivelul U.A.T.Timiș iar într-o etapă viitoare odată cu dezvoltarea sistemului de transport public de persoane la nivelul Regiunii de Dezvoltare 4 Vest, se vor dezvolta planificatoare de călătorie locale în polii de creștere din regiune care vor fi integrate în planificatorul de călătorie regional din cadrul polului de interes național Timișoara. Se va utiliza o platformă comună în care planificatorul de călătorie regional să fie integrat cel național și ulterior internațional asigurând un serviciu de mobilitate atractiv.



Propunere planificator regional de călătorie în polul de interes național Timișoara.

9.1.Realizarea unor puncte de transbordare multimodale pe direcțiile radiale principale de intrare în Municipiul Timișoara. La realizarea punctelor de transbordare multimodale în polul de interes național Timișoara trebuie să țină cont de modurile de transport care tranzitează sau au capăt de linie a rutelor sistemului de transport în aceste puncte. Punctele de transbordare vor va avea cel puțin două moduri de transport aparținând sistemului de transport public de persoane. Puncte de transbordare obligatorii la nivelul U.A.T. Județul Timiș sunt definite în apropierea aeroportului internațional Timișoara respectiv a stațiilor de îmbarcare / coborâre aparținând sistemului de transport public de persoane pe calea ferată. Pentru modul de transport rutier cu autobuze indiferent de sistemul de transport de tip județean, regional, național sau internațional este recomandat să se aplice principiul călătorie pe cât posibil pentru utilizatori fără transbordare sau maxim o transbordare până la destinație. În acest sens este recomandat a se stabili pe teritoriul Municipiului Timișoara puncte de transbordare situate între inelul I și inelul III de circulație unde există rute ale transportului electric (tramvai, troleibuz, autobuz electric, nave, taxi, stații de biciclete, etc).

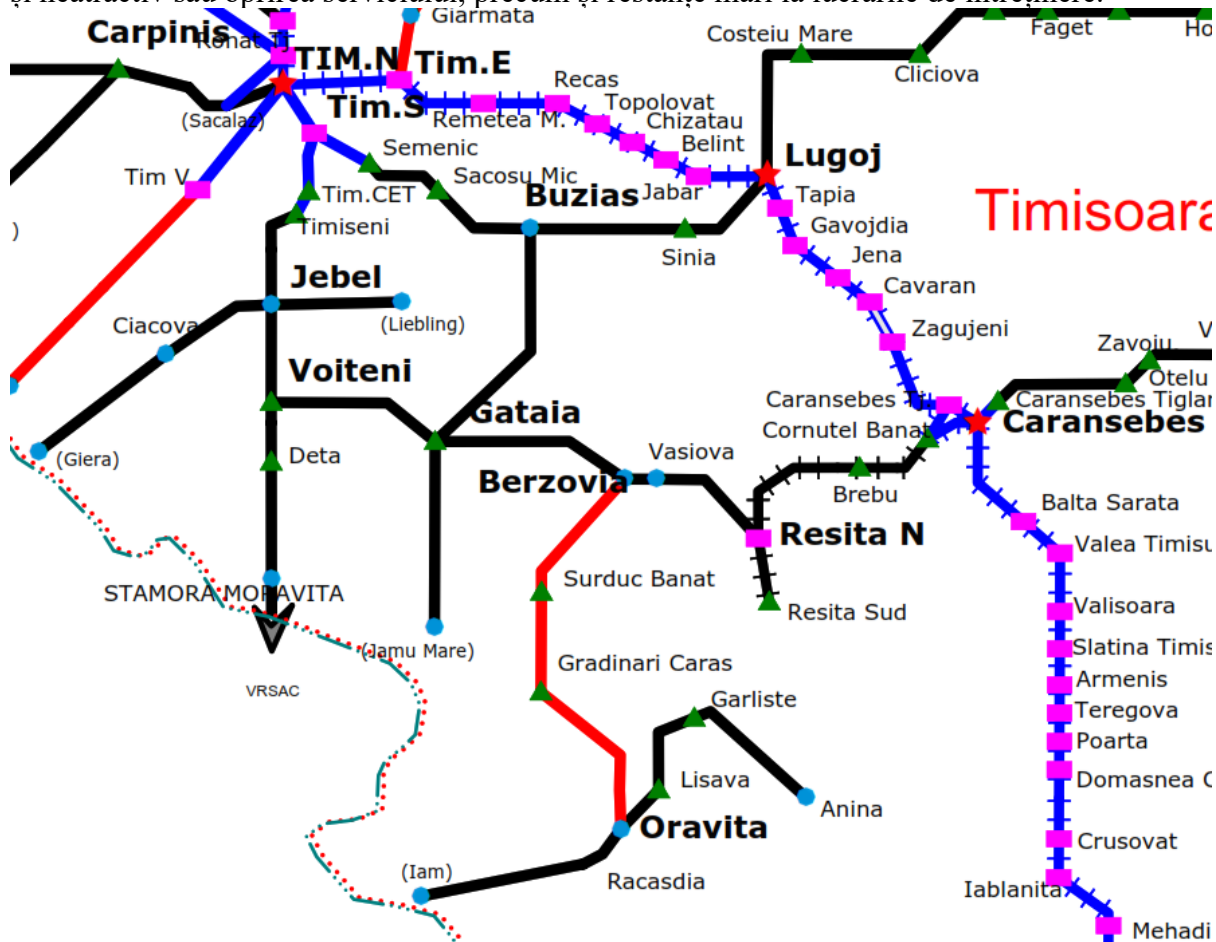


Propuneri puncte de transbordare multimodale în aria teritorială a polului de centru est european și interes național U.A.T. Municipiul Timișoara.



10. Integrarea sistemului de transport public de persoane pe calea ferată cu sistemul de transport public local, județean respectiv regional de persoane la nivel de exploatare comercială, realizând puncte de transbordare multimodale utilizând sisteme inteligente de transport.

10.1. De asemenea, pentru liniile pe care transporturile de călători au fost suspendate, este propusă reactivarea lor. Abordarea construirii scenariilor s-a bazat pe experiența europeană referitoare la revitalizarea liniilor secundare aflate în stare precară. Declinul liniilor secundare s-a produs peste tot în Europa. Acest lucru fiind posibil din cauză că bugetele de investiții și de întreținere s-au concentrat pe liniile principale și liniile de mare viteză (HS), iar mentenanța și investițiile pe liniile secundare au fost amânate. Rezultatul a fost de multe ori un serviciu lent și neatractiv sau oprirea serviciului, precum și restante mari la lucrările de întreținere.



Liniile de cale ferata în legătură cu polul de interes national Timisoara (Sursa C.J.Timis).

10.2. Rețeaua regională are în componență: trei linii est-vest, care merg paralel cu linia magistrală Timișoara–Lugoj–Caransebeș: Timișoara–Jebel-Voiteni–Gătaia–Berzovia–Bocșa–Reșița Nord, Timișoara–Buziaș–Lugoj, Caransebeș–Reșița, trei linii care se ramifică din acestea: Jebel-Giera și Jebel-Liebling, Buziaș–Gătaia–Jamu Mare, Berzovia–Oravița-Iam și Oravița–Anina.

10.3.În derulare se află proiectul Reabilitare / Modernizare Infrastructură Feroviară Reșița Nord–Timișoara Nord cu extensie Voiteni–Stamora Moravița–Frontieră care este prevăzut în Master Planul General de Transport al României, plan ce a fost supus evaluării strategice de mediu și pentru care a fost emis Avizul de mediu nr. 33 /11.12.2015. Conform Master Plan General de Transport al României, Variantă finală revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung, căile ferate de pe rețeaua TEN-T Core facilitează conectivitatea feroviară internațională și națională pe teritoriul României și definește principale rute feroviare în lungul cărora au fost modernizate sau sunt în curs de modernizare căile ferate.



Localizarea spațială a proiectului de modernizare / reabilitare a liniei de cale ferată Reșița Nord–Timișoara Nord cu extensie Voiteni–Stamora Moravița–Frontieră (Sursa C.J.TIMIȘ).

10.4.De asemenea, conectează între ele cele mai mari centre urbane ale României cu potențial socio – economic ridicat, asigurând și legătura feroviară a acestora cu rețeaua feroviară europeană și deci conectivitatea cu alte centre urbane din Europa. Aceste căi ferate sunt: București–Craiova–Dr.Tr.Severin–Caransebeș–Lugoj–Timișoara–Arad; București–Giurgiu–Ruse (BG); Craiova–Calafat–Vidin (BG); **Timișoara–Stamora Moravița–Vrsac (SRB)**; București–Brașov–Sighișoara–Teiuș–Simeria–Arad–Curtici–Lokoshaza (HU); Teiuș–Cluj Napoca Cluj Napoca–Dej–Beclean–Vatra Dornei–Câmpulung M.–Suceava; Ploiești–Buzău–Focșani–Bacău–Pașcani–Suceava–Vicșani–Vadu Siretului (UA); Pașcani–Iași–Ungheni (MD). Rețeaua feroviară din Regiunea de dezvoltare 4 vest are două componente de bază și anume o rețea principală care este distribuită teritorial între principalii poli de creștere regionali respective o rețea secundară care asigură conectivitate între polii de creștere la nivelul fiecărui U.A.T. Județ în parte.



Harta rețelei feroviare din Regiunea de dezvoltare 4 vest (Sursa C.J.TIMIȘ).

11. Achiziția de mijloace de transport de tip ecologic pentru toate modurile de transport existente sau nou înființate la nivelul U.A.T. Județul Timiș și a Regiunii de Dezvoltare 4 Vest prin programele de finanțare națională, regională sau prin bugetele proprii ale U.A.T.-urilor care fac parte din asociația de dezvoltare intercomunitară respectiv fonduri nerambursabile naționale sau europene.

12. Realizare stațiilor publice din cadrul infrastructurii tehnico-edilitare ale sistemului de transport public de persoane utilizând sisteme inteligente de transport.

12.1. Pentru a încuraja populația să folosească transportul public în defavoarea autoturismelor personale, în încercarea permanentă de a-l transforma într-un serviciu cât mai atractiv, pentru creșterea gradului de încărcare în mijloacele de transport, însoțită de scăderea traficului rutier cu autoturisme este necesar a se realiza modernizarea întregului sistem de transport public județean și regional de persoane, inclusiv a stațiilor de transport public. Adăposturile de călători (copertine) parte a modernizării sistemului de transport public, conduce la atragerea cetățenilor înspre transportul public în defavoarea autoturismelor personale, transformarea acestui serviciu într-unul cât mai atractiv în vederea **creșterii calității și satisfacției călătorilor**, respectiv îmbunătățirea accesibilității și a confortului pentru călător, inclusiv asigurarea de toalete în regim public (pentru călător și personalul de bord), la nivelul cerințelor reglementărilor internaționale specifice domeniului. Adăposturile de călători trebuie să facă parte din proiectele de modernizare a infrastructurii tehnico-edilitare a sistemului de transport la nivel județean și regional. Dotările adăposturilor de călători cu **sisteme inteligente de transport** fac parte din proiectele de modernizare a sistemului de monitorizare mijloace de transport, respectiv a sistemului de e-ticketing. **Adăposturile de călători sunt parte integrantă a sistemului de securitate și siguranță a călătorului.**

12.2. Factorii interesați sunt asociația de dezvoltare intercomunitară, UAT-urile membre asociate în asociația de dezvoltare intercomunitară, serviciile publice, Regiunea de Dezvoltare 4 Vest și alte entități având competențe în siguranța și securitatea călătorului. Înlocuirea adăposturilor pentru călători sau montarea unde acestea nu există, constă în adaptarea constructivă a stațiilor de transport la cerințele europene cu privire la asigurarea calității spațiului destinat așteptării mijloacelor de transport, asigurarea de panouri de

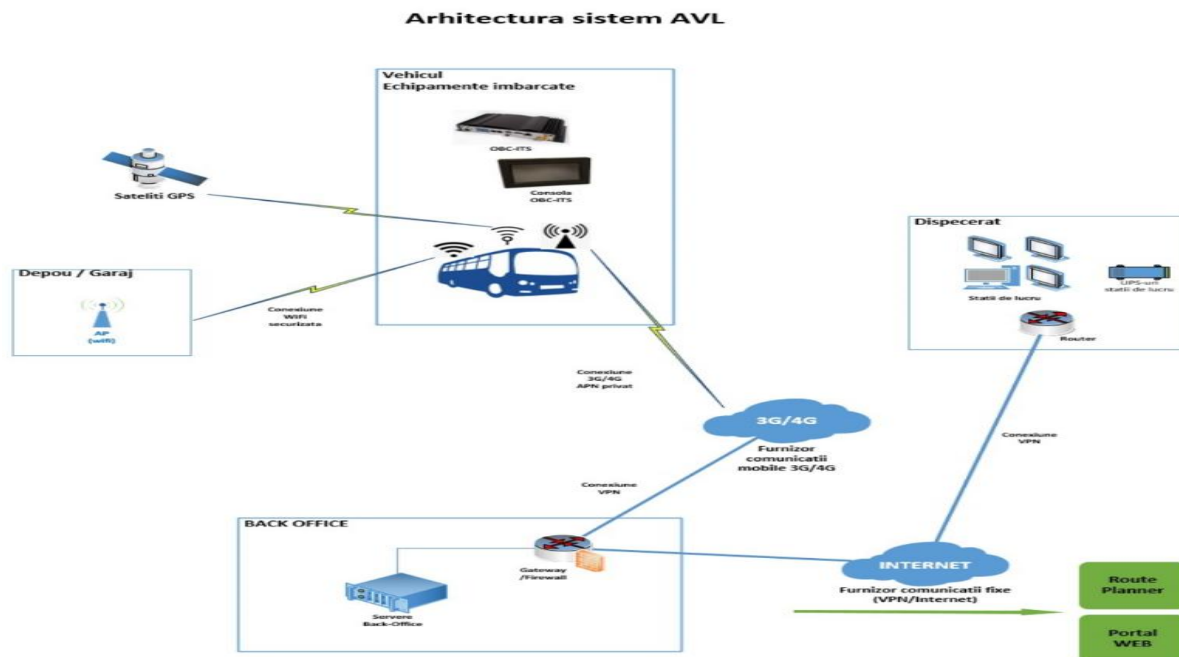
informare asupra timpilor de așteptare, asigurarea securității și siguranței călătorilor și nu în ultimul rând, asigurarea spațiului necesar persoanelor cu dizabilități în stațiile de transport public.

12.3.Modernizarea stațiilor de călători, conduce la creșterea calității transportului public local și județean, a accesibilității și atractivității acestuia pentru satisfacerea mobilității populației care să ducă la descurajarea utilizării autoturismelor personale. Adăposturile de călători, presupune abordarea unui concept integrat de sisteme inteligente de transport în vederea furnizării unui serviciu de utilitate publică care să asigure următoarele funcțiuni: sistem inteligent de management al traseului cu mijloacele de transport public de persoane; sistem de informare cu privire la programul de transport; sistem de afișare în timp real a timpului de sosire în stație; sistem de anunțare vizual și auditiv, al mijlocului de transport care a sosit în stație, pentru persoanele cu dizabilitati; sistem automat de eliberare de titluri de călătorie; acces gratuit la internet; hărți interactive ale rețelei de transport și anume: hărți ale rețelei de transport la nivel județean respectiv hărți ale ale UAT-urilor asociate în asociația de dezvoltare intercomunitară care să prezinte centre, puncte de interes (muzee, parcuri, cinematografe, sedii administrative ale instituțiilor publice, spitale); sistem de informare cu privire la stațiile de biciclete și nave de pasageri; adăposturile vor fi prevăzute cu grupuri sociale unde este cazul. Adăposturile pentru călători trebuie să fie funcționale pentru toate tipurile de utilizatori, inclusiv pentru persoane cu nevoi speciale, copiii și părinți cu copiii; sistem de iluminat local a spațiului de acces în stație; sistem de iluminat pentru zona adiacentă stației; sistem afișaj și informare călători; sisteme automate de distribuție titluri de călătorie; sistemul de distribuție informații media; sistemul de supraveghere video; sistem de comunicații pentru interconectarea sistemelor și echipamentelor aferente adăposturilor de călători; sistemul de apelare rapidă a serviciului 112; sistem de furnizare internet gratuit pentru deținătorii de titluri de călătorie valide în sistemul de e-ticketing; sistem de siguranță și prevenție pentru situații de urgență; sistem de e-ticketing; sistem de dezinfecție a adăpostului de călători prin utilizarea de lampi UV, cât și prin dotarea spațiilor cu dozatoare automate pentru dezinfecția pasagerilor; asigurarea unui sistem de informare tip planificator de călătorie, respectiv informații de tip info-center și având caracter de uz public și publicitate, sistem de control și monitorizare a funcționării adăpostului de călători.

12.4.**Achiziția de adăposturi de călători trebuie să facă parte obligatoriu din proiectele de modernizare a infrastructurii tehnico-edilitare a sistemului de transport la nivel județean și regional.** Dotările adăposturilor de călători cu sisteme inteligente de transport, fac parte din proiectele de modernizare a sistemului de monitorizare mijloace de transport, respectiv a sistemului de e-ticketing. Adăposturile de călători sunt parte integrantă a sistemului de securitate și siguranță a călătorului.

13.**Achiziția la nivel regional a unui sistem integrat de management al traficului, de monitorizare, de dispecerizare, de informare a călătorilor și e-ticketing** pentru realizarea unei politici de tarificare integrate și unice la nivel regional, reducând sub control tendința de a călătorii fraudulos cu mijloacele de transport. **Sistemul va face parte din infrastructura tehnico edilitară a polului de interes național Timișoara** și va avea următoarele componente principale și funcțiuni:

13.1.**Sistemul integrat de management al traficului, de monitorizare, de dispecerizare și de informare a călătorilor** (sistemul AVL) va fi o aplicație care asigură programarea graficelor de circulație, alocarea vehiculelor pe linii, programarea conducătorilor de vehicule, monitorizarea și controlul traseelor vehiculelor, alocarea rapidă a vehiculelor de intervenție în caz de necesitate, posibilitatea de a genera programul de lucru a vehiculelor și a conducătorilor în avans. Arhitectura sistemului va cuprinde 4 subsisteme specializate: Subsistemul Management Flotă; Subsistemul Comunicații; Subsistemul Echipamente Îmbarcate; Sistemul Informare călători.



13.2. Sistemul trebuie să fie modular și va permite dezvoltarea în etape succesive, atât din punct de vedere funcțional cât și din punct de vedere cantitativ. Cele 4 subsisteme vor funcționa integrat și vor folosi un format similar de depozitare de date comun, cu back-up.

13.3. Sistemul de taxare automata (de E-ticketing) trebuie să fie minim unul de tip Account Based Ticketing, oferind o foarte mare flexibilitate atât pentru călători cât și pentru operatorul de transport. Sistemul se va baza pe existența unui cont virtual (registru al titlurilor de transport) atașat fiecărui client al operatorului de transport, eliminând astfel limitarea generată de spațiul de stocare de pe cardul de călătorie. Cardurile de călătorie vor fi utilizate pentru identificarea securizată a deținătorilor și a conturilor asociate acestora. Sistemul de e-ticketing va trebui să fie o soluție modernă care să permită creșterea încasărilor atât prin punerea la dispoziția călătorilor a tool-urilor necesare achiziționării foarte rapide și sigure a titlurilor de călătorie (portal web, aplicație mobilă, plata cu cardul direct la validatorul din vehicul), cât și prin punerea la dispoziția operatorului de transport a tool-urilor necesare unui control eficient, în timp real.

Sistemul de e-ticketing va asigura toate elementele hardware și software necesare pentru emiterea, personalizarea și vânzarea titlurilor de călătorie, utilizarea acestora, controlul utilizării acestora.

13.4. Sistemul va oferi maximum de flexibilitate în ceea ce privește definirea de titluri tarifare și oferte comerciale, astfel încât va permite implementarea cu ușurință atât a ofertelor comerciale curente, cât și a ofertelor comerciale viitoare, fără costuri suplimentare. Titlurile tarifare vor fi gestionate exclusiv de către operatorul de transport dintr-o interfață web pusă la dispoziție în cadrul sistemului, fără vreo restricție de utilizare.

De asemenea, sistemul de e-ticketing va permite utilizarea facilă a cardurilor de călătorie emise în sistemul de e-ticketing aferent transportului public, în cadrul unor sisteme viitoare de tip smart city, respectiv introducerea cardurilor cu mare utilitate acceptate atât în transportul public cât și pentru servicii complementare de tip parări, biblioteci, locuri de agrement și sportive, plăți impozite și taxe, acces în muzee și alte activități, oferind astfel posibilitatea extinderii sistemului, prin interconectarea cu alte sisteme și din alte sfere de business, în vederea utilizării cu maxim de profit a tehnologiei implementate.

Sistemul de e-ticketing trebuie să fie compus din module și aplicații, ce reprezintă o soluție complexă pentru sistemele automate de taxare electronică bazată pe cont. Modulele trebuie să fie structurate din punctul de vedere al utilizării pe module de tip Front office (module de

validare a titlurilor de transport, module de vânzare și reîncărcare a titlurilor de transport, module de control al titlurilor de transport) și module de tip Back office (modul de administrare vizualizare rețea de transport, date importate din sistemul de management al flotei, administrare structură organizație, locații, funcții, departamente, angajați, documente justificative, profiluri de călători, etc., managementul utilizatorilor, managementul conturilor de călători, managementul cardurilor de operatori, managementul politicii tarifare, managementul echipamentelor sistemului, rapoarte operative și statistice).

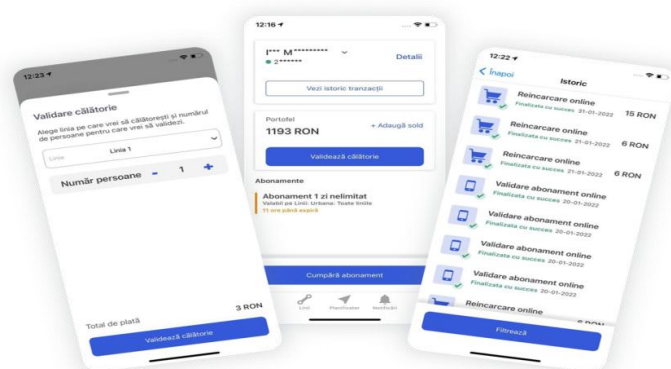
Plata călătoriilor trebuie să se poată realiza contactless atât prin utilizarea cardului contactless de tip Mifare (prin debitarea contului asociat în sistemul ABT), cât și prin utilizarea cardului bancar direct la validatorul montat în vehicul, respectiv telefon mobil.

De asemenea, pentru călătorii ocazionali sistemul de e-ticketing trebuie să permită emiterea, comercializarea și utilizarea biletelor de călătorie pe suport de hârtie termică.

13.5.Sistemul integrat va cuprinde în mod obligatoriu sistemul de supraveghere video al mijlocului de transport, sistemul automat de contorizare a pasagerilor, infrastructura hardware de Back-Office cu opțiunea de utilizare a unei soluții de procesare pe sever local sau găzduită de furnizor.

Garanția sistemelor ITS presupune asigurarea tuturor componentelor hardware care necesită înlocuire în perioada de garanție și menținerea în funcționare a aplicațiilor software, din componența sistemelor ITS.

Portal WEB și aplicații mobile ANDROID ȘI IOS pentru utilizatori.



13.6.Reducerea costurilor operaționale prin diminuare de utilizare cash, diminuare număr puncte de vânzare, diminuare număr carduri proprietare, dar utilizarea cardurilor bancare.



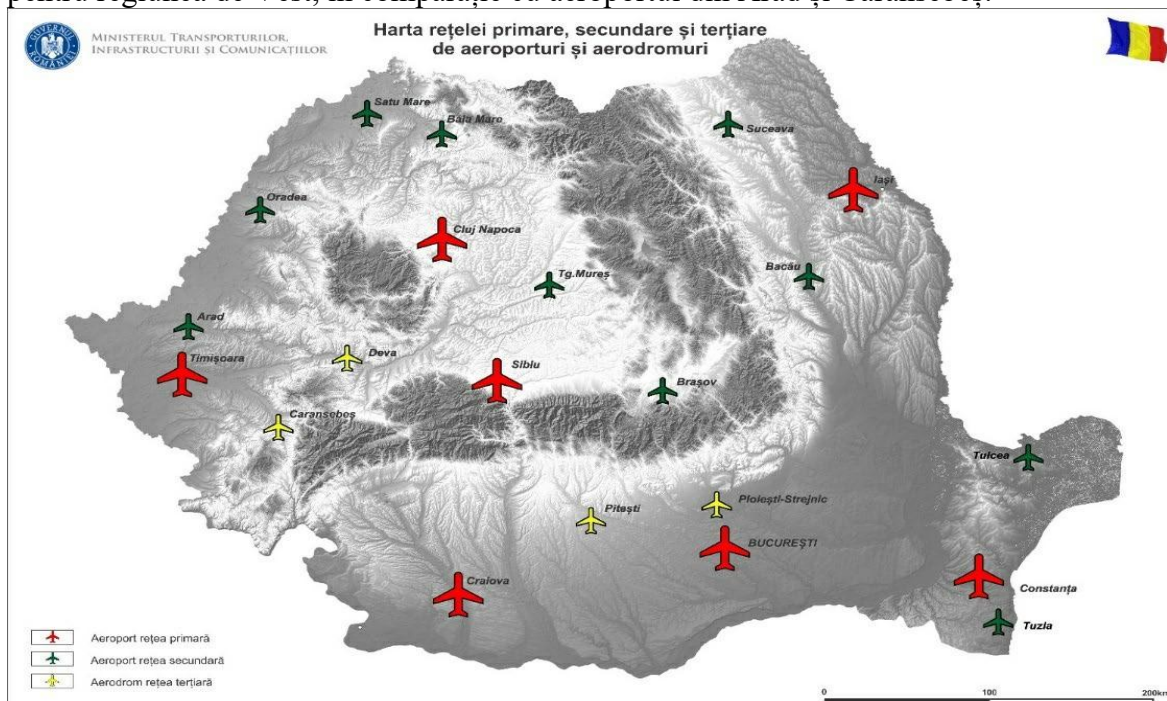
Cardul bancar în transportul public județean local de persoane.

În concluzie la data când se va achiziționa sistemul de taxare automata (de E-ticketing) la nivel de sistem public de transport județean de persoane trebuie să se țină cont că viitorul trebuie să fie fără carduri proprietare și fără infrastructură proprie de emitere și vânzare carduri.

14.Integrarea componentei de dispecerizare a mijloacelor de transport într-un sistem de management de trafic la nivel județean respectiv regional în scopul de a realiza un planificator de călătorie la nivelul Regiunii de Dezvoltare 4 Vest.

15.Realizarea de puncte de transbordare la nivelul rețelei de transport public local de persoane pe Canalul Navigabil Bega până la frontiera de stat cu Serbia respectiv construirea unui port pe teritoriu polului de creștere Timișoara.

16.Rețeaua de transport aerian este reprezentată de aeroportul Timișoara ca nod important pentru regiunea de Vest, în comparație cu aeroportul din Arad și Caransebeș.



Harta rețelei primare, secundare și terțiare de aeroporturi și aerodromuri.

Se recomandă realizarea unor puncte de transbordare multimodale în proximitatea aeroportului internațional Timișoara, având legături directe cu stațiile de transport public de persoane pe calea ferată respectiv cu sistemul de transport rutier regional.

11. FEZABILITATEA DELEGĂRII GESTIUNII.

111. Fezabilitatea economico-financiară.

1. Prin delegarea gestiunii serviciului de transport public local de călători se urmărește ca tarifele practicate să mențină un raport calitate/preț care să reflecte costul efectiv al prestației. În același timp se urmărește menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract, astfel încât în momentul creării unui dezechilibru să se poată interveni, iar ajustările de tarife din motive obiective să poată fi efectuate. Politica tarifară aplicată prețurilor pentru titlurile de călătorii (bilete și abonamente) **va trebui să se raporteze la gradul de suportabilitate al utilizatorului transportului public local din aria de competență teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Județean "TRANSTIMIȘ", respectând caracterul social și criteriul de bază al atractivității, și anume incluziunea socială.**

2. Caracterul social al transportului public local impune menținerea unui echilibru în modul de repartizare a costurilor realizate de către operatorul de transport, între utilizator și entitatea contractantă care asigură compensația în funcție de gradul de suportabilitate al populației din cadrul U.A.T. membre ale A.D.I.

3. Stabilirea, ajustarea, actualizarea tarifelor pentru serviciul de transport public local de călători efectuat prin curse regulate se realizează în conformitate cu Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272 / 12.12.2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Eficiențizarea utilizării fondurilor publice.

1. Operatorii de transport rutier pot face față necesităților de transport ale populației printr-un serviciu compensat, având în vedere că:

- **puterea de cumpărare a populației este scăzută, suportabilitatea costurilor nu este posibilă în condițiile unui regim comercial pentru îndeplinirea obligației de serviciu.**
- **transportul de persoane, are un caracter social și nu unul comercial, fiind o activitate socială, care este necesar a fi subvenționată, deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil nu pot fi suportate de călători, costurile înregistrând valori mari.**

11.2 Fezabilitatea fiscală.

1. Unul dintre cele mai importante motive ale delegării gestiunii printr-un serviciu compensat către operatorii de transport rutier al județului Timiș este cel de natură fiscală, aceștia pot deveni contribuabili importanți la bugetul de stat și local, care generează locuri de muncă, incomparabil cu alți transportatori care circulă în regim comercial și recurg la metode de a maximiza profitabilitatea activității de transport public de călători. Profitul este unul de tip rezonabil în cadrul unui serviciu de tip compensat.

2. Compensația reprezintă acele compensații de serviciu public, definite la art. 2 litera g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 drept orice beneficii, în special financiare, acordate direct, sau indirect, de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public, sau în legătură cu perioada respectivă.

3. Compensația acordată este complementară efectului financiar net, ca sumă a efectelor financiare, pozitive sau negative, ale conformării operatorului cu obligația de serviciu public. Efectul financiar net va fi calculat potrivit Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și va ține seama de costurile efective cu prestarea obligației de serviciu public suportate de operator, reflectate în situațiile financiare anuale auditate ale acestuia.

4. A.D.I va plăti operatorului compensația pentru acoperirea costurilor de exploatare, plus un profit rezonabil, în cazul în care impune obligații de serviciu public și/sau obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie (lei/călătorie)

ofertat/aplicat și fundamentat de către operator, în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la normele-cadru aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007. Sumele aferente compensației se prevăd în bugetul local și se estimează anual de către entitatea contractantă potrivit formulei (conform Ordin ANRSC 131/1401/2019): $Canuală = (T_{cm} - T_c) \times N$ estimat căl, unde $Canuală[lei]$ - reprezintă compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului, $T_{cm} [lei/călătorie]$ - tariful mediu pe călătorie, ofertat și fundamentat de către operator în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007, $T_c (lei/călătorie)$ – tariful de călătorie, impus de entitatea contractantă pe criterii sociale, N estimat căl. – numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință. Compensația lunară plătită operatorului se calculează după următoarea formulă: $C_{lunară} = CE + Pr - V$, unde $C_{lunară}(lei)$ – reprezintă compensația lunară plătită operatorului, $CE (lei)$ – total cheltuieli eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de operator pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute și fundamentate în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007, prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de operator,

5. $Pr(lei)$ - reprezintă profitul rezonabil al operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de operator, aplicată la total costuri eligibile.

6. $V(lei)$ – reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către operator, pentru luna pentru care se acordă compensația, respectiv venituri din vânzarea titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport.

11.3. Fezabilitatea de ordin social.

1.Delegarea serviciului către operatorii de transport rutier și stabilirea unei relații contractuale cu acesta determină conștientizarea acestuia despre necesitatea executării unui transport sigur și de calitate, cel puțin la un nivel de performanță impus prin contractul de delegare a gestiunii.
2.Operatorii de transport rutier și administrațiile publice locale, prin programele de protecție sociale proprii, pot extinde facilitățile pentru transport acordate anumitor categorii sociale. De asemenea, în funcție de disponibilitățile financiare, administrațiile publice locale pot susține cheltuielile de exploatare ale operatorului de transport, astfel încât tariful practicat să fie unul suportabil de călători, avându-se în vedere puterea de cumpărare a acestora. Oportunitatea delegării este fundamentată de o serie de mutații care s-au petrecut în ultimii ani în diverse direcții:

- în structura cetățenilor care folosesc mijloacele de transport.
- datorită schimbărilor economice ca urmare a creării de noi locuri de muncă, altele decât cele obișnuite.
- posibilitatea pensionarilor de a circula gratuit.
- posibilitatea elevilor de a circula la jumătate de preț.
- optimizarea activității operatorilor de transport rutier.

11.4. Protecția mediului.

1.Există preocuparea ca prestarea serviciului să fie executată într-un mediu sănătos din punct de vedere al poluării fonice, noxe și vibrații. Indicatorii de mediu fac parte din categoria de criterii obligatorii pentru operatorul de transport.

12. NIVELUL MINIM AL REDEVENȚEI.

1.Redevența este obligația de plată calculată anual și stabilită în sarcina operatorilor de transport rutier în schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor puse la dispoziție de U.A.T. județul Timiș ori alte U.A.T. – uri dacă este cazul. În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, se recomandă ca operatorul să plătească entității contractante, conform prevederilor Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență, calculată anual pe toată durata contractului, cu un procent cuprins între **0,05% și 0,1%** din totalul valorii rămase de amortizat a bunurilor patrimoniale (mijloace de transport, infrastructură tehnico-edilitară) puse la dispoziția operatorului.

2.Pe durata derulării contractului de servicii publice, părțile vor proceda la actualizarea bunurilor de retur, în baza încheierii unui act adițional la contract. Redevența se va calcula începând cu data semnării procesului verbal de predare primire a bunurilor de retur.

3.Bunurile de retur, respectiv bunurile publice, puse la dispoziție de către U.A.T - uri către operatorii de transport în scopul executării contractului, sunt bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate și modernizate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau central precum și cele realizate de operatorul de transport în conformitate cu programul de investiții și pentru care, la încetarea contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, U.A.T. - urilor.

13 . DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI.

1.Durata contractului privind delegarea gestiunii serviciului de transport public este reglementată de art. 28, alin. 1 din Legea nr. 92 / 2007 - Legea serviciilor de transport public local care prevede, la aliniatul (1) că durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de:

- a) 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze,
- b) 10 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloacele de transport pe cablu,
- c) 5 ani pentru transportul fluvial,
- d) 5 ani pentru transportul în regim de taxi și în regim de închiriere.

2.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 PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE, prevede la aliniatul (24) se prevede că în cazul în care există riscul de a se perturba prestarea serviciilor, autoritățile competente ar trebui să fie împuternicite **să introducă măsuri de urgență pe termen scurt**, până la atribuirea unui nou Contract de servicii publice care să respecte toate condițiile de atribuire a unui contract stabilite în cadrul prezentului Regulament. **La aliniatul (5) se prevede că autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.**

3. Având în vedere componența parcului utilizat de către operatorii de transport rutier pentru transportul public de călători, acesta fiind compus din transportul cu autobuzul de mare și mică capacitate, durata contractului de delegare propusă este de 2 ani.

14. ANALIZĂ COMPARATIVĂ PENTRU ALEGEREA MODULUI DE DELEGARE A SERVICIULUI PREVĂZUT DE LEGISLAȚIA DIN DOMENIUL TRANSPORTULUI PUBLIC DE PERSOANE.

Analiza comparativă a modului de atribuire al contractului de servicii publice pentru transportul de călători în județul Timiș are la bază criteriile administrative, procedurale, legale, sociale, mediu, durată, rezultatele și modul de atingere al obiectivelor impuse operatorilor de transport rutier. Modurile de atribuire ale contractului de servicii publice abordează cele trei posibilități principale de atribuire și anume:

- Varianta nr. 1 - Gestiune directă prin compartiment specializat din cadrul aparatului executiv al Consiliului Județean Timiș.
- Varianta nr. 2 - Gestiune directă prin înființarea / existența unui operator de transport rutier la nivelul U.A.T. județul Timiș/A.D.I. TRANSTIMIȘ având capital integral aparținând U.A.T. Timiș/A.D.I. TRANSTIMIȘ.
- Varianta nr. 3 - Gestiune delegată prin intermediul unui operator de transport rutier cu capital aparținând unui U.A.T., respectiv privat, sau mixt.

14.1. Gestiune directă prin compartiment specializat din cadrul aparatului executiv al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Județean "TRANSTIMIȘ".

1. Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale, conform Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public.

2. Gestiunea directă se realizează prin intermediul operatorilor care fac parte din structurile proprii ale administrației publice locale (sau ale unei Asociații care reprezintă administrațiile publice locale), create în conformitate cu Legea nr. 51/2006 și care dețin o licență sau autorizație de transport.

3. Activitatea din cadrul compartimentului de specialitate este tratată ca o linie bugetară distinctă în cadrul administrațiilor publice locale, cu contabilizarea separată a tuturor activităților legate de funcționarea serviciului public.

14.2 Procedura de încredințare a serviciului public.

1. În cazul gestiunii directe, administrația publică locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public.

2. Gestiunea directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern, emis de administrația publică locală, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu public impuse compartimentului specializat se stabilesc prin actul de dispoziție internă.

14.3 Procesul de selectare a operatorului.

1. Nu se organizează nici un proces de selecție a operatorului de transport, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe printr-un compartiment specializat, revine administrației publice locale, după cum rezultă din hotărârea internă și independentă a autorității locale respective.

14.4. Gestiune directă prin înființarea / existența unui operator de transport rutier la nivelul ariei teritoriale de competență a U.A.T.-urilor asociate în cadrul A.D.I. Transport Județean "TRANSTIMIȘ"

1.Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o administrație publică locală care acționează prin intermediul unei societăți comerciale în baza legii 31/1990.

2.Operatorul de transport rutier se va înființa prin hotărâre adoptată de către U.A.T. Timiș prin Consiliul Județean Timiș, care va funcționa în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale având capital integral aparținând U.A.T.Timiș. De asemenea, conform Legii nr. 51/2006 republicată, art. 28, al. 21, autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative:

- deținerea calității de acționar/asociat unic al operatorului.
- desfășurarea exclusiv a activității din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului.
- capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitatea administrativ teritorială.

3.Obligațiile de serviciu ale societății comerciale sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Administrația publică locală poate furniza active operatorului intern, astfel încât acesta să poată îndeplini sarcinile atribuite.

4.Activitatea din cadrul societății comerciale are autonomie administrativă și financiară. În cazul în care societatea comercială efectuează și alte activități, care nu sunt legate de obligația de serviciu public, acele alte activități trebuie să fie organizate prin separarea în contabilitate, astfel încât să poată fii ușor identificate în vederea calcului compensației acordate pentru serviciul public.

5.Societățile comerciale astfel înființate sunt declarate prin efectul legii operatori interni în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator intern își va păstra statutul de operator intern atâta timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității sale contractante, conform articolului 5 alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Societatea comercială care nu este operator intern poate participa la proceduri competitive pe raza teritorială a autorității sale contractante, precum și pe alte teritorii, în acest scop având același statut ca și o societate comercială cu capital privat sau mixt caz în care participarea la capitalul social este sub cea prevăzută de lege pentru U.A.T.

Procedura de atribuire a serviciului public.

1.Conform Legii nr. 51/2006, contractul de servicii publice se atribuie unei societăți comerciale nou înființate sau (în conformitate cu Legea nr. 92/2007) o societate comercială creată prin restructurarea unei regii autonome, al cărei capital social este deținut integral sau parțial în limita prevăzută de lege de către autoritatea publică. Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unei societăți comerciale prin contractul de servicii publice reprezentat de contractul de delegare a gestiunii, conform legii nr. 92/2007 privind transportul public local și se aprobă de către U.A.T. Timiș prin Consiliul Județean Timiș.

2.În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului intern sau în baza unei norme generale este cel descris în Anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, astfel: Efect financiar net = costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public minus Eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză minus Sumele încasate

din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză plus

Un profit rezonabil.

3.Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite expres, la Articolul 5 alin. (2), dacă legislația națională nu interzice acest lucru, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern. Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 140/2017 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a modalității de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, care face referire la prevederile integrale ale de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, în care este prevăzut, la art. 5, alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia U.A.T. Timiș să aibă controlul integral.

4.Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 respectiv. Autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

5.De asemenea, contractul de servicii publice reprezentat de contractul de delegare a gestiunii va fi atribuit conform legii nr. 92/2007 privind transportul public local respectiv legii nr. 51/2006, care prevede următoarele:

- a) Operatorul de transport public este înființat de entitatea publică.
- b) Autoritatea publică va fi unicul acționar / asociat al operatorului de transport.
- c) Autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luați în considerare următorii factori:
 - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere.
 - dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societății.
 - participarea la capitalul social este 100%.
 - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de acționar unic al societății.

Aceste obligații sunt conforme și cu art. 5, al. 2, lit. A din Regulamentul CE 1370/2007.

14.5 Gestiune delegată prin intermediul unui operator de transport rutier, respectiv transportator autorizat cu capital privat sau mixt.

1.O autoritate a administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de operator intern. O astfel de entitate poate fi o societate având capital aparținând unui U.A.T. respectiv privat sau mixt cu mențiunea precizată anterior sau o societate comercială aparținând U.A.T.-ului dar care nu a făcut obiectul unei atribuirii directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție.

2.Sarcinile se încredințează în baza unui contract; un astfel de acord se numește contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, iar în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

3.Sarcinile efectuate de un operator de transport rutier având capital privat sunt finanțate din capitalurile proprii ale societății comerciale respective. Autoritatea administrației publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini sarcinile încredințate.

Procedura de atribuire a serviciului public.

1.Un operator extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu autoritatea locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor.

2.Un operator extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei compensații pentru serviciul public.

Operatorul privat se selectează pe baza unei licitații organizată de autoritatea locală responsabilă.

3.Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent că o astfel de situație să apară. În astfel de situații, entitatea publică poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență:

- măsură sub forma unei atribuirii directe sau
- un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau
- cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia).

4.Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani. Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1.000.000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2.000,000 de Euro și, respectiv, la 600,000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.

5.Atribuirea directă în situație de urgență, care se desfășoară în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 este scutită de obligația de notificare privind ajutoarele de stat. Tot astfel, atribuirea rezultată în urma unor proceduri competitive de atribuire este scutită de notificare, cu condiția ca compensația acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.

IX.4. Analiza comparativă a celor trei variante prezentate.

Cele trei variante prezentate mai sus vor fi analizate din punct de vedere al următoarelor criterii:

- Administrativ și procedural.
- Economico-financiar (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel tarifare; cost/km).
- Acces la finanțare europeană (cost investițional; finanțare nerambursabilă obținută).
- Social (călători deserviți; număr locuri de muncă; accesibilitatea financiară a populației la serviciu; categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități).

14.6. Criteriul Administrativ și procedural.

Varianta nr. 1 de gestiune directă prin compartiment specializat din cadrul aparatului executiv al Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Județean "TRANSTIMIȘ"

1.Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale cu modificările și completările ulterioare, precum și pentru stabilirea unor măsuri financiare, prevede ca la stabilirea numărului de posturi din aparatul de specialitate al primarului, aparatul de specialitate al Consiliului Județean, precum și din instituțiile publice locale înființate prin hotărâri ale autorităților deliberative, autoritățile administrației publice locale se încadrează în numărul maxim de posturi determinat potrivit anexei prevăzută în lege.

2.În ceea ce privește gestionarea de către un compartiment specializat din cadrul aparatului executiv al Consiliului Județean Timiș a serviciului de transport public din U.A.T. Timiș, la nivelul U.A.T. Timiș este prevăzut un număr maxim de posturi care pot fi înființate. Dezvoltarea rețelei de transport presupune și un număr de personal în permanentă creștere în funcție de sarcinile încredințate. Limitarea bugetară a U.A.T.-ului privind cheltuielile cu personalul, inclusiv cel contractual este un dezavantaj principal în asigurarea funcționării sistemului de transport.

Posibile avantaje.

- 1.Nu se realizează procedura de atribuire.
- 2.Control direct asupra sistemului de transport, existând un raport direct de subordonare a operatorului de transport.

Posibile dezavantaje.

- 1.Costuri suplimentare directe pentru operaționalizarea sistemului de transport cu influențe semnificative asupra execuției bugetare a U.A.T.-ului.
- 2.Dificultăți majore în obținerea autorizațiilor, licențelor necesare pentru funcționare. Orice modificare a cadrului legislativ privind execuția contractului de servicii publice implică modificarea organigramei și statului de funcții a aparatului executiv al Consiliului Județean Timiș, respectiv rectificări bugetare privind cheltuielile de exploatare tehnică și comercială a sistemului de transport și ca urmare a modificării structurii de personal al aparatului executiv.

În concluzie, din punct de vedere administrativ, înființarea și atribuirea directă a serviciului unui compartiment specializat înființat în cadrul A.D.I. sau al unuia dintre membri (UAT) **nu este o soluție fezabilă.**

Varianta nr. 2 de gestiune directă prin înființarea / existența unui operator de transport rutier la nivelul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Județean "TRANSTIMIȘ" și/sau al unuia dintre UAT-uri, având capital integral public.

1.Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare prevede ca societățile înființate în baza Legii nr. 31/1990 ca fiind operatori prin intermediul cărora se realizează gestiunea directă, să respecte câteva condiții cumulative, ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract. Astfel, operatorului de transport trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele criterii:

- Să desfășoare exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor.
- Să aibă capitalul social deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială pe raza căreia își desfășoară activitatea. De asemenea, precizăm că în eventualitatea în care societatea desfășoară mai multe activități – în acest caz de utilitate publică, în conformitate cu prevederile legii nr. 51/2006 actualizată, societatea are obligația deținerii unei evidente contabile separate sau un sistem de codificare adecvat pentru toate tranzacțiile efectuate în legătură cu fiecare activitate.

2.În ceea ce privește personalul de conducere executiv ce va fi angajat pentru operarea serviciului de utilitate publică, contractele individuale de muncă încheiate cu aceștia trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute din legea nr. 51/2006 actualizată și anume să aibă anexat la contractul de muncă, un contract de performanță ce are ca obiect stabilirea și îndeplinirea obiectivelor și a criteriilor de performanță, aprobate prin bugetul de venituri și cheltuieli.

3.În ceea ce privește avizele necesare pentru atribuirea directă către un operator intern a serviciului de transport public, este necesar a se obține în prealabil înainte de semnarea contractului de servicii avizul Consiliului Concurenței, conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG nr. 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.

4.În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat.

Posibile avantaje.

- 1.Nu este necesară modificarea organigramei unui membru (UAT), prin includerea unui nou compartiment.

2.Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public. Gestionarea facilă a serviciului prin operator local specializat.

În concluzie având în vedere faptul că pentru actualul sistem de transport la nivelul Județului Timiș se impune luarea unei măsuri de urgență pentru asigurarea continuității transportului public de persoane ținând cont de constrângerile legislative cu termene precise existente la data prezentului studiu de oportunitate **soluția nu este una fezabilă.**

Varianta nr. 3 de gestiune delegată prin intermediul unui operator de transport rutier cu capital public, respectiv privat sau mixt.

1.Spre deosebire de celelalte două modalități de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

2.Regulamentul (CE) 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4)6, (5)7 și (6)8. Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe.

3.Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, reglementează modul de realizare de către entitățile contractante a achizițiilor sectoriale, procedurile de atribuire a contractelor sectoriale și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor sectoriale, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor sectoriale.

4.Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii reglementează modul de atribuire a contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de concesiune de servicii, regimul juridic aplicabil acestor contracte, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea acestora.

5.Referitor la procedura competitivă echitabilă de atribuire a contractului, prin art. 5 al. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se solicită ca orice componentă care face apel la terț, altul decât un operator intern, să adopte o procedură competitivă de atribuire deschisă tuturor operatorilor, echitabilă și care să respecte principiile transparenței și nediscriminării. De asemenea, se mai menționează că: „În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei non concurențe nerezonabile, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire”.

6.Mai mult decât atât, în situația în care se dorește delegarea serviciului de transport public către operator privat, dar în același timp și obținerea de finanțare nerambursabilă pentru investiții este imperios necesar a se depune odată cu cererea de finanțare, Acordul Comisiei Europene sau dovada solicitării acordului Comisiei Europene cu privire la posibilitatea atribuirii contractului de servicii publice. Acesta este un document obligatoriu având în vedere următoarele prevederi ale art. 8, alin. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: „Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul”.

7.De asemenea, doar în cazul atribuirii prin procedură competitivă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public, se vor anexa dovezi ale faptului că această procedură

de atribuire competitivă s-a realizat în baza legislației din domeniul achizițiilor publice în vigoare la momentul atribuirii, respectiv anunț de participare și anunț de atribuire publicat în S.E.A.P.

8.În concluzie, dacă Comisia Europeană consideră că încheierea Contractului de parteneriat public-privat a fost efectuată în baza unei proceduri competitive, iar rezilierea contractului ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate, contractul încheiat cu operatorul privat va fi aliniat la cerințele legislației comunitare și va avea o durată stabilită prin contractul de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale, corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, conform prevederilor legislației naționale în vigoare (art. 28 din Legea 92/2007 a serviciilor de transport public local).

9.Mai mult, această durată îndeplinește prevederile art. 32 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG nr. 58/2016, care statuează că durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată, iar pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare.

10.În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și fără obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținând-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii 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”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul Concurenței....”.

11.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 PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE, prevede la aliniatul (24) se prevede că în cazul în care există riscul de a se perturba prestarea serviciilor, autoritățile competente ar trebui să fie împuternicite **să introducă măsuri de urgență pe termen scurt**, până la atribuirea unui nou contract de servicii publice care să respecte toate condițiile de atribuire a unui contract stabilite în cadrul prezentului Regulament. **La aliniatul (5) se prevede că autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.**

12.Având în vedere componența parcului utilizat de către operatorii de transport rutier pentru transportul public de călători, acesta fiind compus din transportul cu autobuzul de mare și mică capacitate, durata contractului de delegare propusă este de 2 ani.

Posibile dezavantaje.

1.Nu există un control direct al activităților administrative. Se realizează procedură de atribuire a serviciului public. Îngreunează accesarea fondurilor nerambursabile.

În concluzie, avantajul administrativ în acest caz de gestiune delegată unui operator de transport cu capital al unui U.A.T., respectiv privat sau mixt, este acela că A.D.I. ar putea asigura continuitatea serviciului de transport public de călători la nivelul A.D.I., încredințând obligația de serviciu unor operatori de transport rutier pentru o perioadă de doi ani, până la dezvoltarea sistemului de transport public de călători atractiv pentru populație, în cadrul A.D.i., **soluția fiind una fezabilă.**

14.7 Criteriul Economico-financiar (redevență; profit rezonabil; compensație; tarifar; cost lei/km).

Redevența.

Varianta nr.1.

-Se realizează prin compartiment specializat din aparatul executiv în cadrul A.D.I.. În acest caz nu se plătește redevență.

Varianta nr. 2 și Varianta nr. 3.

a) Stabilirea nivelului redevenței de către entitatea publică va lua în considerare bunurile patrimoniale (mijloace de transport, infrastructură tehnico-edilărită) puse la dispoziție operatorului o dată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice, *dacă este cazul*.

b) În acest caz, având în vedere că operatorul de transport rutier nu deține mijloace proprii pentru asigurarea obligației de serviciu public și va utiliza mijloacele de transport respectiv infrastructura tehnico-edilărită din domeniul public sau privat al A.D.I., este necesară plata unei redevențe stabilite prin contractul de servicii publice.

c) Nivelul redevenței va influența costul lei pentru un km, redevența fiind un element de cost cuprins în fișa de stabilire a tarifului conform Ordinului 272 / 2007 pentru transportul public local de călători.

Profit rezonabil.

Varianta nr. 1.

1.Se realizează prin compartiment specializat din aparatul executiv al U.A.T.-ului.

2.În acest caz, nu se impune un profit rezonabil. În cadrul unei instituții publice, noțiunea de profit ține locul sintagmei de excedent bugetar, sumele respective aparținând bugetului local.

3.Execuția bugetară anuală pentru activitatea de transport public la nivel de U.A.T. se va încheia pe total cheltuieli, procedură utilizată de unii operatori din țară înainte de introducerea obligativității contractului de servicii publice, mai ales în cazul regiilor autonome.

Varianta nr. 2 și Varianta nr. 3.

1.La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (<http://www.ajutordestat.ro>) aferent duratei contractului de delegare: $ROE = \text{Profit rezonabil} / \text{capitaluri proprii} \leq \text{prag swap\%}$, mai exact Profit rezonabil = $ROE (\leq \text{prag swap \%}) \times \text{capitaluri proprii}$.

2.Pentru varianta nr. 2 se presupune un profit rezonabil care este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitivă, astfel încât operatorul de transport rutier să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de continuitate a obligației de serviciu asumate prin contractul de servicii publice.

3.Pentru varianta nr. 3 se presupune existența unui profit rezonabil care poate fi mai mare (caz în care urmărirea cheltuielilor eligibile este imperios necesară atât în cazul supracompensării cât și în cazul subcompensării obligației de serviciu) având în vedere că sumele privind anumite categorii de cheltuieli pot fi mai mici (ex. cheltuielile cu personalul angajat pot fi mai mici întrucât operatorul de transport rutier va angaja un număr minim de personal pentru limitarea costurilor), însă acest lucru reprezintă un avantaj întrucât conduce la îndeplinirea criteriilor de

eficiență a activității. Operatorul extern poate să asigure o obligație de serviciu utilizând un sistem de transport atât în regim comercial cât și având un caracter social.

4.Operatorul intern poate renunța la caracterul social al sistemului de transport, în acest caz nu mai beneficiază de atribuirea directă, obligat fiind să participe la selecție competitivă.

Compensația.

Varianta nr. 1.

1.Se realizează prin compartiment specializat din aparatul executiv în cadrul Consiliului Județean Timiș. În acest caz, nu se impune o compensație. Execuția bugetară anuală pentru activitatea de transport public la nivel de U.A.T. se va închide pe total cheltuieli, procedură utilizată de unii operatori din țară înainte de introducerea obligativității contractului de servicii publice, mai ales în cazul regiilor autonome.

2.Plata compensației de la bugetul local către compartimentul specializat, nu mai este necesară.

Varianta nr. 2 și Varianta nr. 3.

1.Compensațiile (supracompensațiile/subcompensațiile) pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE). Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

2.Compensația=Costul de operare al serviciului de transport public–Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public+Profitul rezonabil. Auditurile tehnico-economice externe pot asigura un control cât mai precis a cheltuielilor eligibile care intră în calculul compensației.

3. Pentru varianta nr. 2 operatorul de transport rutier se află sub autoritatea tutelară a U.A.T. Timiș cu toate atribuțiile ce revin. Autoritatea tutelară implică un control direct asupra respectarea criteriului de ordin social respectiv un control asupra cheltuielilor eligibile pe parcursul derulării contractului de servicii publice încheiat cu operatorul intern. Supracompensarea și subcompensarea nu este posibilă a se realiza datorită controlului direct asupra organelor de conducere colectivă și unipersonale numite la conducerea operatorului intern.

4.Pentru varianta nr. 3 având în vedere că operatorul este unul extern, al cărui scop final este obținerea unui profit maximal, cheltuielile eligibile acordate pot fi mai mici printr-o gestiune corectă și eficientă al resurselor materiale și umane, decât necesarul de acoperire a cheltuielilor menținând echilibrul bugetar. Dintr-o procedură competitivă rezultă un tarif lei/km cu elemente de cost care în perioada de derulare a contractului de servicii publice pot avea o valoare mai redusă (combustibil, energie electrică etc.) caz în care operatorul extern poate genera un beneficiu direct asupra atractivității transportului public sau a utilizatorului, **soluția fiind una fezabilă.**

Tarifare.

Date preliminare.

1.Pentru varianta nr.1, varianta nr. 2 și varianta nr. 3 politica tarifară (tarifele pentru titlurile de călătorie) se stabilește de către U.A.T.-uri prin autoritatea deliberativă Consiliul Local, care politică stabilește regimul comercial sau caracterul social al sistemului de transport public ținând cont și de factorul de incluziune socială a tuturor categoriilor sociale, posibili utilizatori ai sistemului de transport.

2. Politica tarifară va trebui **să păstreze un echilibru al costurilor care se împart între utilizator și nivelul de compensație lunar plătit de către U.A.T. în acest sens păstrându-**

se caracterul social cu respectarea gradului de suportabilitate al populației, calculat la nivelul județului Timiș.

3.Pentru varianta nr. 1 și Varianta nr. 2 costul unitar lei/km se stabilește prin ordinul 272/2007 utilizând metoda testului operatorului privat pentru a eficientiza activitatea de transport sub controlul direct al U.A.T.-urilor.

4.Pentru varianta nr. 3 costul unitar lei/km se stabilește prin ordinul 272 / 2007, utilizând **metoda testului operatorului privat pentru a eficientiza activitatea de transport** sub controlul direct al autorității contractante, dar rezultă în urma unei proceduri competitive și poate să fie mai mic, dar cu acțiune directă benefică asupra sistemului de transport cu privire la exploatarea tehnică și comercială a acestuia, respectiv cu efecte asupra atractivității transportului public, în sens pozitiv, **soluția fiind una fezabilă.**

5.Operatori de transport rutier care au asigurat programele de transport județean în regim comercial nu au deținut și nici nu au beneficiat de un sistem integrat pentru sistemul de transport județean (format din subsistemul de monitorizare al autobuzelor și subsistemul automat de taxare), dezvoltat la nivel național pentru specificul operatorilor de transport rutier din România, care să permită gestionarea unui număr mare de utilizatori respectiv pentru mai mulți operatori.

6.Sistemul de ticketing se bazează pe titluri de călătorie emise de către operatorii de transport rutier în formă materializată, care sunt eliberate în mijloacele de transport la urcarea călătorilor. Nu există o formă unitară de legitimație de transport la nivel de transport județean.

7.Mijloacele de transport (autobuzele de mică și mare capacitate) nu sunt dotate cu sisteme care să permită validarea titlurilor de călătorie în formă nematerializată.

8.Legislație aplicabilă supusă analizei la elaborarea prezentului studiu de oportunitate este Ordinul nr.272/2007 - Norme cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane prin Anexa 1 care prevede structura pe elemente de cheltuieli, pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport local de

persoane efectuat prin curse regulate.

9.Algoritmul de calcul pentru stabilirea costului mediu unitar lei/km, respectiv cost mediu lei/călătorie s-a realizat prin colectarea de date de la operatorii de transport rutier care au făcut obiectul analizei în acest studiu de oportunitate.

10.Profitul rezonabil reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normal pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de operator, aplicată la total costuri eligibile. Rata profitului rezonabil este stabilită de U.A.T.-uri pentru întreaga durată de valabilitate și execuție a contractului, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an, pe baza balanței la 31 decembrie a anului precedent. La începutul fiecărui an se desfășoară, prin grija părților contractante un audit tehnico-economic, care certifică și regularizează ulterior nivelul compensației acordată operatorilor de transport rutier pentru anul anterior.

11.Decizia Comisiei Europene din 20.12.2011 privind aplicarea art. 106 alin. (2) din TFUE în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, cât și Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public fac referire la **ratele swap** în contextul determinării unui profit rezonabil (art. 5(7) din decizie și paragrafele 36 și 38 din cadrul comunitar). Comisia s-a angajat să furnizeze un instrument online pentru autoritățile publice în scopul determinării ușoare a ratelor swap relevante.

12. Ratele swap approximate valabile pentru România de la 01.01.2026 la 30.06.2026

Anul	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Rata swap în %	5,15	5,15	6,37	5,92	5,46	5,72	5,98	5,53	5,07	4,62

Sursa: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/legislation/sgei/swap-rate-proxies_en

13.În scopul calculării tarifului mediu lei/călătorie și tarifului mediu lei/kilometru pentru mijlocul de transport tip autobuz de mare și mică capacitate, valoarea profitului rezonabil **conform ratei swap (date oficiale: pentru perioada 01.01.2026-30.06.2026) este de 5,15% pentru un contract de servicii publice încheiat pentru o perioadă de doi ani.**

14.Modul de stabilire al veniturilor reprezintă totalitatea *veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către operator, pentru luna pentru care se acordă compensația, respectiv venituri din vânzarea titlurilor de călătorie, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport și diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit.*

15.UAT- urile având calitate de entitate contractantă vor plăti operatorilor de transport rutier compensația pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil în cazul în care impune obligații de serviciu public și/sau obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie (lei/călătorie) ofertat/aplicat și fundamentat de către operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la normele-cadru aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007. Sumele aferente compensației se prevăd în bugetul local și se estimează anual de către U.A.T.-uri potrivit formulei (conform Ordin ANRSC 131/1401/2019): $Canuală = (T_{cm} - T_c) \times N$ estimat căl, unde Canuală[lei]- reprezintă compensația anuală estimată a fi plătită operatorului de transport rutier, T_{cm} [lei/călătorie]- tariful mediu pe călătorie, ofertat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007, T_c [lei/călătorie]- tariful de călătorie, impus de U.A.T.-uri pe criterii sociale, N estimat căl.- numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință. Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă: $C_{lunară} = CE + Pr - V$, unde: $C_{lunară}$ [lei] – reprezintă compensația lunară plătită operatorului de transport rutier, CE [lei]– total cheltuieli eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de operator de transport rutier pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor impuse acestuia, prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de operatorul de transport rutier.

16.Cheltuielile eligibile CE sunt calculate cu includerea amortizării lunare a investițiilor realizate de operator de transportul rutier din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de investiții. Amortizarea investițiilor realizate de operator de transport rutier din fonduri publice nu este eligibilă pentru calculul CE.

17.Pr(lei)-reprezintă profitul rezonabil al operatorului de transport rutier, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului public de transport suportat de operatorul de transport rutier, aplicată la total costuri eligibile.

18.V(lei)–reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către operatorul de transport rutier, pentru luna pentru care se acordă compensația, respectiv venituri din vânzarea titlurilor de călătorie la care operatorul de transport rutier este îndreptățit, venituri din alte activități legate de prestarea serviciului public de transport și diferențele de tarif la care operatorul de transport rutier este îndreptățit.

19.S-au solicitat operatorilor de transport rutier să pună la dispoziție pentru informare procedura internă pentru analiza și determinarea consumurilor de combustibil, procedura internă pentru

analiza și consumurile de energie electrică, normele și normativele care stau la baza lucrărilor de reparație și întreținere, rapoartele privind realizarea indicatorilor privind calitatea serviciului de transport și s-au determinat km din programul județean de transport la nivelul loturilor propuse lunar și anual a se realiza.

20.S-au solicitat operatorilor de transport rutier să pună la dispoziție pentru informare procedura de alocare a cheltuielilor în cadrul serviciilor asociate obligației serviciului public și a altor servicii conexe la nivel de costuri directe și indirecte, procedura de alocare a cheltuielilor cu taxe/impozite și autorizații, procedura de alocare a cheltuielilor financiare, procedura de alocare a carburanților, procedura de alocare a consumurilor cu utilități.

21.S-au solicitat operatorilor de transport rutier procedura de separare a cheltuielilor aferente obligației serviciului public de alte activități prestate de către operatori de transport rutier și situația cheltuielilor eligibile.

22.S-au solicitat operatorilor de transport rutier numărul de călătorii efectuate.

23.Pentru stabilirea tarifului mediu lei/călătorie a fost solicitat operatorilor de transport rutier numărul de bilete și abonamente începând cu anul 2021 și numărul de călătorii din vânzarea titlurilor de călătorie.

Stabilirea tarifului mediu lei/călătorie, respectiv a costului unitar mediu lei/km pentru mijlocul de transport tip autobuz de mică și mare capacitate la nivelul rețelei de transport județean.

1. Pentru stabilirea costului unitar mediu lei/km pentru transportul cu autobuzul de mică și mare capacitate s-au luat în considerare cheltuielile materiale, cheltuielile cu taxele și impozitele, cheltuielile cu salariile personalului și au fost determinate cheltuielile financiare și cheltuielile de exploatare (conform cap. II.3.1. Date de identificare). La calculul costului unitar mediu lei/km s-a ținut cont doar de cheltuielile eligibile din total cifră de afaceri a operatorilor de transport rutier.

2. S-a utilizat numărul de km pentru fiecare traseu/grupă de trasee.

3. S-a ținut cont de stabilirea profitului rezonabil de rata swap, respectiv de indicii de creștere a prețurilor comunicat de către Institutul Național de Statistică (care a fost inclus în calculul costului unitar).

4. Cheltuieli cu amortizarea, acolo unde a fost cazul, s-au luat în considerare doar pentru autobuzele care au asigurat graficele de circulație conform licențelor de traseu aflate în vigoare în cursul anului 2023.

5. S-a estimat o valoare a redevenței în valoare fixă pentru primul an de contract după numărul de autobuze de mică și mare capacitate pe care le dețin U.A.T.-urile și pe carele pun la dispoziție: valoare redevență: 0 lei.

6. S-a estimat o cheltuială medie cu întreținerea periodică și reparația autobuzelor de mică și mare capacitate.

7. S-a estimat o medie a cheltuielilor: cu taxe, impozite și autorizații la nivelul județului Timiș, în funcție de locul în care au organizat activitățile de exploatare tehnică și comercială, locul bazei tehnico-materiale, respectiv sediul social sau punctul de lucru operatorii de transport rutier.

Costul unitar mediu lei/km:

NR.CRT.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	STABILIRE
I	Cheltuieli materiale:	
	Carburanți	1023812,64
	Energie electrică	71838,25
	Amortizare	103657,98
	Service auto(întreținere -reparații)	95608,17
	Schimb ulei	8957,00
	Schimb Filtru	4347,00
	Schimb Antigel	6570,72
	Piese de schimb	68528,16
	Alte cheltuieli materiale	143734,50
	Total	1527054,42
II	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
	Inspecție tehnică periodică	1126,50
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	6715,00
	Asigurare CASCO	31200,00
	Impozit pe mijloc de transport	3375,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	3175,00
	Impozit pe clădiri	499,50
	Redevența	56875,00
	Taxa de mediu	195,00
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	37306,08
	Total	140467,08
III	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	
	salarii	595427,00
	contribuții sociale obligatorii	419237,00
	alte drepturi asimilate salariilor	176190,00
	Total	1190854,00
IV	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	2858375,50
V	Cheltuieli financiare	1445,00
VI	Total cheltuieli(IV+V)	2859820,50
VII	Profit	147280,76
VIII	<i>Valoare totala servicii de transport local(VI+VII)</i>	3007101,26
IX	<i>Număr total de km planificați anual</i>	306710,00
X	Tarif mediu(lei/km) (VIII/IX)	9,80

Stabilirea tarifului mediu lei/călătorie.

1. S-a constatat că operatorii de transport rutier utilizează un număr mediu 80 călătorii/abonament general pe lună, inclusiv cele pentru acordarea de facilități. În acest sens, pentru numărul estimat anual de călătorii s-a utilizat următorul algoritm de calcul: numărul estimat anual de călătorii se constituie din numărul de călătorii rezultat din vânzarea titlului de călătorie tip bilet, indiferent de mijlocul de distribuție, respectiv a numărului de călătorii rezultat dintr-un abonament general pe lună, inclusiv cele pentru acordarea de facilități:

NR.CRT.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	STABILIRE
I	Cheltuieli materiale:	
	Carburanți	1023812,64
	Energie electrică	71838,25
	Amortizare	103657,98
	Service auto(întreținere -reparații)	95608,17
	Schimb ulei	8957,00
	Schimb Filtru	4347,00
	Schimb Antigel	6570,72
	Piese de schimb	68528,16
	Alte cheltuieli materiale	143734,50
	Total	1527054,42
II	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
	Inspecție tehnică periodică	1126,50
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	6715,00
	Asigurare CASCO	31200,00
	Impozit pe mijloc de transport	3375,00
	Impozit pe terenuri pentru parcare	3175,00
	Impozit pe clădiri	499,50
	Redevența	56875,00
	Taxa de mediu	195,00
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	37306,08
	Total	140467,08
III	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	
	salarii	595427,00
	contribuții sociale obligatorii	419237,00
	alte drepturi asimilate salariilor	176190,00
	Total	1190854,00
IV	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	2858375,50
V	Cheltuieli financiare	1445,00
VI	Total cheltuieli(IV+V)	2859820,50
VII	Profit	147280,76
VIII	<i>Valoare totala servicii de transport local(VI+VII)</i>	3007101,26
IX	<i>Număr total de călătorii (12 luni)</i>	4.242.051
X	Costul unei călătorii (VIII x 12) / IX	8,50

14.8 Criteriului accesului la finanțare europeană.

1. Pentru varianta nr. 1, varianta nr. 2 și varianta nr. 3. în vederea accesării de fonduri nerambursabile prin programul PNRR sau P.O.R. 2021-2027 pentru achiziția de mijloace de transport, respectiv construcții sau modernizării ale infrastructurii tehnico-edilitare sau alte lucrări de îmbunătățire a serviciului de mobilitate, nu există diferențe cu privire la delegarea serviciului de transport public prin oricare modalitate de atribuire.

2. Pentru varianta 3 se solicită suplimentar documente cu privire la procedura competitivă. Eligibilitatea finanțării nerambursabile în domeniul transportului public de persoane la data elaborării prezentului studiu de oportunitate aparține U.A.T.-urilor, parteneriatelor / acordurilor încheiate conform legislației în vigoare sau asociațiilor de dezvoltare intercomunitare.

IX.4.4. Criteriul social.

1. Pentru varianta nr. 1 înființarea și delegarea serviciului unui compartiment specializat din cadrul aparatului executiv al Consiliului Județean Timiș **nu este fezabilă**, deoarece cheltuielile bugetare ar crește odată cu dezvoltarea sistemului de transport pe perioada derulării contractului de servicii publice, influențând negativ construcția bugetară a U.A.T.-ului în detrimentul altor cheltuieli prevăzute în clasificția cheltuielilor bugetare pentru alte domenii de activitate prevăzute în bugetul anual.

2. Pentru varianta nr. 2 se consideră un impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire teritorială, în raport cu varianta nr. 1. Are impact social pentru angajați întrucât aceștia nu vor fi disponibilizați în vederea atribuirii către un operator extern ca urmare a unei proceduri competitive în raport cu varianta nr. 3.

3. Operatorul intern trebuie să mențină la un nivel ridicat competențele profesionale ale personalului angajat utilizând testul operatorului privat care vor dori gestionarea unui sistem de transport public atractiv.

4. Pentru varianta nr. 3 se obține eficientizarea activității de exploatare tehnică și comercială a sistemului de transport, rezultă locuri de muncă bine plătite cu personal calificat având implicații directe asupra atractivității transportului public. Nu are obligația preluării personalului angajat al operatorului intern dacă acesta există. Personal care are competențe profesionale deosebite în sistemul de transport, poate fi selectat și utilizat de către operatorul extern.

14.9 Costuri comparative.

1. În cazul în care societatea care are de îndeplinit obligația de serviciu public nu este selectată printr-o procedură competitivă de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensației trebuie determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și corespunzător dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz.

2. Așa cum rezulta din informațiile publicate de Autoritățile locale, costurile de exploatare (lei/km) în orașele care realizează serviciul public cu mijloace de transport auto, electrice sau navale sunt:

Operatorul	Modul de transport			
	autobuze	troleibuze	tramvaie	nave
Arad	9,36	-	-	-
Cluj - Napoca	11	14,21	25,29	-
Craiova	9,85	-	16	-
Galați	10,16	-	15,7	-
Iași	11,2	-	19,49	-
Miercurea Ciuc	9,63	-	-	-
Satu Mare	9,79	-	-	-
Sfântu Gheorghe	11,63	-	-	-
Târgu Jiu	10,44	13,54	-	-
Timișoara	9,37	14,39	17,01	76,56

Tulcea	8,71	-	-	-
Vaslui	8,899	-	-	-
Zalău	13,51	-	-	-

Operatorii de transport rutier din U.A.T. Timiș cărora li se vor putea atribui direct contractul de delegare a serviciului de transport public, pe o perioadă de doi ani, au un cost unitar lei/km, mai mic raportat la costurile altor U.A.T. din România.

Conform HG nr. 246 din 16 februarie 2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice:

”6. Pilonul 2 - Reorientarea politicii de tarification și finanțare a activităților operationale și a investițiilor aferente serviciilor comunitare de utilități publice

(...) 6.3.5. Principiul acoperirii costurilor

Principiu:

Rata de suportabilitate este procentajul din venitul mediu lunar al familiei (gospodăriei) cheltuit pe o categorie de servicii comunitare de utilități publice (nivelul facturii medii lunare împărțit la venitul mediu lunar al gospodăriei exprimat în procente).

Rata de suportabilitate trebuie să fie calculată pentru fiecare județ, iar în interiorul județului separat pentru zonele urbane și rurale. Suportabilitatea va fi calculată lunar (factura medie lunară împărțită la veniturile lunare medii ale gospodăriei) dar considerând datele medii pentru o perioadă de cel puțin 1 an. Consiliile locale, consiliile județene sau asociațiile de dezvoltare comunitară, după caz, pot stabili, în situații justificate, un nivel al ratei de suportabilitate diferit de cel județean.

Operatorii serviciilor comunitare de utilități publice vor calcula factura medie pe gospodărie (apartament) pentru fiecare tip de serviciu.

Metodologia de calcul a facturii medii pe gospodărie conține, fără a se limita la aceasta, următorii pași:

a) Datele cerute:

- cantitatea totală facturată pentru consumatorii casnici pentru fiecare categorie de serviciu: (TQ(i)) (pe perioada considerată);
- numărul total de consumatori casnici (numărul populației): (TC(i));
- numărul mediu al persoanelor pe gospodărie (Institutul Național de Statistica): (n);
- tariful mediu pe fiecare categorie de servicii, inclusiv TVA: (TF(i)) (pe perioada considerată);
- numărul de luni luate în considerare (perioada considerată) pentru calcularea datelor medii: (m) (valoarea recomandată este de cel puțin 1 an).

b) Formula:

Total factura pe luna = $(f2 \sum ((TQ(i) / TC(i)) \times Tf(i)) / m) \times n$

Rata de suportabilitate va fi calculată de autoritățile administrației publice locale, municipale sau județene implicate luând în considerare următoarea formula:

Rata de suportabilitate(%) = Total factura pe luna / Venitul mediu $\times 100$

Rata de suportabilitate va fi calculată pentru fiecare județ, separat pentru zona urbana și separat pentru zona rurală. Dacă birourile statistice teritoriale sau autoritățile administrației publice locale pot furniza date mai detaliate privind veniturile gospodăriei pentru fiecare județ (ex. pentru zonele urbane mari), rata suportabilitatii va fi calculată pentru fiecare zona separată în care exista date oficiale statistice privind veniturile gospodăriilor.

Nivelurile generale recomandate pentru ratele de suportabilitate, calculate pe baza formulei anterioare, sunt:

a) alimentare cu apă - canalizare ape uzate: rata de suportabilitate = 3,5%

b) managementul deșeurilor solide (colectarea, transportul și depozitarea): rata de suportabilitate = 1%

c) transportul public local: rata de suportabilitate = 3%

d) alimentarea cu energie termică în sistem centralizat: rata de suportabilitate = 10% (valoare medie dacă factura anuală este împărțită pe luni) sau 20% (dacă rata de suportabilitate ia în considerare doar lunile din sezonul rece).

Prin urmare:

Rata de suportabilitate (RS) (%) = $\text{Totalfactura} \backslash \text{Uluna} / \text{Venitmediu} \times 100$

Pe baza datelor obținute de la Institutul National de statistica (<http://statisticiromania.ro/clasamente>), date la nivelul anului 20024, am determinat Rata de suportabilitate (RS) pentru transportul local din județul Timiș:

Castigul salarial mediu net pe economie pe anul 2024 în județul Timiș: **5.647 lei**

Abonament lunar unic în cadrul ADI : 220 lei / luna

Abonament lunar elev toate liniile Oradea - 0 lei / luna

Varianta propusă:

Familie statistic standard - calculat la Venitul mediu net pe familie, compusa din doi adulti si un copil. Cheltuielile cu transportul contin valoarea a 2 abonamente intregi plus un abonament elev. (având în vedere că valoarea abonamentului pentru elevi este de 0 lei, aceasta nu influențează modul de calcul):

$Rs = (2 \times 220 + 0) \text{ lei} / 2 \times 5.647 \text{ lei} \times 100 = 440 / 11294 \times 100 = 3 \%$

Prin urmare, se recomandă stabilirea unei valori a abonamentului de 220 lei/lună.

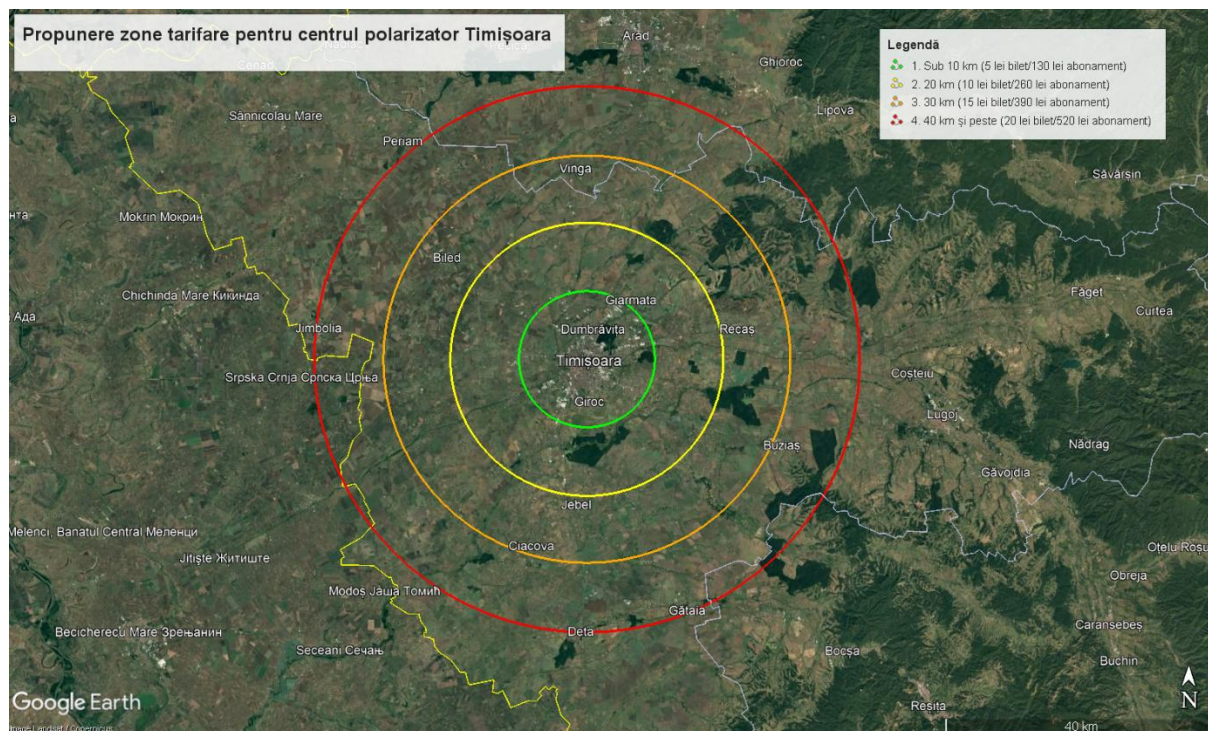
În concluzie, ca urmare a analizei, se propun următoarele:

- costul de transport lei/km în valoare de **9,8 lei/km** fără TVA ,
- tariful mediu lei/călătorie în valoare de **8,50 lei/călătorie** fără TVA,
- și abonament lunar general în valoare de **220 lei**.

În același timp, având în vedere situația economică actuală și impactul măsurilor adoptate la nivel național în bugetul autorităților publice locale, este necesară stabilirea unei politici tarifare în cadrul ADI astfel încât valoarea compensației să poată fi suportată de bugetul local.

Prin urmare, se propune adoptarea unei politici tarifare în funcție de lungimea traseelor operate, și defalcarea lor în mai multe zone concentrice, reprezentate grafic în materialul cartografic de mai jos, conform celor patru zone tarifare menționate:

- Distanțe de sub 10 km, cu un bilet de 5 lei și un abonament de 130 lei
- Distanțe cuprinse între 10 și 20 km, cu 10 lei biletul și un abonament de 260 lei
- Distanțe cuprinse între 20 și 30 km, cu un bilet de 15 lei și un abonament de 390 lei
- Distanțe de peste 40 km, cu un bilet de 20 lei și un abonament de 520 lei



15. RECOMANDĂRI.

A. Aspecte constatate.

1. Programul de transport județean de persoane prin curse regulate a fost aprobat prin Hotărâre a Consiliului Județean Timiș nr. 164/20.12.2012 pentru perioada **01.05.2013 – 30.06.2019**. Conform prevederilor Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și reglementărilor A.N.R.S.C. valabile la data respectivă, atât Programul de transport județean prin curse regulate cât și Contractele de delegare a gestiunii serviciilor de transport public județean de persoane atribuite în anul 2015, au fost valabile până la data de 30.06.2019.
2. Prin Hotărâri ale Consiliul Județean Timiș, Programul de transport județean prin curse regulate a fost modificat în sensul introducerii sau excluderii unor trasee sau al modificărilor punctuale a unora dintre graficele de circulație aferente acestor trasee.
3. Conform modificărilor legislative aplicabile la data respectivă, prin Hotărârea Consiliului Județean Timiș nr. 140/27.06.2019, durata de valabilitate a Programului de transport județean prin curse regulate a fost prelungită până la data de **02.12.2019**, iar prin Hotărârea Consiliului Județean Timiș nr.208/30.10.2016, durata de valabilitate a fost prelungită până la data **30.06.2023**.
4. Ținând cont de particularitățile transportului public rutier de persoane la nivelul județului Timiș, a fost aprobată intenția de aderare al U.A.T. județul Timiș la A.D.I.- S.M.T.T. prin H.C.J. Timiș nr.9/26.01.2022 și inițiată procedura de aderare la A.D.I.- S.M.T.T., în vederea extinderii acestei asociații la nivelul întregului județ și reorganizarea transportului public rutier într-un sistem complex, multipolar, multimodal și multioperator, promovând transparența decizională și susținând o piață concurențială. Deoarece, până în anul 2025, A.D.I.-SMTT nu a hotărât acceptarea aderării județului Timiș în cadrul asociației, Județul Timiș, prin Hotărârea Consiliului Județean Timiș nr. 54/26.02.2025 a aderat la o altă asociație de dezvoltare intercomunitară de transport - A.D.I. Transport Județean "TRANSTIMIȘ" (înființată de către

membri fondatori Comuna Cenei și Comuna Cărpiniș în 21.08.2024), care să poată acoperi necesitățile de transport ale celorlalte localități, care nu fac parte din A.D.I.-SMTT.

5. Ulterior, la A.D.I. Transport Județean "TRANSTIMIȘ" au aderat următorii membri: Comuna Uivar, Comuna VALCANI, Comuna FOENI, Comuna BOGDA, Comuna MAȘLOC, Comuna PIȘCHIA, Comuna FIBIȘ, Oraș Buziaș, Comuna CHEVEREȘU MARE, Comuna RACOVIȚA, Oraș CIACOVA, Comuna Ghilad, Comuna OTELEC.

5. Până la extinderea componentei A.D.I. Transport Județean "TRANSTIMIȘ" astfel încât să fie acoperit necesarul de mobilitate la nivel județean, rezultă necesitatea atribuirii, în regim de urgență, pentru o perioadă de maxim 2 ani, a serviciilor de transport public de persoane prin curse regulate.

6. Tipul de delegare a serviciului public optim pentru A.D.I. este *gestiune delegată* către operatori de transport rutier.

7. Costul unitar mediu lei/km este estimat la valoarea de 9,8 lei/km (care se poate actualizeaza anual pentru întreaga perioadă a derulării contractului de servicii publice).

8. Compensatie reprezintă compensațiile de serviciu public, definite la art. 2 litera g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 drept orice beneficii, în special financiare, acordate direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.

9. *Continuitatea Serviciului public de transport* înseamnă capacitatea de menținere și reconstituire a funcțiilor esențiale ale serviciului public de transport, respectiv activitățile sau sarcinile pe care un operator de transport public trebuie să le îndeplinească în siguranță pentru asigurarea limitată a serviciilor vitale pentru susținerea funcțiilor sociale și economice ale unei zone, *în cazul unor situații perturbatoare previzionate sau de urgență*.

10. Diferențe de tarif înseamnă sumele acordate operatorilor 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.

11. Pentru obiectivele de dezvoltare durabilă, contractul de delegare a serviciului de transport cu actualul operator de transport va trebui să respecte toate prevederile cu privire la publicitate și să respecte legislația națională și cea europeană. De asemenea, modalitatea de atribuire prin gestiune delegată către operatori de transport rutier oferă oportunitatea de dezvoltare a sistemului de transport public pe termen mediu și lung.

12. Analiza și concluziile prezentului Studiu au utilizat ca sursă inclusiv "*Studiul de oportunitate în vederea alegerii modalității de gestiune și întocmirii documentației de atribuire a serviciilor de Transport Public Județean de Persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a Unității Administrativ-Teritoriale Județul Timiș*", elaborat de UAT Județul Timiș în anul 2023. Pe parcursul ultimilor ani, din numărul total de 87 de trasee existente în programul de transport județean aprobat, datorită unor considerente de ordin economic în ceea ce privește operatorii de transport rutier sau din lipsa călătorilor și din motive rentabilitate, la momentul elaborării studiului menționat, la nivelul județului Timiș, erau operate 24 de trasee de transport județean de către 8 societăți comerciale și U.A.T. Pietroasa (autorizat ca operator de transport).

În concluzie, ca urmare a realizării prezentului studiu de oportunitate pentru alegerea modului de atribuire a serviciului de transport public pe aria de competență teritorială a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Județean "TRANSTIMIȘ", conform prevederilor legale, respectiv, având în vedere analiza sistemului de transport pentru încheierea unui contract de servicii de utilități publice între o entitate contractantă și un operator de transport public de călători, care să îndeplinească cerințele legale privind calitatea de operator de transport rutier, adecvat scopului urmărit, se propune ca gestiunea obligației de serviciu de transport public de călători să se realizeze prin *gestiune delegată*.

Pentru asigurarea continuității serviciului, a o măsură de urgență, se recomandă atribuirea directă (pe trasee și/sau grupe de trasee) a contractelor de delegare a serviciilor de transport public pentru o perioadă de max. doi ani.

Principalele recomandări la stabilirea clauzelor contractuale între A.D.I., în calitate de entitate contractantă, și operatorii de transport rutier, având calitatea de prestator, sunt următoarele, fără a le enumera într-un mod limitativ:

1 .Caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, care este un document ce cuprinde condițiile speciale, în principal cele tehnice, care au caracter obligatoriu pentru operatorul de transport, va trebui să respecte principiul conform căruia un sistem de transport public atractiv va fi întotdeauna în beneficiul utilizatorului.

2. Este obligatorie acordarea *dreptului exclusiv* operatorului de transport public de călători care trebuie garantat și care presupune acel drept definit la art. 2 litera f) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care permite operatorului prestarea anumitor servicii publice de transport de călători pe un anumit traseu, sau grupă de trasee, ori într-o anumită zonă din aria teritorială de competență a entității contractante, cu excluderea oricărui alt asemenea operator de transport rutier.

3. Garanția constituită de operator este o garanție de bună execuție a contractului, constituită de operator în contul entității contractante în scopul asigurării entității contractante de îndeplinirea calitativă și cantitativă a serviciului de transport public local de călători pe durata de valabilitate a contractului, care acoperă criteriile de performanță și calitate stabilite în sarcina operatorului de transport rutier.

4. Programul de investiții al entității contractante să se stabilească pentru întreaga perioadă a derulării contractului de servicii publice, dar să se actualizeze anual ținând cont de evoluția sistemelor inteligente de transport și de noile tehnologii apărute și utilizate în sistemele de transport public. Programul lucrărilor de investiții asumat de entitatea contractantă să cuprindă modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi, atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri publice.

5. Programul de investiții al operatorului de transport rutier să cuprindă lucrări de investiții asumate de către operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri proprii ale operatorului de transport rutier, doar cu avizul entității contractante, care se va actualiza anual pentru întreaga perioadă de derulare a contractului de servicii publice încheiat cu autoritatea contractantă.

6. Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare, transport și a mijloacelor de transport utilizate pentru prestarea serviciului de transport, asumat de operatorul de transport rutier și avizat de autoritatea contractantă se va actualiza anual pentru întreaga perioadă de derulare a contractului de servicii publice încheiat cu autoritatea contractantă. Va fi necesară, în mod obligatoriu, elaborarea unei proceduri de control care să pună la dispoziția compartimentului de transport din cadrul entității contractante un instrument de urmărire, supraveghere și control al acestui program de importanță majoră în menținerea într-un mod atractiv a sistemului de transport public pe care operatorul de transport rutier îl gestionează.

7. Utilizarea sistemelor de transport inteligent cărora li se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport.

8. Operatorul de transport rutier va avea obligația de a tine o evidență contabilă distinctă pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării serviciului public de transport călători, sau sunt asociate acestuia, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării serviciului public de transport călători, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare.

9. Operatorul de transport rutier are obligația de a întocmi proceduri interne cu respectarea prevederilor legale aplicabile, la semnarea contractului de servicii publice, care se vor referi cel puțin la: actualizarea informațiilor de transport pe afișe și panouri de informare, administrarea și controlul bunurilor pierdute, administrarea reclamațiilor, întrebărilor și sugestiilor formulate de călători, codul de conduită al conducătorilor vehiculelor, instrucțiuni privind prevenirea și combaterea săvârșirii de infracțiuni, instrucțiuni și planuri privind situațiile de urgență.

10. Operatorul de transport rutier are obligația să implementeze și să obțină certificarea sistemului de management integrat de calitate, mediu, sănătate și securitate în muncă, conform standardelor SR EN ISO 9001/ 2015, SR EN 1401/ 2005, SR OHSAS 18001/ 2008, SA 8000/ 2014.

11. Referitor la construirea sau modernizarea stațiilor de călători recomandăm a se respecta următoarele direcții de acțiune:

11.1. Pentru a încuraja cetățenii să folosească transportul public în defavoarea autoturismelor personale, în încercarea permanentă de a-l transforma într-un serviciu cât mai atractiv, pentru creșterea gradului de încărcare în mijloacele de transport public, însoțită de scăderea traficului rutier cu autoturisme, este necesar a se realiza modernizarea întregului sistem de transport public, inclusiv a stațiilor de transport public.

11.2. Prin adăposturi de călători (copertine) se urmărește modernizarea sistemului de transport public, atragerea cetățenilor înspre transportul public în defavoarea autoturismelor personale, transformarea acestui serviciu într-unul cât mai atractiv în vederea creșterii calității și satisfacției călătorilor, respectiv îmbunătățirea accesibilității și a confortului pentru călător, inclusiv asigurarea de toalete în regim public (pentru călător și personalul de bord), la nivelul cerințelor reglementărilor internaționale specifice domeniului transportului.

11.3. Adăposturile de călători fac parte din proiectele de modernizare a infrastructurii tehnico edilitare a sistemului de transport. Dotările adăposturilor de călători cu sisteme inteligente fac parte din proiectele de modernizare a sistemului de monitorizare mijloace de transport, planificatorul de călătorie respectiv a sistemului de e-ticketing.

11.4. Adăposturile de călători sunt parte integrantă a sistemului de securitate și siguranță a călătorului. Investiția ar trebui să propună modernizarea de stații de transport public, prin înlocuirea adăposturilor pentru călători sau montarea, unde acestea nu există, prin adaptarea constructivă a stațiilor de transport la cerințele europene cu privire la asigurarea calității spațiului destinat așteptării mijloacelor de transport, asigurarea de panouri de informare asupra timpilor de așteptare, asigurarea securității și siguranței călătorilor și nu în ultimul rând, **asigurarea spațiului necesar persoanelor cu dizabilități în stațiile de transport public**, conform standardelor aplicabile în acest domeniu privind accesibilitatea acestora.

11.5. Realizarea stațiilor de călători, face parte din exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a **serviciului public de transport călători**, inclusiv îmbunătățirea mobilității integrate prin administrarea coordonată și finanțarea corespunzătoare a serviciilor publice de transport.

11.6. Realizarea stațiilor de călători conduce la creșterea **calității transportului public a accesibilității și atractivității** acestuia pentru satisfacerea mobilității populației care să ducă la descurajarea utilizării autoturismelor personale.

12. Referitor la implementarea sistemelor inteligente de transport precizăm următoarele recomandări:

- **Planul de mobilitate** la nivelul ADI - TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ" (respectiv, pe teritoriul județului Timiș) va cuprinde și transportul public de persoane ca transport de tip ecologic, respectiv ca factor de incluziune socială, va trebui să urmărească crearea unui transport durabil, care să satisfacă nevoile din interiorul județului Timiș, vizând cinci obiective strategice:

- **Accesibilitatea** – punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători

spre destinații și servicii-cheie. Acest obiectiv include atât **conectivitatea**, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și **accesul**, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii să nu fie privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit și vârsta).

- **Siguranța și securitatea** – creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general.
- **Mediul** – reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice.
- **Eficiența economică** – creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul public de călători.
- **Calitatea mediului** – contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Obiectivul general constă în creșterea atractivității sistemului de transport public pentru utilizatori.

13. Având în vedere Ordonanța de Guvern nr. 7/2012, cu modificările și completările ulterioare, privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, prin obiectivul ITS, recomandăm modernizarea infrastructurii tehnico edilitare a sistemului de transport, prin abordarea unui concept integrat de sisteme inteligente de transport în vederea furnizării unui serviciu de utilitate publică care să asigure direcțiile mai sus amintite.

14. Se vor încheia contracte de servicii publice cu operatori de transport rutier care vor asigura obligația de serviciu pentru perioada de max.doi ani, ca măsură de urgență, având în vedere situația economică actuală și constrângerile legislative actuale.

16. CONCLUZII

Obiectivele propuse și condițiile de desfășurare a serviciilor publice de transport rutier de persoane țin seama de:

- necesitățile populației și posibilitățile operatorilor de transport rutier de a face față solicitărilor.
- gradul de suportabilitate al utilizatorului (un sistem de transport public atractiv va fi întotdeauna în beneficiul utilizatorului).
- utilizarea mai eficientă a capacității de transport.
- avantajele oferite de existența unui parc auto, care, prin modernizare, să conducă la rentabilizarea serviciului de transport.
- existența unei piețe stabile și a unui potențial de extindere și modernizare a parcului auto în vederea menținerii la un nivel competitiv al serviciilor specifice profilului.
- îmbunătățirea calității serviciilor oferite.

Adunarea generală a asociațiilor din cadrul A.D.I. are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de persoane unui operator economic, care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea rentabilizării transportului public de persoane și a modernizării infrastructurii tehnico-edilitare.

Serviciile de transport public de persoane se organizează pentru a satisface cu prioritate nevoile populației, precum și ale instituțiilor publice și ale agenților economici.

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public de persoane este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public de persoane în condiții de eficiență

financiară și managerială, de către un operator de transport public de persoane care deține capacitatea tehnică necesară și are abilitatea de a satisface în condiții de competitivitate necesitățile populației în acest domeniu.

Având în vedere următoarele aspecte constatate:

1. În vederea stabilirii costului unitar mediu lei/km, au fost analizați operatori de transport rutier care au avut activitate în domeniul serviciilor de transport public de persoane la nivelul Județului Timiș; aceștia au fost consultați, în mod repetat, cu privire la efectuarea transportului rutier de persoane, în cadrul unui contract de delegare de servicii publice, pe traseele propuse în cadrul A.D.I.;
2. În anii anteriori, operatorii de transport rutier au prestat serviciul de transport public de persoane în regim comercial, cu dificultăți majore în a asigura continuitatea serviciului la nivelul programului de transport județean aprobat de autoritatea deliberativă a U.A.T. Timiș.
3. 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 PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE că, în cazul în care există riscul de a se perturba prestarea serviciilor, **autoritățile competente ar trebui să fie împuternicite să introducă măsuri de urgență pe termen scurt, până la atribuirea unui nou Contract de servicii publice care să respecte toate condițiile de atribuire a unui contract, stabilite în cadrul prezentului Regulament.** La articolul 5 aliniatul (5) se prevede că autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe, sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.
4. În situația în care există bunuri puse la dispoziție, în schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, se recomandă ca operatorul de transport rutier să plătească autorității contractante, conform prevederilor Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență, calculată anual pe toată durata contractului, cu un procent cuprins între **0,05% și 0,1%** din totalul valorii rămase de amortizat a bunurilor patrimoniale (mijloace de transport, infrastructură tehnico edilitară) puse la dispoziția operatorului de transport rutier.
5. Costul unitar mediu lei/km propus este de 9,8 lei/km fără TVA, care se va actualiza anual cu inflația comunicată de Institutul Național de Statistică.
6. Serviciul de transport local asigurat de A.D.I. Transport Județean "TRANSTIMIȘ" are caracteristicile unui "SIEG".

Serviciul de transport local asigurat de A.D.I. Transport Județean "TRANSTIMIȘ", în cadrul ariei de competență teritorial - administrativă a membrilor A.D.I., este un serviciu public, astfel cum este acesta definit de art. 2 lit. (e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007: "prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de către o autoritate 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 fara a fi retribuit”.

Desfășurarea unui serviciu de interes economic general (SIEG) în domeniul transporturilor presupune pentru operatorul de transport o serie de obligații specifice față de Asociație (ca beneficiar) și față de utilizatori. Astfel, operatorul are datoria de a asigura continuitatea, regularitatea și accesibilitatea serviciului public, chiar și atunci când acesta nu este profitabil din punct de vedere economic. El trebuie să respecte condițiile de calitate, siguranță și tarifyare stabilite prin contractul de delegare, precum și să mențină acoperirea teritorială convenită cu asociația. În plus, operatorul este obligat să țină o evidență contabilă separată pentru activitățile de serviciu public, să utilizeze transparent compensațiile primite și să raporteze periodic datele privind performanța serviciului. Totodată, trebuie să respecte legislația privind siguranța, mediul și protecția muncii, să informeze corect utilizatorii și să asigure egalitatea de acces la serviciu pentru toți cetățenii. Prin îndeplinirea acestor obligații, operatorul contribuie la realizarea interesului public general și la garantarea unui transport sigur, eficient și echitabil. În răspunsul oferit anterior am arătat că operatorul TIMIȘ-BUS S.R.L. și-a asumat aceste condiții, acceptând tariful impus și particularitatea traseului, asumându-și obligații care, în regim comercial, nu ar fi profitabile (mai bine spus, veniturile încasate nu ar acoperi costurile de transport).

În cadrul prezentului Studiu a fost prezentat teritoriul propus pentru desfășurarea serviciului (trasee – grupă de trasee) și totodată **modul de calcul al compensației, care, în conformitate cu Regulamentul CE nr. 1370/2007, va acoperi diferențele dintre cheltuielile eligibile impuse operatorilor de transport interesați, și veniturile obținute în urma prestării obligațiilor de serviciu, plus un profit rezonabil, stabilit și acceptat, pentru cei doi ani de contract de delegare a gestiunii.**

În ceea ce privește obligația de a efectua acest serviciu public de transport în regim compensat, aceasta constă în acceptarea unui cost mediu impus de 9,8 lei/km (în această sumă a fost inclus profitul rezonabil, calculat conform ratei swap), și venituri obținute prin vânzarea titlurilor de călătorie, la valoarea impusă de: 8,5 lei / bilet și 220 lei/abonament; rezultă o cheltuială pe care operatorii de transport, dacă ar efectua acest serviciu în regim pur comercial, nu și-ar asuma-o în aceste condiții, ținând cont de numărul de titluri de călătorie ce pot fi vândute ca o medie în 12 luni (ținând cont de un tarify mediu sustenabil din punct de vedere social - acceptat la 8,50 lei/călătorie și 220 lei/abonament) - aspect ce se constituie într-o *obligație de serviciu public*. Așadar, rezultă o obligație a unităților administrativ teritoriale membre de a plăti o compensație (calculată pentru fiecare dintre ele), astfel încât operatorul să poată susține acest serviciu public de transport la un nivel suportabil de către utilizator.

9. La stabilirea **tarifelor pentru titlurile de călătorie (bilete și abonamente)** propuse a se utiliza pentru întreaga rețea de transport public la nivelul ADI - TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ", prin aplicarea unei politici tarifyare unice, s-a ținut cont de următoarele aspecte:

- gradul de suportabilitate al populației în stabilirea tarifelor pentru bilete și abonamente eliberate pentru traseele operate, *caracterul social al transportului public de persoane fiind promovat cu prioritate;*
- Creșterea gradului de atractivitate al serviciului public de transport;
- Tarifyele valabile practicate de operatorii de transport rutier în regim comercial, atât la momentul realizării studiului de oportunitate, cât și în perioada anterioară, precum și de valoarea titlurilor de călătorie (bilete și abonamente) practicate în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară "Societatea Metropolitană de Transport Timișoara" (A.D.I. existent în județul Timiș, având peste 20 de UAT-uri membre, adiacente Municipiului Timișoara).

- Analiza structurii veniturilor din vânzarea biletelor (de valori diferite) respectiv tipurile de abonamente pentru perioade de timp și distanțe diferite, în regim comercial. S-au constatat diferențe majore de calcul a valorii acestora, în condiții asemănătoare, sau chiar identice de exploatare tehnică și comercială a sistemului de transport (rețeaua de transport județean) de către operatorii de transport rutier.
- Serviciul de mobilitate trebuie să țină cont de asigurarea transportului public de persoane ca factor important de incluziune socială.
- În urma analizei politicii tarifare și a costurilor comparate cu alte tarife la titlurile de călătorie de la nivel național, se propun tarifele pentru :
 - 1 bilet (pentru 1 călătorie) în valoare de **8,50 lei**
 - și abonament lunar general în valoare de **220 lei**,care se vor aplica în mod unitar, conform legislației în vigoare pentru întreaga rețea de transport public de persoane la nivelul ADI - TRANSPORT JUDEȚEAN "TRANSTIMIȘ".

7. Valoarea estimată a compensației (prevăzută în **Anexa nr.17** a modelului de Contract de delagare a gestiunii) are la bază calcule estimative ale numărului de kilometri impuși prin numărul de curse solicitate de unitățile administrativ teritoriale membre (pe fiecare traseu) și a unui venit estimat a fi realizat din vânzarea de titluri de călătorie. **Compensația lunară** plătită operatorului, calculată conform formulei: $C \text{ lunară} = \text{cheltuieli eligibile totale (inclusiv profitu rezonabil)} - \text{Venituri totale}$, este necesară în cadrul contractului de servicii publice ținând cont de următoarele aspecte:
- $\text{cheltuieli eligibile totale (inclusiv profitu rezonabil)} = \text{valoarea cheltuielilor stabilită conform costului unitar acceptat, de 9,8 lei/km și numărul total de kilometri aferenți traseului (lungime traseu x număr de curse lunar)}$;
- venituri totale : venituri obținute din vânzarea titlurilor de călătorie la valorile impuse (bilet: 8,50 lei și abonament lunar: 220 lei), la care se adaugă alte diferențe (sume corespunzătoare diferențelor de tarif convenite unor categorii sociale – conform legislației; alte venituri asociate: publicitate); pentru această grupă de trasee este avut în vedere un număr mediu de 250 utilizatori (abonamente) / lună;

În urma analizei exhaustive prezentate în rândurile anterioare, dar și ca urmare a detalierii avantajelor și dezavantajelor rutelor operate cu contract de compensare vs. fără contract de compensare, se poate afirma, fără echivoc, faptul că operarea traseelor de către transportatori cu contract de compensare aflați în relație cu A.D.I. reprezintă varianta optimă pentru asigurarea mobilității populației din aria de competență a A.D.I., adică a U.A.T. Județul Timiș.

Tarifele compensate conduc la un preț unic/călătorie de numai 8,50 lei la nivelul întregii arii de competență teritorială, valoarea fiind net inferioară în raport cu prețurile practicate în momentul existenței licențelor de traseu pe traseele unde nu existau compensații. Similar, prețul abonamentului general stabilit la nivelul întregii arii de operare este cu peste 50%, în medie, mai scăzut față de valoarea unora dintre abonamentele practicate pe piață la momentul anterior întocmirii studiului.

În concluzie, ca urmare a realizării prezentului studiu de oportunitate pentru alegerea modului de atribuire a serviciului de transport public pe aria de competență teritorială a A.D.I., conform prevederilor legale, respectiv, având în vedere analiza sistemului de transport pentru încheierea unui contract de servicii publice între o entitate contractantă și un operator de transport public de călători, care să îndeplinească cerințele legale privind calitatea de operator de transport rutier, adecvat scopului urmărit, se propune ca serviciul public de transport de

călători să se realizeze prin **gestiune delegată**, contractele de gestiune delegată urmând să fie atribuite, în prim a fază de dezvoltare a A.D.I., direct, pe trasee și/sau grupe de trasee, pentru o perioadă determinată, de maximum doi ani (operatorul de transport selectat, care să îndeplinească cerințele legale privind calitatea de operator de transport rutier, va fi aprobat prin Hotărârea A.G.A.), iar ulterior, printr-o procedură de licitație deschisă.

Contractul de gestiune delegată se atribuie în baza *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, parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene*, care la art. 5 alin. (5) prevede că autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări, măsuri de urgență care iau forma unei atribuirii directe a contractul de servicii publice pentru o perioadă de maximum doi ani.

Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Județean "TRANSTIMIȘ"

Director,
Nicolae INDREI

BIBLIOGRAFIE.

- Dosarul înființării asociației de dezvoltare intercomunitară.
- Statutul asociației de dezvoltare intercomunitară.
- Pachetul legislativ ilegis – Piatra Neamț.
- ACORDUL DE PARTENERIAT PENTRU PERIOADA DE PROGRAMARE 2021-2027 - Ministerul Fondurilor Europene.
- Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030.
Strategia de dezvoltare Economico-Sociala a județului Timis 2015 – 2020/2023.
- Legislația din domeniul serviciului de transport public, suburban ,metropolitan, și județean
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2005, cu modificările și completările ulterioare.
- Regulamentul 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călătorie, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere.
- Acorduri și convenții internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public de persoane.
- Plan de mobilitate durabilă a U.A.T.Județul Timiș.
- Strategia integrată de dezvoltare a U.A.T.Județul Timiș.
- Date informative U.A.T. – uri.
- Informații privind operatorii de transport rutier.
- Hotărârea Guvernului nr. 1.086 din 31 august 2022 cu privire la aprobarea Strategiei Naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030.
- Planul de Amenajare a Teritoriului al U.A.T. Județul Timiș.
- Date informative U.A.T. – uri.
- Acte constitutive ale operatorilor de transport rutier.
- Informații privind exercițiile financiare din anii 2021, 2022, semestru I 2023, activitatea comercială, economică și patrimonială ale operatorilor de transport rutier.
- Studiu de fundamentare pentru necesitatea înființării unui ADI pe transport.
- ”Studiul de oportunitate în vederea alegerii modalității de gestiune și întocmirii documentației de atribuire a serviciilor de Transport Public Județean de Persoane prin curse regulate în aria de competență teritorială a Unității Administrativ-Teritoriale Județul Timiș”, elaborat de UAT Județul Timiș în anul 2023.