

Anexa nr. 1 la Proiectul de Hotărâre nr. 54/11019/2026

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT DE PERSOANE ÎN AREALUL ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ TRANSPORT PUBLIC LOCAL ZARAND

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT DE PERSOANE ÎN AREALUL ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ TRANSPORT PUBLIC LOCAL ZARAND

Contract de prestări servicii Nr. 25-40770-PBD din 03.09.2025

«Servicii de consultanță delegare Serviciu transport public de călători, constând în următoarele: a) Elaborare studiu de trafic și mobilitate pentru identificarea și evaluarea fluxurilor de călători și a cererii de transport în arealul A.D.I. Brad – Crișcior; b) Întocmirea următoarelor documentații: Studiu de oportunitate pentru delegarea serviciului public de transport de călători în arealul A.D.I. constituit din UAT-urile Brad și Crișcior; Proiectul Contractului de delegare cu toate anexele acestuia; Caietul de sarcini al serviciului de transport public de călători; Regulamentul pentru efectuarea transportului public de călători; c) Asistență tehnică în procesul de avizare de către Consiliul Concurenței până la obținerea avizului»

Prezentul document a fost elaborat de S.C. SIGMA MOBILITY ENGINEERING S.R.L. cu scopul de a fi utilizat NUMAI de către beneficiarul MUNICIPIUL BRAD, conform principiilor de consultanță general acceptate și a condițiilor specificate în contract.

Copierea, extragerea, folosirea oricăror informații cuprinse în acest document (parțial sau în totalitate) de către părți terțe, în orice scop, este interzisă fără acordul scris al beneficiarului sau elaboratorului. Încălcarea acestei prevederi se pedepsește conform legislației aflată în vigoare.

Beneficiar: MUNICIPIUL BRAD

Adresa: Brad, Str. Independenței, Nr. 2, jud. Hunedoara, România

Tel. : +40 254 612 665 Fax: +40 254 612 669 E-mail: bradprim@yahoo.com

laborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

Bulevardul Republicii, Nr. 117A, Pitești – 110195, jud. Argeș, România

Tel.: 0722 655 228 Fax: 0348 459 078 E-mail: sigma_mobility_engineering@yahoo.com



CUPRINS

1. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI	4
2. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ	12
2.1. Identificarea ariei teritoriale a serviciului	15
2.2. Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general	18
3. SCENARII ALTERNATIVE PRIVIND ÎNFIINȚAREA ȘI DELEGAREA SERVICIULUI	32
3.1. Analiza comparativă privind operarea serviciului	32
3.2. Ajutor de stat	41
3.3. Fundamentarea atribuirii directe și obligații contractuale	42
4. ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL	45
4.1. Aria teritorială	45
4.2. Obligația de serviciu public de transport	45
4.3. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	46
4.4. Durata contractului	46
4.5. Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația	47
4.6. Costuri și modalități de alocare a costurilor	50
4.7. Venituri și modalități de alocare a veniturilor	53
4.8. Compensația	54
5. CONCLUZII	57

1. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

În scopul inițierii procedurii privind atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin curse regulate pe teritoriul localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand se întocmește prezentul Studiu de oportunitate în vederea stabilirii modalității de gestiune a serviciului de transport public local de călători prin curse regulate în localitățile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand, Municipiul Brad și Comuna Crișcior.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand a fost constituită în anul 2023, ca asociere a unităților administrativ-teritoriale Municipiul Brad și Comuna Crișcior, cu scopul înființării, organizării, reglementării, finanțării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciului de transport public local (denumit în continuare Serviciul) 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 acestuia.

Potrivit Statutului aprobat prin Hotărârea nr. 108/25.05.2023 emisă de Consiliul local al municipiului Brad, cu modificările și completările ulterioare, a fost stabilit patrimoniul social al Asociației la suma de 5.000 lei, cu o contribuție a Municipiului Brad în valoare de 3.500 lei și a Comunei Crișcior în valoare de 1.500 lei.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand este persoană juridică de drept privat, cu statut de utilitate publică, înființată în temeiul prevederilor O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 246/2005 și Legea nr. 276/2020.

Conform Statutului, asociații declară că interesul comun ce stă la baza constituirii Asociației este interesul general al locuitorilor de pe raza unităților administrative-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.

Obiectivele Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand sunt următoarele:

- a) Să elaboreze și să aprobe strategia de dezvoltare a Serviciului;
- b) Să monitorizeze derularea proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- c) Să constituie interfața pentru discuții și să fie un partener activ pentru autoritățile administrației publice locale în ceea ce privește aspectele de dezvoltare și de gestiune a Serviciului, în scopul de a coordona politicile și acțiunile de interes general;
- d) Să elaboreze și să aprobe caietele de sarcini și regulamentele Serviciului;
- e) Să elaboreze și să aprobe documentațiile de atribuire a contractului de dare în administrare și a contractelor de delegare și să stabilească condițiile de participare și criteriile de selecție a operatorilor;
- f) Să încheie contractele de delegare cu operatorii, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre implicate, care vor avea împreună calitatea de delegatar, astfel cum este prevăzut de art. 30 din Legea nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- g) Să monitorizeze executarea contractelor de delegare și să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligațiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce privește realizarea indicatorilor de performanță, executarea lucrărilor încredințate operatorilor și calitatea Serviciului furnizat utilizatorilor) și, în conformitate cu mandatul primit și cu prevederile contractuale, să aplice penalitățile contractuale;
- h) Să identifice și să propună orice acțiuni vizând creșterea oportunităților de finanțare a proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- i) Să îmbunătățească planificarea investițiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- j) Să monitorizeze executarea contractului/contractelor de servicii publice și să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligațiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce privește realizarea indicatorilor de performanță, executarea lucrărilor încredințate operatorilor și calitatea serviciului public de transport local furnizat utilizatorilor) și în conformitate cu mandatul primit și cu prevederile contractuale, să aplice penalitățile contractuale;

- k) Dezvoltarea și implementarea de activități și proiecte care au ca scop protecția mediului înconjurător, reducerea efectelor negative produse de schimbările climatice și a impactului sectorului energetic asupra mediului;
- l) Să reducă impactul negativ social și de mediu în ceea ce privește proiectele de infrastructură de transport;
- m) Alte activități desfășurate conform legislației în vigoare.

Pentru realizarea obiectivelor de mai sus, UAT-urile mandatează Asociația să exercite următoarele atribuții legate de Serviciu:

- a) elaborarea și 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, inclusiv cu consultarea operatorilor;
- b) evaluarea fluxurilor de transport de persoane și de mărfuri și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora;
- c) stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind transportul public de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odată cu atribuirea în gestiune a serviciului;
- d) aprobarea documentației de atribuire care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii care urmează a fi atribuit și anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate;
- e) aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii;
- f) actualizarea periodică a traseelor și a programelor de transport în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar, aerian sau naval de persoane existent, precum și corelarea între modalitățile de realizare a serviciului de transport public local de persoane cu autobuze, microbuze și în regim de taxi, după caz;
- g) întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, în condițiile legii;
- h) avizarea studiilor de fezabilitate privind înființarea, reabilitarea, modernizarea și extinderea unei părți sau a întregului sistem de transport public local, aflat în proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, ori în administrarea autorităților administrației publice locale, precum și a asociației de dezvoltare comunitară;
- i) concesionarea, precum și încheierea contractelor de atribuire a gestiunii serviciului de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente din proprietatea publică sau privată a localităților;

- j) urmărirea, monitorizarea și raportarea indicatorilor de performanță și aplicarea metodologiei de comparare a acestor indicatori, prin raportare la operatorul cu cele mai bune performanțe din domeniul serviciilor comunitare de utilități publice;
- k) elaborarea și aprobarea regulamentului serviciului, a caietelor de sarcini, a contractelor de furnizare/prestare a serviciilor și a altor acte normative locale referitoare la serviciile de utilități publice, pe baza regulamentelor-cadru, a caietelor de sarcini-cadru și a contractelor-cadru de furnizare/prestare ori a altor reglementări-cadru elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;
- l) stabilirea și aprobarea anuală a taxelor pentru finanțarea serviciilor comunitare de utilități publice, în situațiile prevăzute de legile speciale;
- m) stabilirea, ajustarea, modificarea și aprobarea prețurilor, tarifelor și taxelor speciale, cu respectarea normelor metodologice elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;
- n) elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentului serviciului de transport public local desfășurat cu autobuze și microbuze, cu consultarea asociațiilor reprezentative profesionale și patronale ale operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați, precum și a organizațiilor sindicale teritoriale din domeniu;
- o) stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, cu respectarea prevederilor legale privind modalitatea de gestionare a serviciului;
- p) protecția și conservarea mediului natural și construit
- q) promovarea dezvoltării și/sau reabilitării infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului transport public local și programe de protecție a mediului pentru activitățile și serviciile poluante;
- r) informarea periodică a utilizatorilor asupra stării serviciului de transport local și asupra politicilor de dezvoltare a acestuia;
- s) medierea și soluționarea conflictelor dintre utilizatori și operatori la cererea uneia dintre părți.

Conform reglementărilor în vigoare, autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Astfel, în vederea inițierii, în conformitate cu prevederile art.1, din Ordinul Presedintelui ANRSC Nr. 140/2017 și a prevederilor art. 22 alin (3) din Legea Nr. 51/2006 actualizată, a procedurii privind delegarea de gestiune a serviciului de transport public local de călători prin curse regulate efectuat cu autobuze pe teritoriul Municipiului Brad și Comunei

Crișcior, se întocmește prezentul Studiu de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport public local de persoane prin curse regulate, care cuprinde următoarele elementele:

- descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată;
- situația economico-financiară a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia;
- investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului;
- motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii;
- nivelul minim al redevenței, după caz;
- durata estimată a contractului de delegare.

Descrierea și identificarea serviciului va cuprinde o analiză a teritoriului deservit, rețeaua stradală majoră utilizată de sistemul de transport public, zone urbane cu densități ale populației, principalele zone de generare a cererii de transport, cote modale actuale.

Situația actuală a serviciului de transport public local va cuprinde o analiză a cererii de transport, cu identificare principalilor poli de generare și atragere a călătorilor.

Scenariile alternative privind modul de delegare vor cuprinde o analiză comparativă a rezultatelor economico-financiare, a condițiilor sociale și de mediu asupra unui proiect investitional propus, din perspectiva variantelor legale de delegare.

Pentru implementarea scenariului optim dezvoltat, se vor propune caracteristici principale ale contractului de delegare în concordanță cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007, astfel încât localitățile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand să respecte angajamentul asumat la semnarea contractelor de finanțare aferente proiectelor **"Realizarea transportului public local cu mijloace ecologice în Municipiul Brad și Comuna Crișcior"** și **"Infrastructură pentru transportul verde – ITS la nivelul Municipiului Brad"**, în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta C10 – Fondul Local, Investițiile I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) și I1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local).

Obiectivul studiului îl constituie stabilirea modalității optime de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane, precum și încredințarea spre administrare a bunurilor aparținând patrimoniului public din infrastructura aferentă, unui operator de transport autorizat, care să asigure dezvoltare activității de transport în condiții de eficiență managerială și financiară și de competitivitate pe piața acestor servicii.

Gestiunea delegată este modalitatea de gestiune prin care autoritățile administrației publice locale transferă unui operator de transport rutier sau transportator autorizat cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea

propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Principiile care stau la baza atribuirii contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local sunt:

- a) **transparența** – punerea la dispoziția tuturor celor interesați a informațiilor referitoare la aplicarea normelor pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- b) **tratamentul egal** – aplicarea, într-o manieră nediscriminatorie, de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a criteriilor de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- c) **proporționalitatea** – presupune că orice măsură stabilită de autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară trebuie să fie necesară și corespunzătoare naturii contractului;
- d) **nediscriminarea** – aplicarea de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a aceluiași reguli, indiferent de forma de organizare, natura capitalului ori naționalitatea participanților la procedura de atribuire a contractelor, cu respectarea condițiilor prevăzute în acordurile și convențiile la care România este parte;
- e) **libera concurență** – asigurarea de către autoritatea publică / asociația de dezvoltare comunitară a condițiilor pentru ca orice operator să aibă dreptul de a participa la procedura de delegare, în condițiile legii, ale convențiilor și acordurilor internaționale la care România este parte.

Contextul legislativ la nivel național și european cuprinde:

LEGISLAȚIA ROMÂNEASCĂ:

- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare;
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- 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;
- Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
- Ordonanța nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
- Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Ordinul nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 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;
- Ordinul nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 634/2022 pentru modificarea și completarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, aprobate prin Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007;
- Ordinul comun al Președintelui A.N.R.S.C. și al Președintelui A.N.A.P nr. 131/1401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie;
- Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordinul nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C.;
- Regulamentul Guvernului nr. 1088 din 2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;

LEGISLAȚIA EUROPEANĂ:

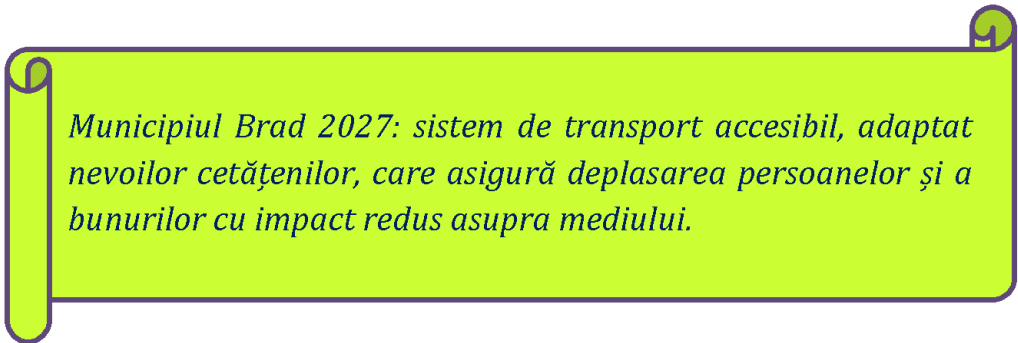
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor.

Legislația menționată mai sus este modificată și completată de către toate actele modificatoare ale acestora.

2. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ

Serviciile de transport care fac obiectul delegării gestiunii fac parte din Viziunea de dezvoltare a mobilității în Municipiul Brad, propusă prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Brad pentru perioada 2021-2027.

Viziunea propusă prin Planul de Mobilitate al Municipiului Brad reunește atât preocuparea pentru crearea unei mobilități în special pentru oameni și nu pentru autovehicule, cât și implementarea conceptelor europene privind mobilitatea durabilă (figura 2.1).



Municipiul Brad 2027: sistem de transport accesibil, adaptat nevoilor cetățenilor, care asigură deplasarea persoanelor și a bunurilor cu impact redus asupra mediului.

Figura 2.1. Viziunea de dezvoltare a mobilității în Municipiul Brad. Sursa: PMUD Brad.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Brad a fost elaborat pentru îmbunătățirea accesibilității în zonele urbane și asigurarea mobilității durabile, precum și a unor servicii de transport de calitate ridicată în interiorul teritoriului și pe arterele de penetrație. Documentația propune o viziune sustenabilă de dezvoltare pentru zona urbană reprezentată de Municipiul Brad, inclusiv în relație cu teritoriul învecinat, luând în considerare costurile și beneficiile sociale, prin “internalizarea costurilor externe”.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Brad urmărește îndeplinirea următoarelor obiective:

- **Accesibilitate și conectivitate** – sistemul de transport și mobilitate va facilita accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori;
- **Eficiența economică** – sistemul de transport și mobilitate va sprijini desfășurarea activităților economice în Municipiul Brad, în condiții de dezvoltare durabilă;
- **Siguranță și securitate** - sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea numărului de victime provenite din accidente rutiere, cu precădere din rândul participanților la trafic vulnerabili;
- **Protejarea mediului și dezvoltarea durabilă** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (emisii de substanțe poluante, de gaze cu efect de seră, zgomot);
- **Calitatea vieții** – sistemul de transport și mobilitate va fi orientat către îndeplinirea obiectivelor fundamentale de mai sus, contribuind la dezvoltarea urbană durabilă și la creșterea calității vieții în Municipiul Brad.

Măsurile recomandate prin PMUD urmăresc dezvoltarea unui **sistem de transport public** caracterizat de următoarele atribute:

- *Este accesibil și răspunde nevoilor de bază ale tuturor utilizatorilor în ceea ce privește mobilitatea;*
- *Echilibrează și satisface diversitatea cererii de servicii de mobilitate și transport provenite de la cetățeni, întreprinderi și industrie;*
- *Trasează o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;*
- *Întrunește cerințele de durabilitate, punând în balanță nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitate a mediului înconjurător;*
- *Optimizează eficiența și eficacitatea costurilor;*
- *Utilizează mai bine spațiul urban, precum și infrastructura și serviciile de transport existente;*
- *Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, calitatea vieții și sănătatea publică;*
- *Îmbunătățește siguranța și securitatea traficului;*
- *Reduce poluarea aerului și poluarea fonică, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie;*
- *Contribuie la o performanță generală mai bună a rețelei transeuropene de transport și a sistemului european de transport ca întreg.*

Funcționarea serviciului de transport public în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului (CE) 1370 reprezintă aspectul operațional necesar pentru implementarea unor proiecte și măsuri propuse la nivelul Municipiului Brad.

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general, desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub

controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local.

Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate este acela care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

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

Serviciul de transport public local de persoane se organizează cu respectarea următoarelor principii:

- a) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu;
- b) administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- c) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;
- d) deplasarea în condiții de siguranță și de confort;
- e) asigurarea executării unui transport public local accesibil în ceea ce privește tariful de transport, precum și a condițiilor oferite pentru toate categoriile de persoane deservite;
- f) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către utilizatori și prin finanțarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport, conform Regulamentului nr. 1370/2007 al Parlamentului și al Consiliului European;

- g) susținerea dezvoltării economice a Municipiului Brad și a Comunei Crișcior prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- h) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul Municipiului Brad și Comunei Crișcior prin servicii de calitate;
- i) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al Municipiului Brad și al Comunei Crișcior;
- j) asigurarea unui serviciu de transport public atractiv, în vederea creșterii mobilității la nivelul Municipiului Brad și Comunei Crișcior.

2.1. Identificarea ariei teritoriale a serviciului

Aria de deservire a serviciilor care fac obiectul prezentului studiu este reprezentată de teritoriul administrativ al Municipiul Brad și al Comunei Crișcior din județul Hunedoara (figura 2.2).

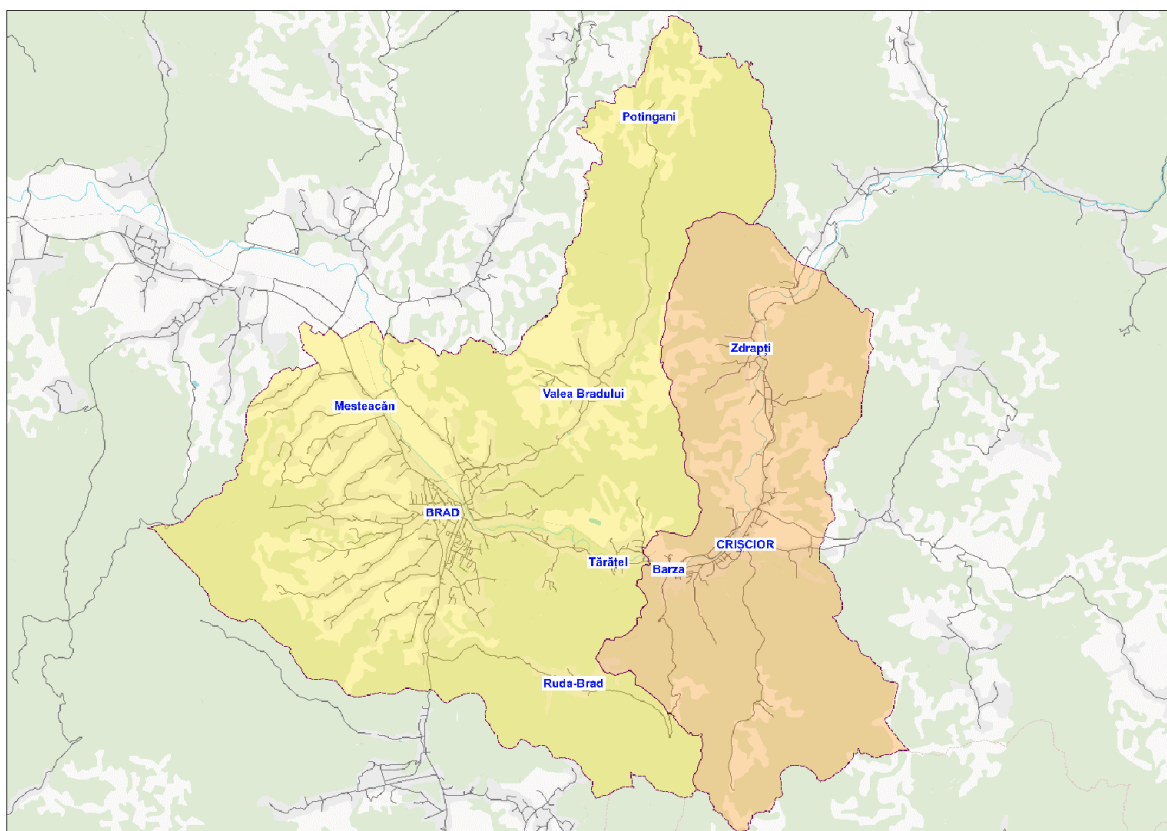


Figura 2.2. Aria de deservire a serviciului de transport public.

Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Municipiului Brad este de 1256 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori (14.456) la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2024 este de 1151 persoane/km².

Populația care locuiește în aria proiectului este întreaga populație a Municipiului Brad și a comunei Crișcior. Potrivit datelor statistice existente, în anul 2024 în Municipiul Brad a fost înregistrat un număr de 14.456 locuitori, iar în Comuna Crișcior un număr de 3.637 locuitori.

Structura pe grupe de vârstă (18 categorii) a locuitorilor din Municipiul Brad și Comuna Crișcior este evidențiată în diagramele de mai jos. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS – Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu".

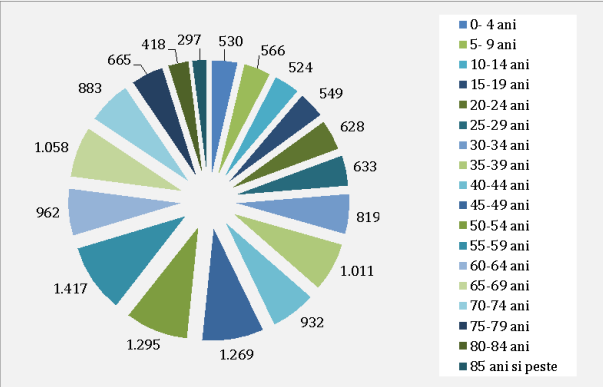


Figura 2.3. Distribuția populației înregistrate în anul 2023 pe grupe de vârstă, Municipiul Brad.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

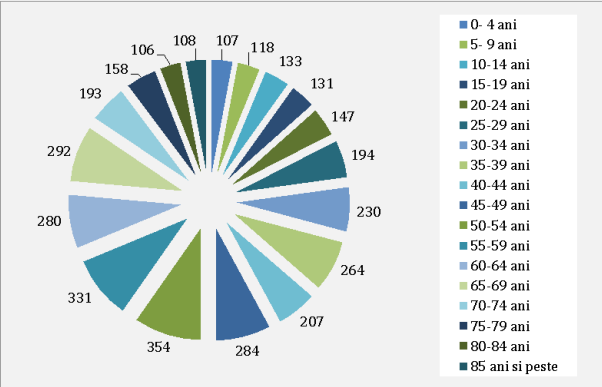


Figura 2.4. Distribuția populației înregistrate în anul 2023 pe grupe de vârstă, Comuna Crișcior.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

La nivelul Municipiului Brad se constată creșterea cu 34,92% a ponderii populației vârstnice (de peste 65 ani), de la 17,03% în anul 2010, la 22,97% în anul 2024, în timp ce pentru aceeași categorie de vârstă, Comuna Crișcior a înregistrat o creștere de 22,41%, de la 19,25% în anul 2010, la 23,56% în anul 2024 (tabelele 2.1 și 2.2).

Tabelul 2.1. Distribuția populației pe grupe de vârstă. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Ponderea populației pe grupe de vârstă, 2010				Ponderea populației pe grupe de vârstă, 2024			
	0-14 ani	15-24 ani	25-64 ani	peste 65 ani	0-14 ani	15-24 ani	25-64 ani	peste 65 ani
Municipiul Brad	10,89%	11,84%	60,25%	17,03%	11,21%	8,14%	57,68%	22,97%
Comuna Crișcior	11,33%	13,51%	55,91%	19,25%	9,84%	7,64%	58,95%	23,56%

Tabelul 2.2. Variația distribuției populației pe grupe de vârstă. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Ponderea populației pe grupe de vârstă, 2010-2024			
	0-14 ani	15-24 ani	25-64 ani	peste 65 ani
Municipiul Brad	+2,92%	-31,21%	-4,26%	+34,92%
Comuna Crișcior	-13,14%	-43,43%	+5,44%	+22,41%

Grupele de persoane cu vârste preșcolare, școlare și persoanele de peste 65 de ani vor fi printre principalii beneficiari ai serviciului de transport public local efectuat pe raza localităților Brad și Crișcior, membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand.

Astfel, grupele de vârstă 5 - 9 ani, 10 - 14 ani și 15 - 19 ani vor utiliza transportul în comun în primul rând pentru deplasarea către și dinspre unitățile de învățământ și în al doilea rând pentru călătorii în scop de petrecere a timpului liber. Grupa de vârstă de peste 65 de ani cuprinde persoanele care au o mobilitate mai redusă, pentru care sistemul de transport în comun va reprezenta soluția pe termen lung a rezolvării problemelor de mobilitate. Deoarece cele două categorii sunt cele care vor beneficia de cea mai mare parte a gratuităților și compensațiilor, este foarte importantă identificarea cât mai exactă a numărului potențialilor utilizatori.

O altă relevanță a acestor date este reprezentată de faptul că traseele care vor fi cuprinse în programul de transport vor trebui să asigure deplasarea către unitățile de învățământ la orele corespunzătoare pentru deplasarea spre și dinspre acestea. La nivelul arealului studiat, au fost analizate condițiile de desfășurare a traficului atât pentru transportul privat, cât și pentru cel public. În cazul transportului privat a fost considerată rețeaua stradală internă și conexiunile acesteia cu drumurile naționale, drumul județean și drumurile comunale, care deservesc teritoriul de analiză (figura 2.5).

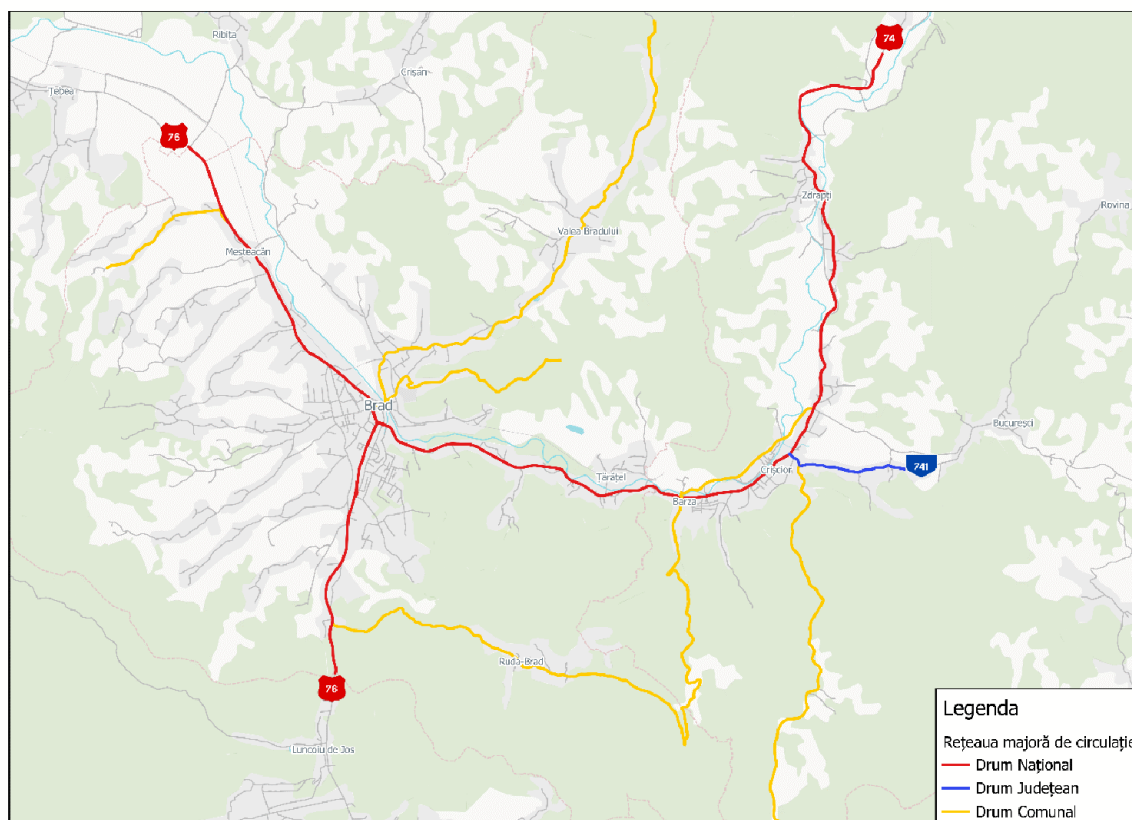


Figura 2.5. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu.

Rețeaua feroviară secționează teritoriul intravilan al Municipiului Brad pe latura de Est, conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere) pe relațiile Est-Vest.

Intersecția dintre rețeaua de cale ferată și Str. Crișul Alb, Str. Horea, Str. Cloșca, Str. Ecaterina Varga și Str. Crișan, care asigură legătura cu localitățile învecinate, se realizează la nivel. Linia ferată industrială cu ecartament îngust Brad-Crișcior, care datează de la începutul secolului XX (1906 – 1907), constituie obiectivul HD-II-a-B-20927 din Lista monumentelor istorice a Județului Hunedoara. Pentru punerea în valoare a obiectivului și utilizarea în mod util a teritoriului se recomandă amenajarea peisagistică a traseului, măsura care să integreze și soluții pentru îmbunătățirea accesibilității pietonale.

În partea de Nord a orașului, linia de cale ferată reprezentată de secția secundară Brad – Ineu traversează teritoriul intravilan cuprins între Râul Crișul Alb și Drumul Național DN 76. Există o intersecție la nivel cu Str. Abatorului, care asigură accesul auto la zona industrială.

Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor naționale sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime.

Cea din urmă cauză prezentată poate fi diminuată prin relocarea modală a călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal către transportul public local, ca urmare a reorganizării acestui serviciu public și introducerea acestuia în oferta de transport existentă la nivelul localităților.

2.2. Descrierea serviciului de transport public de călători ca serviciu de interes economic general

Prezentarea localităților

Municipiul Brad și Comuna Crișcior sunt situate în partea de nord a județului Hunedoara, având următoarele localități/ sate componente:

- **Brad:** Brad (reședința), Mesteacăn, Potingani, Ruda-Brad, Țărățel și Valea Bradului;
- **Crișcior:** Crișcior (reședința), Barza, Valea Arsului și Zdrapți.

Rețeaua stradală

Potrivit datelor statistice existente în baza de date Tempo Online a Institutului Național de Statistică, rețeaua stradală din Municipiul Brad are o lungime totală de 70 km, care în proporție de 73% este modernizată. În perioada 2010-2024 rețeaua de străzi modernizate a cunoscut o extindere totală cu 19 km (figura 2.6).

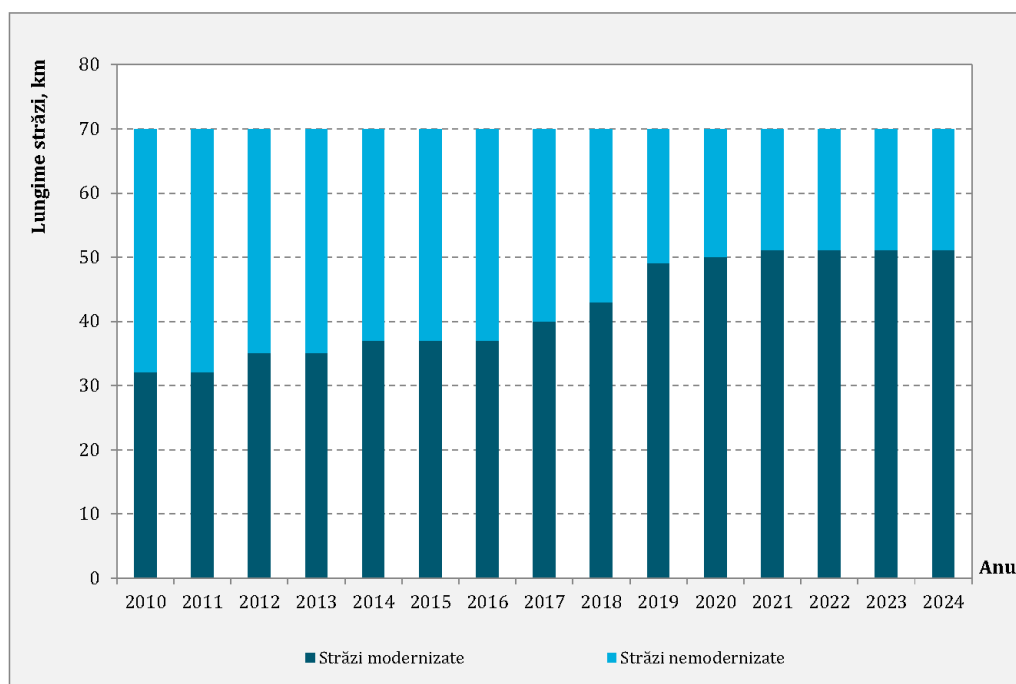


Figura 2.6. Lungimea rețelei stradale din Municipiul Brad, 2010-2024.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Principalele zone de atragere/ generare călătorii

Având în vedere faptul că desfășurarea activităților economice implică generarea de călătorii cu pondere importantă în cazul transportului de persoane, un factor important pentru înființarea serviciului de transport public local este reprezentat de amplasarea principalilor angajatori în arealul studiat.

Conform datelor existente la www.topfirme.com, la nivelul anului 2023, în Municipiul Brad au fost înregistrați 2.113 salariați activi, distribuiți celor 1.495 angajatori privați cu sediul în această localitate. În Comuna Crișcior își desfășoară activitatea 306 unități economice (tabelul 2.3).

Tabelul 2.3. Număr de angajatori în arealul de studiu, 2023.

Sursa datelor: www.topfirme.com.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Angajatori	Număr Salariați activi
Municipiul Brad	1.495	2.113
Comuna Crișcior	306	304

Principalii angajatori, categorie în care sunt considerați cei cu peste 50 salariați, concentrează 42% din numărul total de locuri de muncă ocupate la nivelul localității (tabelul 2.4). Cu excepția serviciilor oferite de autorități sau instituții publice principalii angajatori activează în industrie și servicii (Fabricarea altor piese și accesorii pentru

autovehicule și pentru motoare de autovehicule, Fabricarea de articole confecționate din textile (cu excepția îmbrăcăminte și lenjeriei de corp), Activități de protecție și gardă).

Tabelul 2.4. Principalii angajatori – sectorul privat, anul 2023. Sursa datelor: www.topfirme.com.

Nr. crt.	Angajator	Localitate	CAEN	Domeniul de activitate	Număr Salariați activi
1	S.C. Adige Manufacturing S.R.L.	Mun. Brad	2932	Fabricarea altor piese și accesorii pentru autovehicule și pentru motoare de autovehicule	318
2	S.C. Fabri S.R.L.	Mun. Brad	1392	Fabricarea de articole confecționate din textile (cu excepția îmbrăcăminte și lenjeriei de corp)	126
3	S.C. Real Force Security S.R.L.	Mun. Brad	8010	Activități de protecție și gardă	120
4	S.C. Palrom Products S.R.L.	Mun. Brad	1610	Tăierea și rindeluirea lemnului	88
5	S.C. Rostyle Alex S.R.L.	Mun. Brad	1520	Fabricarea încălțămintei	84
6	S.C. Teba Brad Industry S.R.L.	Mun. Brad	1413	Fabricarea altor articole de îmbrăcăminte (exclusiv lenjeria de corp)	84
7	S.C. B.V. Dasler S.R.L.	Com. Crișcior	4931	Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători	70
8	S.C. Adiro Prodline S.R.L.	Mun. Brad	1512	Fabricarea articolelor de voiaj și marochinărie și a articolelor de harnașament	66
9	S.C. Termica Brad S.A.	Mun. Brad	3530	Furnizarea de abur și aer condiționat	55

Un alt indicator cu o importanță deosebită în ceea ce privește accesibilitatea este educația, deoarece unitățile de învățământ reprezintă puncte de atragere / generare a călătoriilor la nivelul unei localități.

În total, în Municipiul Brad funcționează 3 unități de învățământ preuniversitar (postliceal – 1, liceal – 1, gimnazial – 1), care au arondate o grădiniță și o școală gimnazială, în care, în anul 2025 au fost înmatriculați 1.792 elevi și preșcolari (tabelul 2.5).

În Comuna Crișcior funcționează o singură unitate de învățământ liceal, care are arondate o școală primară și o grădiniță, în care, în anul 2025 au fost înmatriculați 813 elevi și preșcolari (tabelul 2.6).

Altă instituție de educație și formare este Palatul Copiilor Deva – Filiala Brad, situat pe Str. Victoriei, nr. 1.

Tabelul 2.5. Unități de învățământ – Municipiul Brad. Sursa datelor: <https://www.siiir.edu.ro/carto/>.

Nr. crt.	Unitatea de învățământ	Adresa	Număr elevi și preșcolari
Învățământ primar și gimnazial			
1.	Școala Gimnazială "Mircea Sântimbrianu" Brad	Str. Libertății, nr. 21	631

Nr. crt.	Unitatea de învățământ	Adresa	Număr elevi și preșcolari
Învățământ liceal/ preșcolar, primar și gimnazial (arondat)			
2.	Liceul Teoretic "Avram Iancu" Brad	Str. Liceului, nr. 18	1022
	Grădinița cu Program Prelungit "Floare de Colț" Brad	Str. Horea, nr. 25-27	
	Școala Gimnazială "Horea, Cloșca și Crișan" Brad	Str. Liceului, nr. 1	
Învățământ postliceal			
3.	Școala Postliceală "Henri Coandă" Brad	Str. Liceului, nr. 18	139
Alte instituții de educație și formare			
4.	Palatul Copiilor Deva - Filiala Brad	Str. Victoriei, nr. 1	-

Tabelul 2.6. Unități de învățământ – Comuna Crișcior. Sursa datelor: <https://www.siiir.edu.ro/carto/>.

Nr. crt.	Unitatea de învățământ	Adresa	Număr elevi și preșcolari
Învățământ liceal/ preșcolar și primar (arondat)			
1.	Liceul Tehnologic "Crișan" Crișcior	Str. Bunei, nr. 2	813
	Școala Primară Zdrapți	Str. Principală, nr. 133	
	Grădinița cu Program Prelungit Crișcior	Str. Minerilor, nr. 3	

În ceea ce privește navetismul, potrivit datelor furnizate de Primăriile Brad și Crișcior, în anul școlar 2024-2025 la nivelul localităților s-a înregistrat un număr de 872 elevi navetiști. Distribuția acestora pe unități de învățământ este reprezentată în figura 2.7.

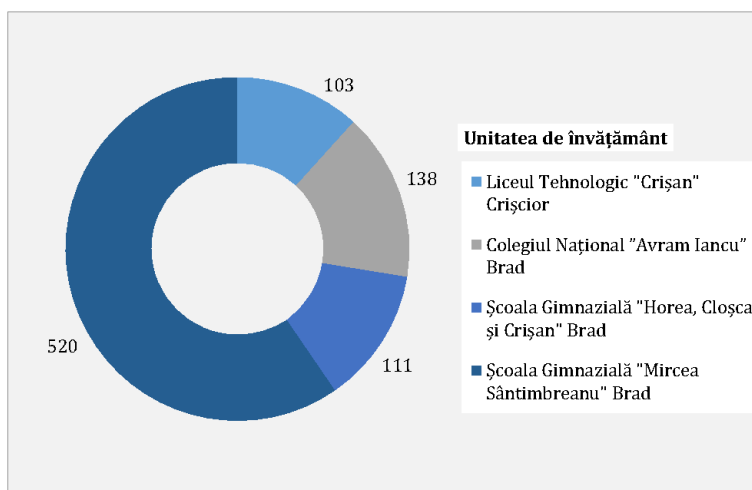


Figura 2.7. Distribuția numărului de elevi navetiști pe unități de învățământ – Municipiul Brad și Comuna Crișcior. Sursa datelor: Primăria Municipiului Brad și Primăria Comunei Crișcior.

Din totalul de 872 elevi navetiști atrași de unitățile de învățământ din arealul de studiu, 564 provin din Municipiul Brad (525 elevi din localitatea componentă Brad, 5 elevi din satul Ruda-Brad, 7 elevi din satul Mesteacăn, 5 elevi din satul Țărățel și 22 elevi din satul Valea Bradului) și 73 din Comuna Crișcior (59 din satul Crișcior, 1 din satul Barza și 13 din satul Zdrapți).

Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă de asemenea poli de interes pentru călătoriile locale. Așa cum se observa din figura 2.8, zone comerciale care includ magazine de tip supermarket sunt racordate la artera principală de circulație – E79 (Str. Vânătorilor, Str. 1 Mai, Str. Republicii, Str. Avram Iancu). Pe lângă centrele comerciale, se impune ca pol de atractivitate și Piața Agroalimentară, de asemenea cu accesibilitate din rețeaua principală de circulație (Str. Avram Iancu).

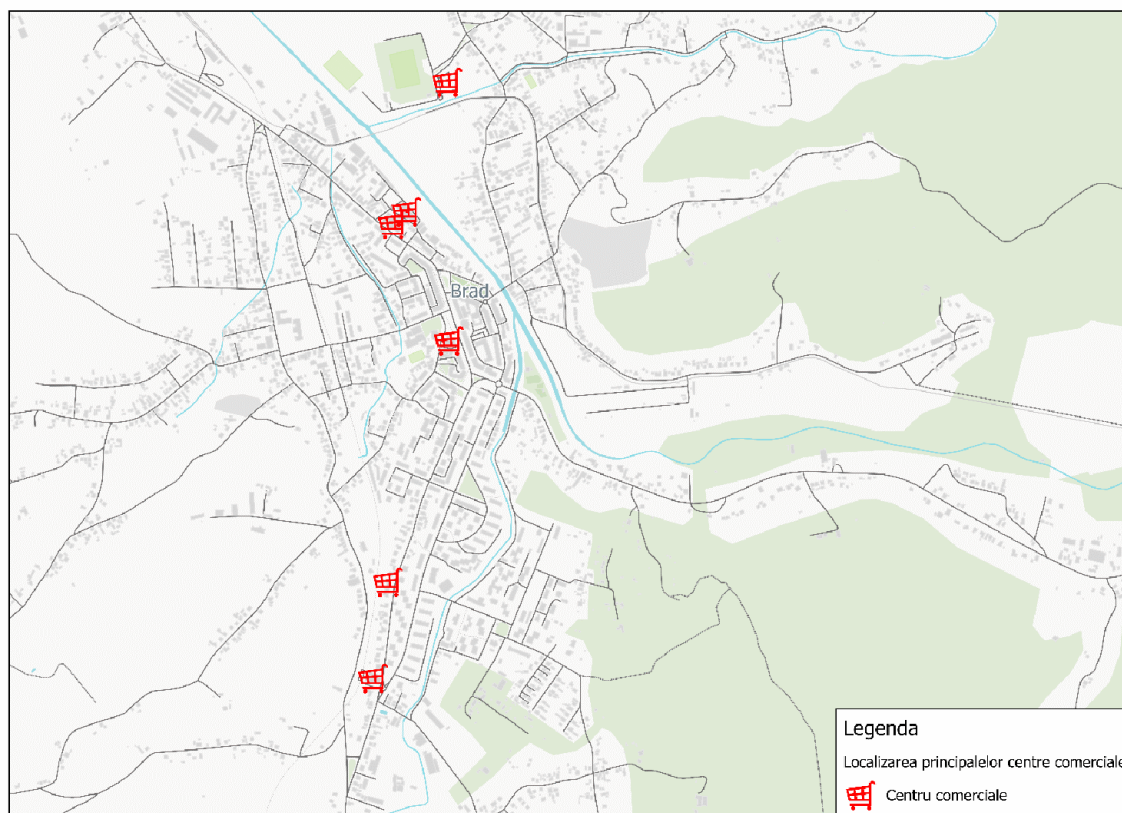


Figura 2.8. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Municipiul Brad.

Toți indicatorii prezentați sunt relevanți pentru prezentul Studiu de Oportunitate din punct de vedere al organizării traseelor și frecvenței sistemului de transport public local, care vor ține cont de accesibilitatea față de locurile de muncă, de unitățile de învățământ și corelarea cu programul de studiu al elevilor, de zonele unde se desfășoară activități de comerț. Programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru toate grupele de vârstă. În acest sens, traseele propuse la nivelul arealului studiat vor asigura joncțiunea dintre principalele zone de locuire și obiectivele de interes local.

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Brad au fost realizate anchete privind scopul călătoriilor și distribuția acestora pe moduri de transport. În cadrul anchetei privind scopul călătoriilor au fost indicate 7 scopuri principale ale călătoriilor și un altul pentru călătoriile realizate în alt scop, respectiv:

- Serviciu;
- Interes de serviciu;

- Educație;
- Ducerea/ aducerea copiilor la/de la școală;
- Cumpărături;
- Recreere (plimbare, vizită, agrement);
- Întoarcere la domiciliu;
- Altul.

Proporția călătoriilor realizate în scopuri regăsite printre cele menționate este reprezentată în figura 2.9.

Exceptând deplasările de întoarcere la domiciliu, în urma prelucrării datelor a rezultat că ponderea cea mai ridicată este atinsă de deplasările efectuate pentru ajungerea la serviciu (31% din călătorii), urmate de cele pentru cumpărături (26% din călătorii) și de cele efectuate în interes de serviciu (15% din călătorii).

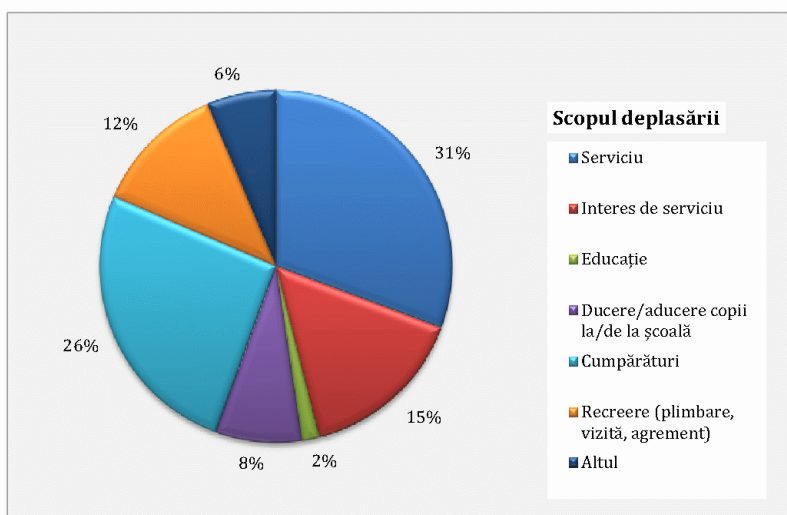


Figura 2.9. Scopul călătoriilor. Sursa: PMUD al Municipiului Brad.

Referitor la distribuția călătoriilor pe moduri de transport au fost indicate 6 moduri specifice (figura 2.10) și anume: *Pietonal*, *Bicicleta*, *Autoturism în calitate de șofer*, *Autoturism în calitate de pasager*, *Taxi*, *Microbuz – traseu județean*.

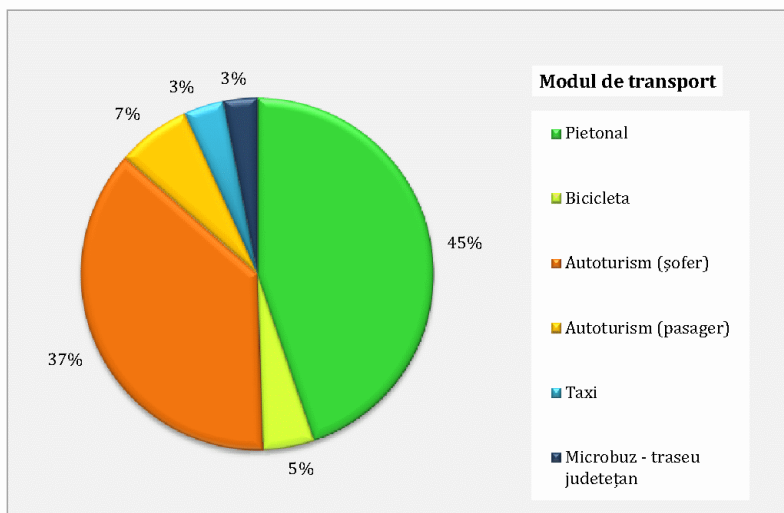


Figura 2.10. Distribuția călătoriilor pe moduri de transport. Sursa: PMUD al Municipiului Brad.

Principalul mod de transport (ca proporție din totalul deplasărilor) care apare în preferințele utilizatorilor este cel pietonal. Amplasarea reședințelor în raport cu localizarea activităților socio-economice, administrative, comerciale și de recreere facilitează deplasările pietonale în interiorul zonei urbane, fapt care se demonstrează prin ponderea

ridicată a utilizării acestui mod de transport, de 45%. Următorul mod de deplasare în preferințele utilizatorilor este autoturismul. Valorile ridicate ale indicelui de motorizare se reflectă în ponderea de utilizare a autovehiculelor la nivel local. Acestea sunt folosite pentru 37% din totalul deplasărilor, în situația în care respondentul a fost conducător auto și pentru 7% din deplasări, în situația în care respondentul a utilizat acest mijloc de transport în calitate de pasager. La această pondere specifică utilizării autovehiculului personal se adaugă la categoria autoturism o pondere de 3% specifică deplasărilor cu taxi. În cazul în care conducătorul auto nu se deplasează singur, numărul mediu de ocupanți într-un autoturism este 1,42.

După deplasările realizate pe jos și cu autovehiculul personal, din datele înregistrate rezultă că deplasările pentru care se utilizează bicicleta reprezintă o pondere de 5% din totalul deplasărilor zilnice.

Analiza cererii potențiale privind serviciul de transport public în comun

Strategia de dezvoltare a mobilității la nivelul unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand prevede implementarea proiectelor ***"Realizarea transportului public local cu mijloace ecologice în Municipiul Brad și Comuna Crișcior"*** și ***"Infrastructură pentru transportul verde - ITS la nivelul Municipiului Brad"***, constituite din următoarele componente aferente sistemului de transport public:

→ Mijloace de transport:

- achiziție autobuze nepoluante 10 m: 4 autobuze electrice;
- infrastructură pentru încărcare: stații de încărcare lentă – 4 bucăți și stații de încărcare rapidă – 2 bucăți;

→ Sistem de e-ticketing:

- componenta în autobuz: validator dual, computer de bord, switch comunicații și tablou electric, automat de vânzare și reîncărcare îmbarcat;
- componenta în stații: automat de eliberare, vânzare și reîncărcare pentru carduri și bilete, sistem electronic de afișaj în stații, modul solar;
- infrastructura: locație eliberare carduri, terminal de control, punct de descărcare date, licență Software e-ticketing, centru de date, inclusiv sistem back-up date (hardware și software).

Principalii indicatori de performanță (minimali) ai investiției, sunt:

- Număr autobuze dotate cu echipamente e-ticketing - 4 bucăți;
- Număr stații de transport public dotate cu automat de vânzare bilete, eliberare și reîncărcare carduri - 4 bucăți.

Caracteristicile serviciului de transport public

Din documentațiile de fundamentare tehnico-economică a proiectelor "Realizarea transportului public local cu mijloace ecologice în Municipiul Brad și Comuna Crișcior" și "Infrastructură pentru transportul verde – ITS la nivelul Municipiului Brad", rezultă că pentru satisfacerea nevoii de mobilitate din Municipiul Brad și Comuna Crișcior este necesar a se dezvolta serviciul de transport public format din următoarele trasee:

- Traseul 1: Brad – Local;
- Traseul 2: Brad – Mesteacăn;
- Traseul 3: Brad – Ruda Brad;
- Traseul 4: Brad – Valea Brad;
- Traseul 5: Brad – Zdrapți.

Serviciul de transport public propus va asigura o bună acoperire teritorială, aspect esențial în atractivitatea cererii de transport. În figurile de mai jos sunt evidențiate traseele propuse.

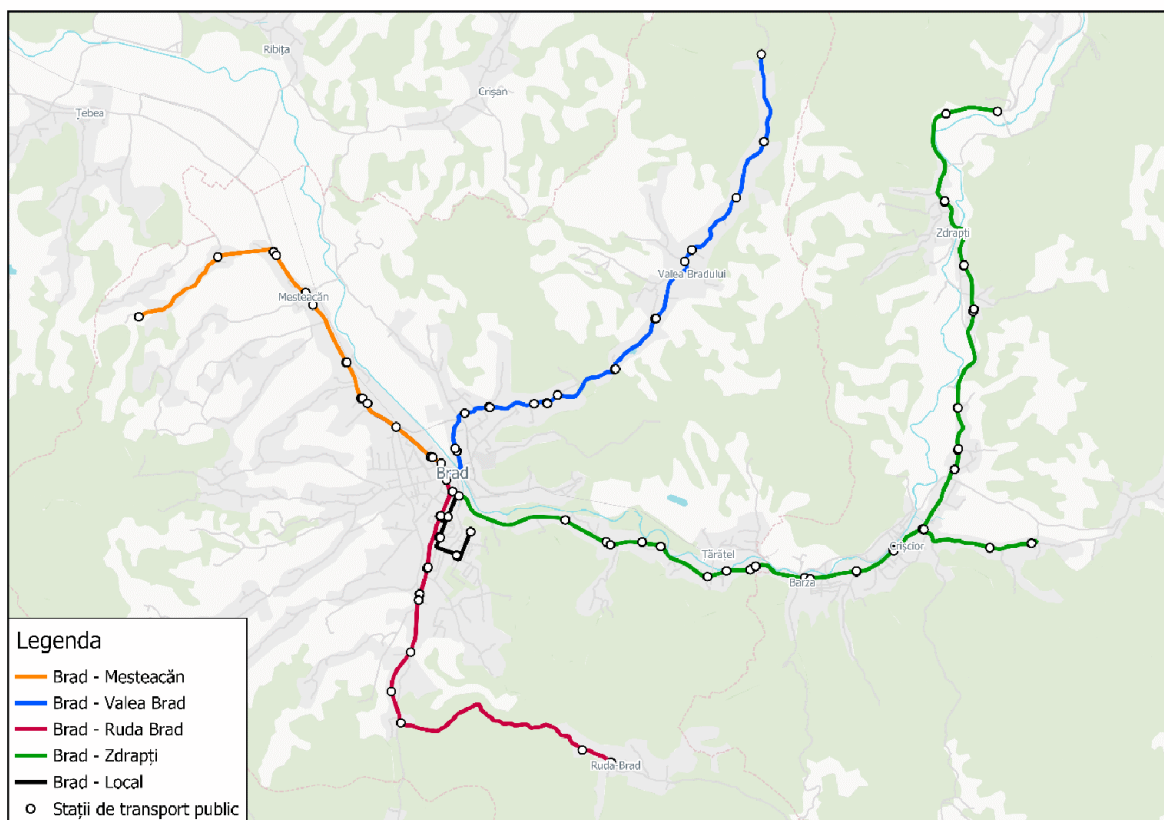


Figura 2.11. Traseele de transport public propuse.

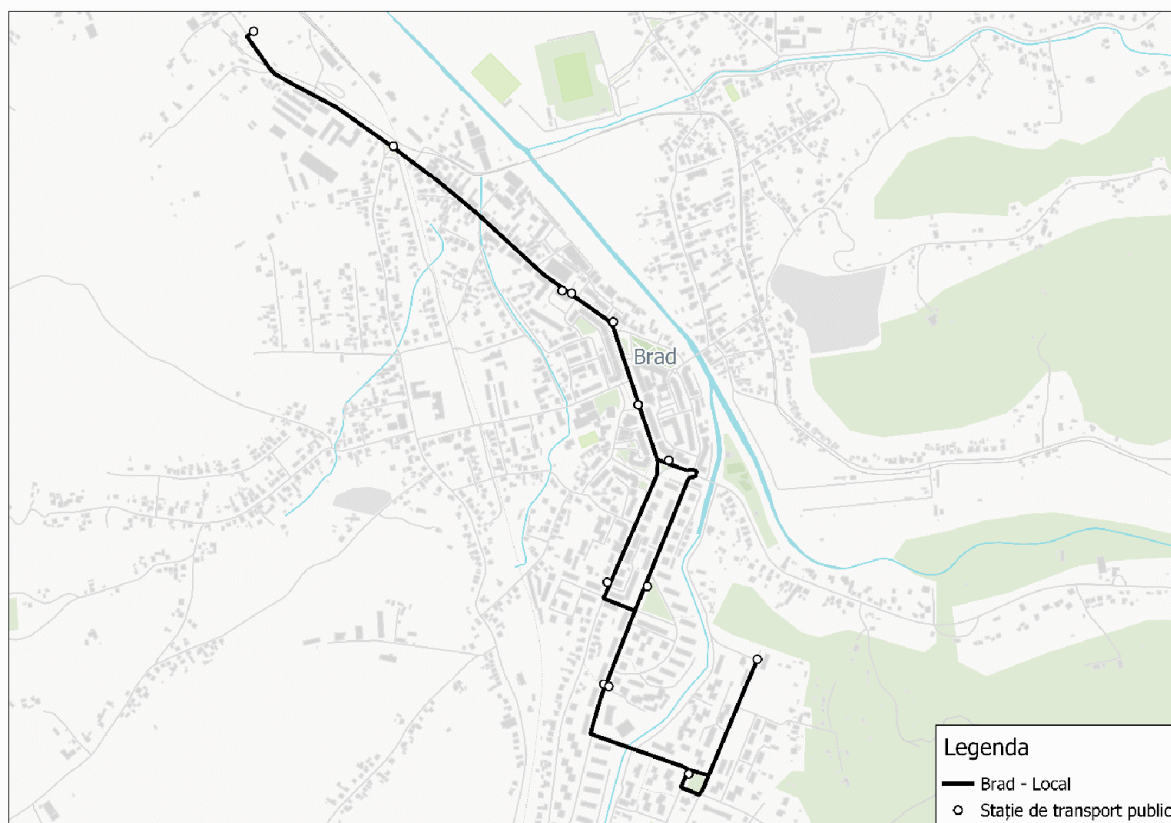


Figura 2.12. Traseul 1.

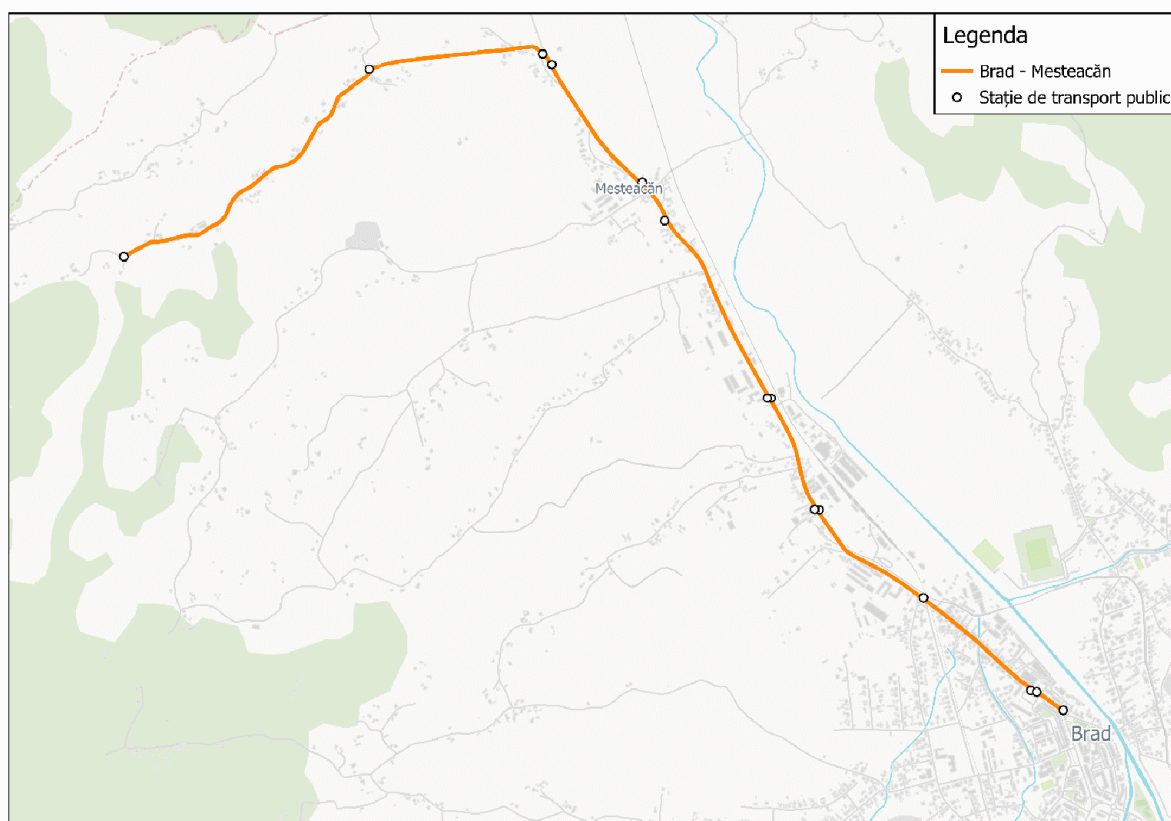


Figura 2.13. Traseul 2.

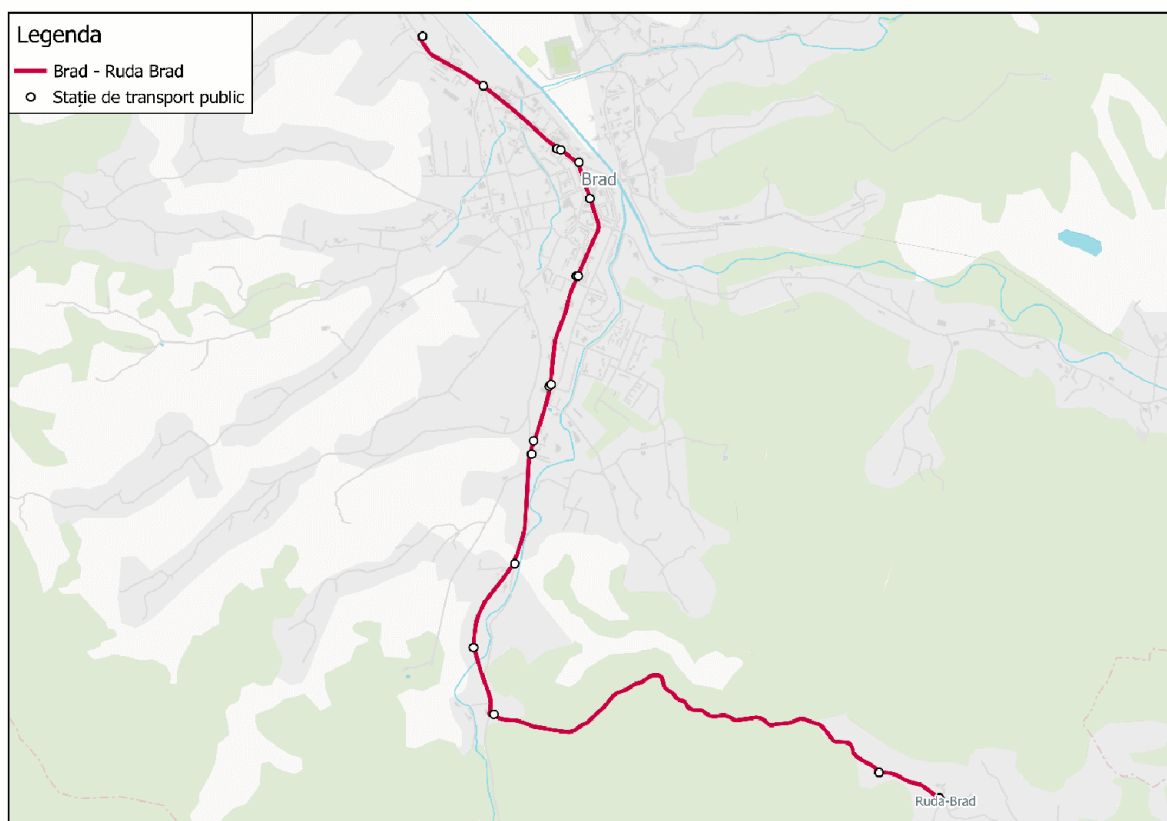


Figura 2.14. Traseul 3.

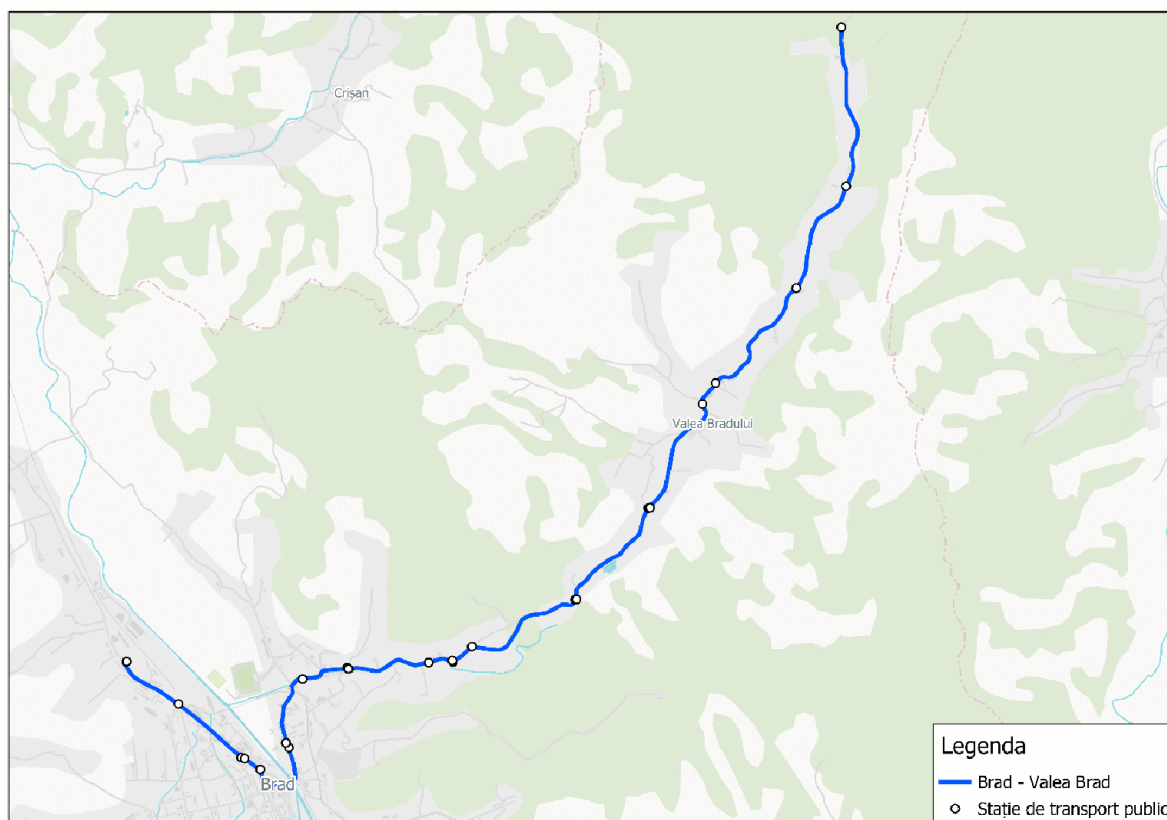


Figura 2.15. Traseul 4.

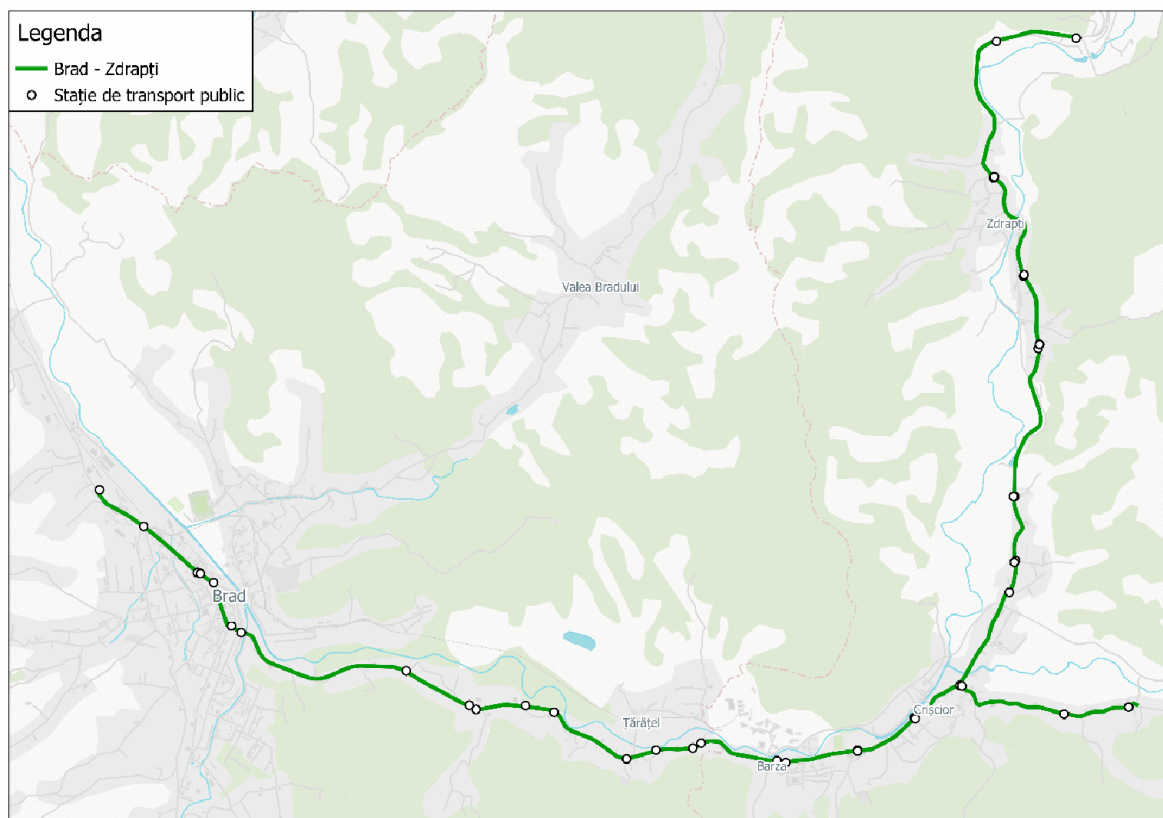


Figura 2.16. Traseul 5.

Pentru operarea serviciului de transport sunt necesare 4 autobuze.

Având în vedere rezultatele modelărilor matematice privind structura parcului inventar, numărul de mijloace de transport și capacitatea acestora, precum și caracteristicile traseelor propuse, în cadrul documentației se recomandă exploatarea serviciului de transport public local după cum urmează:

- 1 autobuz va opera pe Traseele 1 și 3;
- 1 autobuz va opera pe Traseul 2;
- 1 autobuz va opera pe Traseul 4;
- 1 autobuz va opera pe Traseul 5.

Parcursul total al vehiculelor va fi de 507 km/ zi lucrătoare și 229 km/ zi nelucrătoare. Astfel, parcursul total va fi de 156.156 km/an. Valorile specifice fiecărei linii sunt prezentate în tabelul 2.7.

Tabelul 2.7. Parcursul mijloacelor de transport.

Traseul	Autobuz	Nr. curse/ zi		Km/ cursă		Km/ zi	
		ZL	ZN	ZL	ZN	ZL	ZN
Traseul 1	1	5	4	6,00	6,00	30,00	24,00
Traseul 2	2	5	2	12,00	12,00	60,00	24,00

Traseul	Autobuz	Nr. curse/ zi		Km/ cursă		Km/ zi	
		ZL	ZN	ZL	ZN	ZL	ZN
Traseul 3	1	2	2	15,00	15,00	30,00	30,00
Traseul 3**		3	-	15,85	-	47,60	-
Traseul 4	3	6	2	18,00	18,00	108,00	36,00
Traseul 5	4	8	2	27,00	27,00	216,00	54,00
Traseul 5"		-	2	-	30,50	-	61,00
Traseul 5*		1	-	15,50	-	15,50	-
Total		30	14	109,4	108,5	507	229

Tarife și politica socială pentru transportul public de călători în Municipiul Brad și Comuna Crișcior

În urma analizei sistemelor de tarifare existente în localități în care veniturile populației sunt comparative cu valorile medii înregistrate în arealul de studiu, se propun valori ale titlurilor de călătorie conform datelor prezentate în tabelul următor.

Tabelul 2.8. Tarife titluri de călătorie.

Relație Origine- Destinație	Tarif, Lei					
	Bilet - 1 călătorie	Abonament 1 zi - toate liniile	Abonament 1 săptămână - toate liniile	Abonament 1 lună - 1 linie	Abonament 1 lună - toate liniile	Supra- taxă
Brad - intern	3	12	45	95	130	50
Crișcior - intern	3	12	45	95	130	50
Alte relații Origine- Destinație	5	15	70	150	210	50

Politica socială care va fi aplicată pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand este adaptată în funcție de legislația națională. Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități la transportul public sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Tabelul 2.9. Categoriile sociale care primesc facilități la transportul public.

Categoria socială / Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate inclusiv TVA)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială (actualizata, cu modificările si completările ulterioare)
Veterani de război, invalidi și văduve de război	100%	130/210 lei/ lună	Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și

Categoria socială / Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate inclusiv TVA)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială (actualizata, cu modificările si completările ulterioare)
			văduvelor de război, cu modificările și completările ulterioare
Eroi, martiri ai Revoluției din Decembrie 1989	6 călătorii simple (100% reducere) sau Abonament lunar (100 %) reducere	18/30 lei / lună sau 130/210 lei/ lună	Legea 341/2004 a recunoștinței față de eroii martiri și luptătorii care au contribuit la victoria Revoluției Române din Decembrie 1989, cu modificările și completările ulterioare
Persoanele persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începerea de la 6 martie 1945	100%	130/210 lei/ lună	Decret-Lege nr. 118/1990, ***republicată privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începerea de la 6 martie 1945, cu modificările și completările ulterioare
Donatori de sânge, în cazul în care donarea se face la instituția de profil din localitatea de domiciliu sau din localitatea în care este angajat	50%	65/105 lei/ lună	H.G. nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge art. 11 lit. c);
Elevi (elevii din învățământul preuniversitar acreditat/autorizat, inclusiv cei înmatriculați în cadrul unităților de învățământ preuniversitar înscrise în Registrul special al unităților de învățământ preuniversitar care funcționează după un curriculum străin)	100%	130/210 lei/ lună	Legea nr. 198/2023 a învățământului preuniversitar (art. 83 alin. 1);
Persoane cu handicap grav și accentuat, însoțitori și asistenți personali ai acestora	100%	130/210 lei/ lună	Legea 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare

Categoria socială / Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate inclusiv TVA)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială (actualizata, cu modificările si completările ulterioare)
Persoanele cu handicap grav și accentuat; Însoțitorii persoanelor cu handicap grav, în prezența acestora; Însoțitorii copiilor cu handicap accentuat, în prezența acestora; Însoțitorii aciuțiilor cu handicap auditiv și mintal accentuat, în prezența acestora; Asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav; Asistenții personali profesioniști ai persoanelor cu handicap grav sau accentuat	100%	130/210 lei/ lună	Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale (art. 17 alin. 1 lit. o) și alin. 2); Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată (art. 23)
Pensionarii cu domiciliul în Municipiul Brad și Comuna Crișcior a căror pensie este mai mică de 3.000 Lei/ lună	100%	130/210 lei/ lună	Legea 92/2007; OUG 57/2019 privind Codul administrativ; HCL aprobare a prezentului contract de delegare

Legitimațiile gratuite vor fi valabile numai însoțite de un act de identitate. De asemenea, copiii în vârstă de până la 5 ani, însoțiți, călătoresc gratuit. Abonamentele și legitimațiile gratuite de călătorie se prezintă pentru verificare controlorului.

Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei refuzul de a prezenta organelor de control titlul de călătorie; de asemenea, se sancționează comportamentul necivilizat sau aducerea de prejudicii mijloacelor de transport (extras din Legea 92/10.04.2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale).

3. SCENARIILE ALTERNATIVE PRIVIND ÎNFIINȚAREA ȘI DELEGAREA SERVICIULUI

3.1. Analiza comparativă privind operarea serviciului

În acord cu prevederile legislative valabile la nivel național și al Uniunii Europene, sunt identificate două structuri care pot fi aplicate pentru organizarea serviciului de transport public urban în cazul în care nevoile cetățenilor sunt satisfăcute de autoritatea publică locală prin Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand. Prezenta secțiune stabilește următoarele:

- Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
- Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
- Cerințele Obligației de Serviciu Public;
- Procesul de selectare a Operatorului.

Mecanismele descrise pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care un operator intern s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care ar apărea o astfel de situație, Operatorul Intern va fi considerat Operator Extern și în consecință se va supune condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiași proiect investițional propus de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand, analizând astfel în funcție de criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu, rezultatele și modul de atingere a obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiași studiu de caz unitar.

Scenariile alternative de delegare conform cadrului legislativ sunt următoarele:

- Scenariul I – Gestiune directă prin delegarea serviciului către un operator intern/regional
- Scenariul II – Gestiune delegată prin procedură competitivă către un operator extern

Scenariul I. Gestiune directă prin delegarea serviciului către un operator intern/regional

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de unitățile administrativ-teritoriale care acționează prin intermediul unui operator regional.

Conform Legii nr. 51/2006 republicată, operatorul regional este societatea reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice. Operatorul regional asigură furnizarea/ prestarea serviciului/activității de utilități publice pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale asociate, exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, precum și implementarea programelor de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau, după caz, dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestor servicii/activități, realizate în comun în cadrul asociației. Operatorul regional se înființează în baza hotărârilor adoptate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, fie prin înființarea unei noi societăți, fie prin participarea la capitalul social al unuia dintre operatorii existenți deținut de o unitate administrativ-teritorială membră a asociației de dezvoltare intercomunitară în conformitate cu prevederile Legii nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Operatorul regional este asimilat organismelor prestatoare de servicii publice prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 64/2009 privind gestionarea financiară a instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul convergență, aprobată cu modificări prin Legea nr. 362/2009, cu modificările și completările ulterioare.

Operatorul regional, 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, care i-au încredințat gestiunea serviciului.

Capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației. Participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă.

Sarcinile îndeplinite de Societate sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritățile locale pot furniza active Societății, astfel încât aceasta să poată îndeplini sarcini aferente serviciului de utilitate publică. În cazul în care Societatea efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensației pentru serviciul public.

Societatea descrisă mai sus poate fi considerată Operator regional în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator regional își va păstra statutul de operator regional 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 care nu este operator regional 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 companie privată.

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unui Operator regional prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală/ asociația de dezvoltare intercomunitară.

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei Societăți este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale¹.

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie:

- să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză;
- să stabilească, 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;
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- să determine 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;
- să stabilească standardele de calitate a serviciului;
- să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură;
- să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura.

În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului regional este cel descris în Anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, astfel:

$\begin{aligned} \text{Efect financiar net} = & \text{Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public} \\ & - \\ & \text{Efectele financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate} \\ & \text{în temeiul obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză} \end{aligned}$

¹Model contract cadru de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane este publicat în Anexa nr. 2 la Ordinul președintelui A.N.R.S.C. și A.N.A.P. nr. 131/1401/17.04.2019

-
Sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în
îndeplinirea obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză
+
Un profit rezonabil

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 regional.

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din 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, la Articolul 2, 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 municipalitatea să aibă controlul integral.

Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007. 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.

Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii poate fi atribuit unui Operator regional conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand. În acest sens, conform art. 28, al. 2¹ din Legea nr. 51/2006, sunt obligatorii următoarele:

- Operatorul de transport public va fi operator regional înființat de autoritățile publice membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand;
- Operatorul 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 care i-au încredințat gestiunea serviciului;
- Operatorul va avea ca acționari Autoritățile publice locale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand;

- Autoritățile publice membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand exercită controlul asupra operatorului (asemănător cu cel exercitat asupra departamentelor interne), 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;
 - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de acționar al societății.

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

La nivelul arealului de studiu, pentru funcționarea sistemului de transport public, recent a fost înființată ZARAND BRAD TPL S.R.L., având ca asociați UAT Municipiul Brad și UAT Comuna Crișcior. Sediul societății este în Municipiul Brad, Str. Horea, nr. 44, județul Hunedoara.

S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L. a fost înregistrată în Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Hunedoara sub nr. J2025059219009, având CUI: 52290217.

Obiectul principal de activitate al Societății este prestarea serviciilor de Transporturi terestre de pasageri, pe bază de grafic (CAEN 4931).

Societatea ZARAND BRAD TPL S.R.L. poate fi considerată Operator regional, întrucât îndeplinește condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2^a) din Legea nr. 51/2006, după cum urmează:

- a) unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand, în calitate de acționari/ asociați ai operatorului S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L., prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) operatorul regional desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării / prestării serviciilor de transport public local necesare satisfacerii nevoilor de transport ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației;
- c) capitalul social al operatorului regional este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației (90% Municipiul Brad și 10% Comuna Crișcior).

Suplimentar condițiilor de mai sus, Operatorul va trebui să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea serviciilor de transport public de călători în afara autorității sale contractante, conform art. 5, alin. (2) litera b) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

În ce privește cerința de publicitate și raportare prevăzută de Regulamentul (CE) 1370/2007, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand a publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene anunțul numărul JO/S S188 29/09/2023 588293-2023-RO prin care aducea precizări privind delegarea serviciului de transport public de persoane prin atribuire directă către un operator intern.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului I

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	- Nu este necesară modificarea organigramei Primăriilor unităților administrative-teritoriale pentru introducerea unui nou serviciu.	- Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului.
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarifyare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost / km	- Control al costurilor de operare; - Control asupra nivelului de tarifyare; - Compensația poate fi redusă în cazul modernizării și eficientizării operatorului; - Având în vedere că operatorul va funcționa cu mijloace de transport și dotări aflate în proprietatea unităților administrative-teritoriale membre ale ADI, aceasta va încasa redevență.	- Necesitatea compensării cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul;
Procedurale	- Nu se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.	- Necesită avizul Consiliului Concurenței
Acces la finanțare europeană	- Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport; - Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.	
Social - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categori de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif	- Posibilitatea extinderii traseelor propuse inițial	
Mediu - Nivel CO₂ - Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact

Scenariul II. Gestiune delegată prin procedură competitivă către un operator extern

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.

Sarcinile efectuate de un operator privat sunt finanțate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritățile administrației publice locale pot furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poată îndeplini sarcinile aferente serviciului public.

Un operator extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor. În acest caz, asumarea obligației de serviciu public se realizează în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei compensații pentru serviciul public.

Sfera de aplicare a obligației de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale.

În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie să clarifice următoarele aspecte:

- să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză;
- să stabilească, 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;
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- să determine 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;
- să stabilească standardele de calitate a serviciului;
- să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură;
- să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura.

Mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului extern 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
	-
	Efectele financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză
	-
	Sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/ obligațiilor de serviciu public în cauză
	+
	Un profit rezonabil

Operatorul privat se selectează pe baza unei licitații organizată de autoritatea locală responsabilă, în cazul de față Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand.

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 ca o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritățile administrației publice locale pot lua una din următoarele trei măsuri de urgență: (i) o măsură sub forma unei atribuirii directe sau (ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau (iii) o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia). 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, respectiv la 600.000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.

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 valoarea compensației acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.

În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unor operatori de transport privați, care vor avea în vedere mai mult decât orice creșterea profitului, și nu calitatea serviciului oferit. De asemenea, va constitui o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de către administrațiile publice locale.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului II

Criteriul	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	- Nu este necesară modificarea organigramei Primăriilor unităților administrative-teritoriale pentru introducerea unui nou serviciu.	- Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin 1 an înainte de atribuirea contractului.
Economico-financiar: - Nivel compensație - Nivel tarificare - Nivel redevență - Profit rezonabil - Cost / km	- Compensațiile pot fi reduse substanțial față de Scenariul I, fiind aplicat criteriul de atribuire "pretul cel mai scăzut";	- Necesitatea susținerii operatorului prin acordare de compensații; - Nu există control direct asupra cheltuielilor de operare;
Procedurale		- Se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice sectoriale.
Acces la finanțare europeană	- Eligibilitate pentru achiziție de mijloace de transport și pentru investiții în infrastructura de transport în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat.	
Social - Călători deserviți - Populație totală deservită - Accesul populației la serviciul de transport - Categoriile de persoane cu gratuități sau reduceri de tarif		- Operatorul poate propune să nu mai opereze pe anumite trasee dacă consideră că acestea nu sunt eficiente din punct de vedere financiar, dorind să își maximizeze astfel profitul obținut.
Mediu - Nivel CO ₂ - Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact

Având în vedere principalele caracteristici specifice scenariilor analizate se concluzionează că gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje, alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, în special din cauza inexistenței unei modalități de control al entității contractante asupra operatorului.

Principalul dezavantaj al acestei soluții este acela că UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand vor avea un control mai scăzut în operarea serviciului de utilitate publică în comparație cu gestiunea directă desfășurată prin intermediul unei societăți al cărei acționariat este reprezentat consiliile locale ale celor două autorități publice locale. Funcționarea unei societăți comerciale cu

acționariat privat nu poate fi extrasă din mediul concurențial în care își desfășoară activitatea. Totodată, strategiile de dezvoltare a sistemului de transport local vizate de administrația publică, respectiv ale operatorului privat vor putea fi cu greu armonizate, întrucât Municipiul Brad și Comuna Crișcior urmăresc interesul public, iar operatorul privat urmărește interesul propriu de maximizare a profitului.

În ceea ce privește gestiunea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator intern, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce îi revin potrivit legii cu privire la furnizarea/ prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice.

Din analize privind modalitățile posibile de gestiune a serviciului, respectiv avantajele și dezavantajele fiecărei soluții, rezultă că gestiunea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator intern/regional este cea mai avantajoasă pentru Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand.

În acest scenariu, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand va fi implicată în organizarea, coordonarea, dezvoltarea și eficientizarea serviciului public de transport călători printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economico-financiar, procedural și social. Astfel, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand prin autoritățile deliberative ale Municipiului Brad și Comunei Crișcior își păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public de transport persoane, precum și dreptul de a supraveghea și controla modalitatea de desfășurare a serviciului, deținând control și influență dominantă asupra operatorului în ceea ce privește organizarea și funcționarea acestuia.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand poate delega serviciul de transport public către societatea ZARAND BRAD TPL S.R.L., având ca asociați UAT Municipiul Brad și UAT Comuna Crișcior. Operatorul va fi înzestrat de către Asociație cu mijloace de transport și infrastructură achiziționate prin proiectele **"Realizarea transportului public local cu mijloace ecologice în Municipiul Brad și Comuna Crișcior"** și **"Infrastructură pentru transportul verde – ITS la nivelul Municipiului Brad"**, pentru care a obținut finanțare nerambursabilă în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta C10 – Fondul Local.

3.2. Ajutor de stat

Adesea, serviciile de interes general, indiferent dacă sunt prestate de operatori publici sau privați, nu pot fi furnizate în condiții acceptabile din punct de vedere economic, fără sprijin financiar din partea statului, sub forma unei compensații pentru serviciu public. Această

compensație este reglementată de normele privind ajutoarele de stat prevăzute de TFUE, în măsura în care aceste servicii de interes economic general constituie activități economice. În 2003, Curtea de Justiție a clarificat că o astfel de compensație pentru prestarea de servicii de interes economic general (SIEG) constituie ajutor de stat, cu excepția cazului în care aceasta se limitează strict la suma care ar fi necesară pentru a compensa un operator eficient.

Astfel, transmiterea în administrare pe durata derulării contractului de servicii reprezintă ajutor de stat compatibil cu piața internă, conform legislației române și a celei europene.

3.3. Fundamentarea atribuirii directe și obligații contractuale

Conform art. 8, alin. 1, din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, Consiliile Locale ale unităților administrative-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand au competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și funcționarea serviciilor de utilități publice. De asemenea, conform art. 8, alin. 3, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce îi revin în sfera serviciilor de utilități publice, Consiliile Locale ale unităților administrative-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand adoptă hotărâri cu privire la: elaborarea și aprobarea strategiilor proprii, extinderea și modernizarea sistemelor de utilități publice existente, elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de prestare a serviciilor de utilități publice, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice. În conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, atribuțiile Consiliilor Locale ale unităților administrative-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand constau în: elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local, stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, stabilirea subvenției acordate de la bugetul local, întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, etc.

Consiliul Local, care are reprezentanți numiți în Consiliul de Administrație al operatorului de transport, exercită funcția de reglementare prin hotărâri ale Consiliului Local, prin care monitorizează, urmărește modul de ducere la împlinire a contractelor de servicii publice aflate sub autoritatea Consiliului Local, formulează observații, obiecții și propuneri; colectează, gestionează și transmite informații specifice / raportările prevăzute de legislația privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice către instituțiile prevăzute de lege; gestionează relația cu structurile de conducere a operatorilor de servicii care administrează documentații și informații necesare împlinirii misiunii de monitorizare, etc. Operatorul delegat are sarcina de a pune în practică reglementările

aprobate de către Consiliile Locale ale unităților administrative-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand care se referă la activitatea acestuia.

Astfel, conform prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, a Legii nr. 51/2006 a serviciilor a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare (aprobată prin Legea nr. 225/2016), ale Ordinului nr. 140/2017 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local, ale Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte în vederea optimizării, rentabilizării și modernizării serviciului de transport public local, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand urmează să adopte forma de gestiune directă a serviciului de transport public de călători prin curse regulate în Municipiul Brad și Comuna Crișcior prin atribuire directă, către un operator regional înființat de Consiliile Locale ale celor două unități administrative-teritoriale.

Operatorul regional va fi o unitate care desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciului de utilități publice destinat satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale Brad și Crișcior. Operatorul de transport local va fi autorizat, deținător de licențe și autorizații pentru executarea transportului public, având ca asociați Unitatea Administrativ-Teritorială a Municipiului Brad reprezentată prin Consiliul Local al Municipiului Brad, și Unitatea Administrativ-Teritorială Crișcior reprezentată prin Consiliul Local al comunei Crișcior. De asemenea, această alegere a fost luată având în vedere că:

- Unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand respectă toate prevederile legale în ceea ce privește deținerea unui operator regional;
- Autoritățile publice membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand dețin controlul Operatorului de transport;
- Potrivit art. 5, al. 2, lit. a din Regulamentul CE nr. 1370/2007, autoritățile publice membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand exercită controlul asupra operatorului regional (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 calitatea de asociat unic al societății.
- Prevederile Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public:
 - art. 27, al. 1, *„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”*
 - art. 30, al. 2, lit. a care prevede că operatorii de transport rutier sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de A.R.R. în condițiile legii pot fi *„societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile”*
 - Este respectată cerința privind transparența, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin publicarea Anunțului de informare prealabilă în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Astfel, având în vedere toate cele analizate, se consideră oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii către un operator regional – S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L.

Alegerea modalității de delegare directă către un operator regional rezidă dintr-un nivel calitativ înalt stimulat de creșterea cadrului favorabil pentru dezvoltarea optimă și controlată a serviciului de transport public și din adaptarea continuă la nevoile utilizatorilor, asigurate printr-o atentă operare a serviciului propus a fi dezvoltat prin surse financiare nerabursabile și contribuție de la bugetul local. Societatea ZARAND BRAD TPL S.R.L. reprezintă un operator de transport regional ai cărui asociați sunt Consiliul Local al Municipiului Brad și Consilul Local al Comunei Crișcior.

4. ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

4.1. Aria teritorială

Serviciile de transport public se desfășoară pe teritoriul administrativ al Municipiului Brad și Comunei Crișcior, UAT-uri membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand.

În conformitate cu art. 5 alin. (2) lit. b din Regulamentul CE 1370/2007, operatorul are dreptul de a presta Serviciul de transport public local doar pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Brad și Comunei Crișcior, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare Serviciului de transport care intră pe raza unităților administrative-teritoriale vecine.

Operatorul, în calitatea sa de operator regional, are obligația de a nu participa la procedurile de licitație ori negociere directă pentru prestarea de servicii de transport public local în afara razei administrativ-teritoriale a Municipiului Brad și Comunei Crișcior.

4.2. Obligația de serviciu public de transport

Operatorul se obligă să îndeplinească Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu respectarea Obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:

- Operatorul va aplica tarifele de călătorie aprobate de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri sau gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local al Municipiului Brad și Consiliului Local al Comunei Crișcior, potrivit prevederilor Contractului de delegare a gestiunii;

- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în Contractul de delegare;
- Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în Contractul de delegare și în legislația Europeană și națională;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate cu vehiculele prevăzute în Contractul de delegare.

4.3. Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

Operatorul S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L. va avea drepturi exclusive care vor permite exploatarea serviciilor de transport public local de călători pe rutele și traseele prevăzute în prezentul studiu, respectiv:

- Va avea dreptul la plata Compensăției din partea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local de călători prin curse regulate pe traseele atribuite;
- Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract.

4.4. Durata contractului

Durata contractului de delegare va fi de 5 ani, având data de începere 01.07.2026.

Contractul poate fi prelungit prin act adițional, în condițiile legii și Regulamentului CE nr. 1370/2007. De asemenea, contractul poate fi prelungit prin act adițional, în circumstanțele excepționale prevăzute de art. 5 (5) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.

4.5. Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

Redevența

În conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/ activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul”.

În conformitate cu art. 29, al. 7 din Legea nr. 51/ 2006, operatorii care furnizează/ prestează servicii de utilități publice în regim de gestiune directă au obligația calculării, înregistrării și recuperării amortismentelor mijloacelor fixe aferente acestor servicii prin tarif sau prin preț.

Amortizarea mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului

La calculul amortizării mijloacelor fixe se au în vedere prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale. Astfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului regional s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse (tabelul 4.1).

Valoarea bunurilor date în concesiune este conformă celor prezentate în analiză, luând în considerare și numărul de elemente ale fiecărui mijloc fix prezentat.

Durata de delegare a serviciului nu influențează în niciun fel valoarea redevenței.

Tabelul 4.1. Investiții propuse în sistemul de transport public.

Mijloc fix	Clasa	Valoare de investiție, Lei cu TVA	Perioada de amortizare	Valoare amortizare anuală, Lei
Autobuze 10 m – 4 bucăți	2.3.2.1.3.1	11.387.977,27	8	1.423.497,16
Sistem e-ticketing	3.4	2.977.995,24	15	198.533,02
Total				1.622.030,18

Contractele de finanțare externă nerambursabilă pentru proiectele **”Realizarea transportului public local cu mijloace ecologice în Municipiul Brad și Comuna Crișcior”** și **”Infrastructură pentru transportul verde – ITS la nivelul Municipiului Brad”**, în care

sunt incluse mijloacele fixe ce urmează să fie utilizate pentru operarea serviciului au fost semnate în a doua parte a anului 2022. Potrivit graficelor de implementare, primul an în care proiectele sunt considerate operaționale este 2026. Având în vedere stadiul actual al activităților proiectelor, se estimează că operarea serviciului de transport public va fi posibilă începând cu data de 01.07.2026.

Gradul de suportabilitate a populației privind costurile cu redevența

În conformitate cu H.G. nr. 246/2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice, 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).

Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populației este de a stabili contextul condițiilor socio-economice și demografice față de care vor fi introduse măsuri de investiții în domeniul transportului public. Aceste condiții vor determina efectiv dacă valoarea redevenței propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public.

Calculul gradului de suportabilitate se face împărțind cheltuielile suportate de o gospodărie pentru utilizarea serviciului de transport public la venitul mediu net al unei gospodării:

$$\text{Gradul/rata de suportabilitate (\%)} = \text{Total factura pe lună} / \text{Venitul mediu} \times 100$$

Unde:

Total factura pe lună - cheltuielile suportate de o gospodărie pentru utilizarea serviciului de transport public (considerând în medie 2,49 persoane/ gospodărie, în acord cu datele publicate de INS, Recensământul populației și al locuințelor 2011);

Venitul mediu - venitul mediu net la nivelul unei gospodării din Regiunea Vest (considerând venitul net al unei persoane în valoare de 3224,06 Lei, în acord cu datele publicate de INS, baza de date Tempo Online pentru anul 2024, respectiv un număr mediu de 2,49 persoane/ gospodărie, în acord cu datele publicate de INS, Recensământul populației și al locuințelor 2011).

Ținând seama de relația de calcul de mai sus și de valorile parametrilor considerați, rezultă că rata de suportabilitate pentru serviciul de transport public local din Municipiul Brad și Comuna Crișcior este de 2,61%. Această valoare este comparabilă cu cea recomandată în Strategia națională privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice pentru transportul public local, respectiv 3%.

În acest context, având în vedere că valoarea rezultată la calculul amortizării anuale a mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziția operatorului odată cu încredințarea serviciului/

activității de utilități publice reprezintă o sumă mult prea mare (1.622.030,18 lei/ an), se consideră oportun ca în calculul redevenței să se recurgă la aplicarea unei limite de 2,61% reprezentată de gradul de suportabilitate al populației. Aplicarea acestei metodologii de calcul nu va influența negativ contabilitatea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand, întrucât măsurile de investiții în domeniul transportului public vor fi finanțate în proporție de 100% din fonduri nerambursabile.

Este important de subliniat faptul că nivelul propus al redevenței trebuie determinat astfel încât să fie suportabil, iar compania să nu mărească tarifele de călătorie pentru utilizarea transportului public de călători. Astfel, pentru concesionarea serviciului de transport public în Municipiul Brad și Comuna Crișcior, se propune o redevență de 42.334,99 lei/ an (tabelul 4.2), valoare fundamentată conform amortizării pentru mijloacele fixe achiziționate prin cele două proiecte, aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Redevența se va calcula la valoarea efectivă a bunurilor acordate către Operator în cadrul contractului de delegare.

Tabelul 4.2. Redevența estimată în cadrul contractului.

Anul	Valoare mijloace fixe date în administrare, Lei cu TVA	Valoare amortizare, Lei/ an	Gradul/ rata de suportabilitate	Valoare redevența care va fi plătită, Lei/ an
01.07.2026	14.365.972,51	811.015,09	2,61%	21.167,49
2027	12.743.942,33	1.622.030,18	2,61%	42.334,99
2028	11.121.912,15	1.622.030,18	2,61%	42.334,99
2029	9.499.881,97	1.622.030,18	2,61%	42.334,99
2030	7.877.851,79	1.622.030,18	2,61%	42.334,99
30.06.2031	6.255.821,61	811.015,09	2,61%	21.167,49

Valorile prezentate mai sus sunt estimate la momentul întocmirii studiului de oportunitate pe baza necesarului de investiții în vederea dezvoltării serviciului de transport public în arealul de studiu (tabelul 4.1). Pe lângă mijloacele fixe prezentate, la calculul redevenței se pot avea în vedere și alte investițiile necesare pentru dezvoltarea sistemului de transport public.

Profitul rezonabil

Profitul rezonabil al Operatorului reprezintă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al Serviciului de transport public local suportat de Operator.

Atât Decizia Comisiei Europene C (2011) 9380 din 20.12.2011 privind aplicarea art. 106 alin. (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene 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).

Pentru a calcula profitul rezonabil, se vor adăuga 100 de puncte de bază la Rata SWAP relevantă. Rata SWAP pentru perioada 01.01.2026 – 30.06.2026 pentru 5 ani este de 5,46 (tabelul 4.3). Prin urmare, profitul rezonabil aplicabil în anul 2026 pentru o perioadă de 5 ani este de 6,46%.

Tabelul 4.3. Ratele SWAP aplicabile în intervalul 01.01.2026 – 30.06.2026.

Currency	1-year rate	2-year rate	3-year rate	4-year rate	5-year rate	6-year rate	7-year rate	8-year rate	9-year rate	10-year rate
EUR	2,12	2,13	2,21	2,28	2,36	2,43	2,49	2,56	2,62	2,67
BGN*	NA	3,53	3,81	NA	4,06	NA	3,02	NA	NA	3,05
CZK	3,58	3,66	3,75	3,81	3,86	3,92	3,97	4,02	4,06	4,11
DKK	2,20	2,23	2,32	2,41	2,50	2,57	2,64	2,70	2,76	2,82
HUF	6,51	6,23	6,19	6,21	6,26	6,33	6,40	6,47	6,54	6,60
RON*	NA	5,15	6,37	NA	5,46	NA	5,98	NA	NA	4,62
PLN	4,13	3,98	3,97	4,00	4,06	4,13	4,20	4,28	4,35	4,43
SEK	2,00	2,05	2,15	2,25	2,34	2,43	2,51	2,58	2,65	2,70
GBP	3,75	3,65	3,65	3,68	3,73	3,78	3,85	3,92	3,98	4,05
ISK	7,25	7,00	6,75	6,50	6,25	NA	NA	NA	NA	NA
NOK	4,28	4,11	4,04	4,01	4,00	4,00	4,00	4,02	4,03	4,04
CHF	-0,09	-0,09	-0,02	0,06	0,13	0,20	0,27	0,33	0,39	0,45

Source: Own calculations, based on data provided by Bloomberg.

Swap rates are based on average daily observations (px_mid) from 01.09.2025 to 30.11.2025 excluding non-trading days.

* For BGN and RON no swap rates are available. See explanatory note for the calculation method.

For GBP swap rates calculated based on overnight rate SONIO/N (+27.66 bps).

For CHF swap rates calculated based on overnight rate SARON (+7.41 bps).

Sursa: www.ajutordestat.ro

Nivelul profitului rezonabil va fi stabilit anual, pe baza Ratei SWAP pentru România, dată publicității de Comisia Europeană pe site-ul www.ajutordestat.ro. Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Entitatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an.

4.6. Costuri și modalități de alocare a costurilor

În acord cu prevederile Ordinul nr. 634/ 2022 pentru modificarea și completarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, aprobate prin Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007, a fost stabilită structura cheltuielilor aferente efectuării serviciului de transport public local ținând cont de cheltuielile de exploatare pentru efectuarea serviciului (cheltuieli materiale, cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații, cheltuieli cu salariile personalului) și de cheltuielile financiare.

Valorile anuale ale costurilor estimate pentru funcționarea serviciului de transport public local pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand sunt centralizate în tabelul următor.

Valoarea totală a serviciului de transport public pentru perioada analizată (5 ani) este de 8.446.067,57 lei.

Variația anuală a costului mediu pe km, de la 10,08 lei/ km în anul 2026, la 11,59 lei/ km în anul 2031 este generată de indexarea cheltuielilor cu rata inflației de 2,9%/ an (prognoză BNR pentru perioada 2025-2027).

Tabelul 4.4. Cheltuieli de operare.

Elemente de cheltuieli	Anul					
	2026 (01.07-31.12)	2027	2028	2029	2030	2031 (01.01-30.06)
Cheltuieli materiale	101.466,56	208.818,18	214.873,91	221.105,25	227.517,30	117.057,65
Energie electrică	73.081,03	150.400,76	154.762,38	159.250,49	163.868,75	84.310,47
Service auto (întreținere-reparații)	16.220,30	33.381,38	34.349,44	35.345,57	36.370,59	18.712,67
Alte cheltuieli materiale	12.165,23	25.036,04	25.762,09	26.509,19	27.277,96	14.034,51
Cheltuieli cu taxe/ impozite și autorizații	34.067,50	68.883,19	69.653,09	70.445,32	71.260,53	36.049,68
Inspekția tehnică periodică	1.600,00	3.292,80	3.388,29	3.486,55	3.587,66	1.845,85
Asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie	10.000,00	20.580,00	21.176,82	21.790,95	22.422,89	11.536,58
Asigurarea persoanelor transportate și a bagajelor	500,00	1.029,00	1.058,84	1.089,55	1.121,15	576,83
Licență comunitară	800,00	1.646,40	1.694,15	1.743,28	1.793,84	922,93
Redevență	21.167,50	42.334,99	42.334,99	42.334,99	42.334,99	21.167,50
Cheltuieli cu salariile personalului	603.900,00	1.242.826,20	1.278.868,16	1.315.955,34	1.354.118,04	696.693,73
Salarii	603.900,00	1.242.826,20	1.278.868,16	1.315.955,34	1.354.118,04	696.693,73
Cheltuieli de exploatare	739.434,05	1.520.527,57	1.563.395,16	1.607.505,91	1.652.895,87	849.801,06
Cheltuieli financiare	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total cheltuieli	739.434,05	1.520.527,57	1.563.395,16	1.607.505,91	1.652.895,87	849.801,06
Profit	47.767,44	98.226,08	100.995,33	103.844,88	106.777,07	54.897,15
Valoare totală servicii de transport	787.201,49	1.618.753,65	1.664.390,49	1.711.350,79	1.759.672,94	904.698,21
Număr total de km planificați anual	78.078,03	156.156,05	156.156,05	156.156,05	156.156,05	78.078,03
Tarif mediu (lei/ km)	10,08	10,37	10,66	10,96	11,27	11,59

Cheltuielile cu energia electrică consumată de mijloacele de transport public au fost determinate considerând un consum mediu de 0,78 kWh/ km, respectiv un tarif mediu de 1,2 lei/ kWh.

Cheltuielile cu salariile personalului țin seama de valorile lunare ale salariilor brute prezentate în tabelul 4.5. Acestea sunt specifice primului an de operare. Pentru următoarea perioadă s-a aplicat rata inflației de 2,9% pe an, menținând structura din organigrama propusă pentru societatea ZARAND BRAD TPL S.R.L. (figura 4.1).

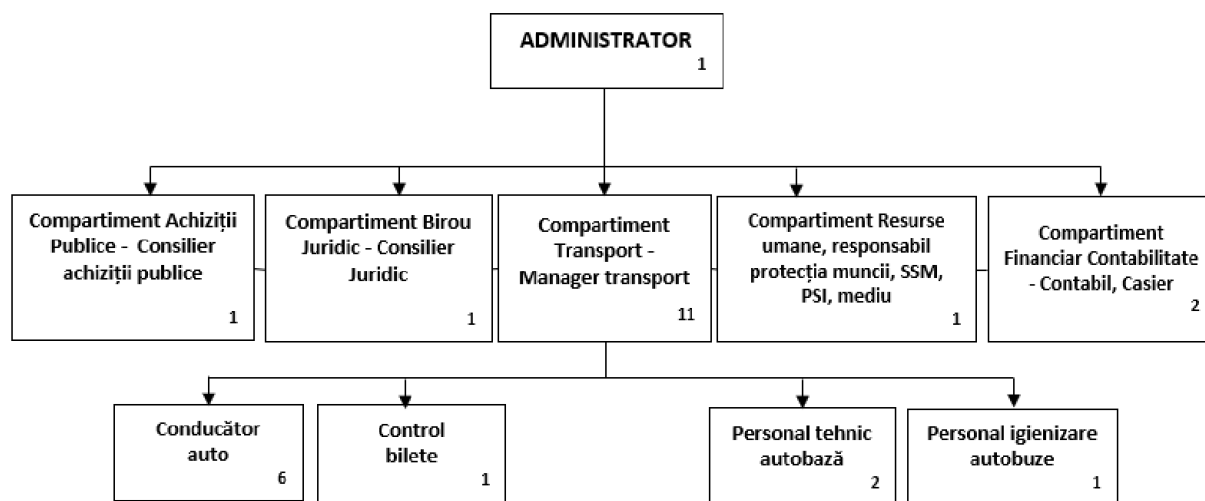


Figura 4.1. Organigrama propusă pentru Operator.

Tabelul 4.5. Cheltuieli cu salariile personalului, anul 2026.

Nr Crt	Postul	Nr. salariați	Salariul brut lunar - Total, Lei	TOTAL cheltuieli salarii lunar, Lei	TOTAL cheltuieli salarii anual, Lei
1	Administrator	1	7000	7.000	84.000
2	Manager transport	1	6800	6.800	81.600
3	Contabil	1	6500	6.500	78.000
4	Resurse umane, responsabil protecția muncii, SSM, PSI, mediu	1	6000	6.000	72.000
5	Consilier achizitii publice	1	6000	6.000	72.000
6	Consilier juridic	1	6000	6.000	72.000
7	Casier	1	6000	6.000	72.000
8	Conducător auto	6	6000	36.000	432.000
9	Control bilete	1	5000	5.000	60.000
10	Personal tehnic autobaza	2	5500	11.000	132.000
11	Personal igienizare	1	4350	4.350	52.200
	Total	17	65.150	100.650	1.207.800

4.7. Venituri și modalități de alocare a veniturilor

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

- i. venituri din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit;
- ii. venituri din alte activități legate de prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: venituri din reclamă și publicitate pe sau în mașini, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat (hărți, cărți poștale, pixuri, insigne, etc.);
- iii. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit contractului de delegare;
- iv. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de călători prin curse regulate. Sunt acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări de mijloace fixe aferente bunurilor proprii, valorificare de deșeuri, închirierea temporară a unor spații ale Operatorului, venituri asociate drepturilor de autor și proprietate intelectuală, etc.

În cazul de față au fost considerate veniturile din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie și din diferențele de tarif percepute pentru categoriile de utilizatori pentru care se acordă reduceri sau gratuități (tabelul 2.9).

Ținând seama de cererea de transport și de tarifele propuse pentru titlurile de călătorie (tabelul 2.8) s-a estimat valoarea anuală a veniturilor pe care le va încasa operatorul din activitatea de transport (tabelul 4.6).

Tabelul 4.6. Venituri anuale generate de sistemul de transport public.

Anul	Bilete	Abonamente 1 zi - toate liniile	Abonament 1 săptămână - toate liniile	Abonament 1 luna - 1 linie	Abonamente 1 lună - toate liniile	Total, Lei
2026 (01.07- 31.12)	87.289	5.741	10.380	77.568	117.124	298.101
2027	183.305	12.047	21.840	162.944	245.996	626.132
2028	192.473	12.655	22.920	171.008	258.278	657.334
2029	202.096	13.276	24.060	179.712	271.094	690.237
2030	212.205	13.938	25.260	188.672	284.800	724.875
2031 (01.01- 30.06)	111.409	7.314	13.260	99.072	149.520	380.575

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand va stabili tarifele de călătorie, iar operatorul S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L. va încasa veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie pentru serviciile de transport public prestate în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice.

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

4.8. Compensația

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net, 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.

Entitatea Contractantă va plăti Operatorului Compensație pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, calculată după următoarea formulă:

$$C = CE - V + Pr$$

Unde:

- C reprezintă Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public
- CE reprezintă Cheltuielile totale eligibile
- Pr reprezintă Profitul rezonabil
- V reprezintă Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public

Valorile estimate ale compensației pentru fiecare an al contractului și pentru fiecare unitate administrativ-teritorială membră a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand sunt precizate în tabelele de mai jos. Acestea sunt prognozate la data realizării studiului de oportunitate, fiind supuse actualizărilor periodice, atât pe baza datelor obținute după finalizarea procedurilor de achiziție a mijloacelor fixe menționate în programelor de investiții, cât și pe baza auditurilor tehnico-economice și a aprobării de către Entitatea contractantă a unor nivele de cost/km diferite, ca urmare a evoluției elementelor de cost. De asemenea, modificarea politicii tarifare va duce la modificarea valorii compensației.

Tabelul 4.7. Compensația anuală estimată.

Nr.	Indicator	Anul					
		2026 (01.07-31.12)	2027	2028	2029	2030	2031 (01.01-30.06)
I	Cheltuieli totale CE (la nivelul cheltuielilor totale din structura pe elemente de cheltuieli a tarifului mediu oferat/aplicat)	739.434,05	1.520.527,57	1.563.395,16	1.607.505,91	1.652.895,87	849.801,06
II	Profit rezonabil Pr (6,46% din CE)	47.767,44	98.226,08	100.995,33	103.844,88	106.777,07	54.897,15
III	Venituri totale V, din care:	298.101,40	626.132,20	657.334,00	690.237,20	724.875,00	380.575,20
	Venituri din vânzări de Titluri de călătorie	298.101,40	626.132,20	657.334,00	690.237,20	724.875,00	380.575,20
	Alte venituri	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
IV	Compensația C (I + II - III), din care:	489.100,09	992.621,45	1.007.056,49	1.021.113,59	1.034.797,94	524.123,01
	Diferențe de tarif, inclusiv asociate gratuităților	124.600,00	280.350,00	298.150,00	320.400,00	342.650,00	182.450,00

Tabelul 4.8. Compensația anuală estimată – Municipiul Brad.

Indicator	Anul					
	2026 (01.07-31.12)	2027	2028	2029	2030	2031 (01.01-30.06)
Compensație Brad	375.085,28	761.230,06	772.300,13	783.080,36	793.574,73	401.943,95
din care Diferențe de tarif	97.900,00	231.400,00	240.300,00	249.200,00	258.100,00	133.500,00

Tabelul 4.9. Compensația anuală estimată – Comuna Crișcior.

Indicator	Anul					
	2026 (01.07-31.12)	2027	2028	2029	2030	2031 (01.01-30.06)
Compensație Crișcior	114.014,82	231.391,39	234.756,36	238.033,23	241.223,21	122.179,06
din care Diferențe de tarif	26.700,00	48.950,00	57.850,00	71.200,00	84.550,00	48.950,00

Pentru asigurarea obiectivelor de dezvoltare a mobilității urbane asumate prin Planul de mobilitate urbană durabilă se propune aplicarea unei metodologii de calcul privind susținerea compensației de UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand, care ține seama de numărul de locuitori și de nivelul de deservire a localităților de serviciul de transport public, astfel:

- 50% - numărul de locuitori cu domiciliul pe raza UAT-urilor deservite (valorile indicatorului INS: *POPULATIA DUPA DOMICILIU la 1 ianuarie pe județe si localități* <http://statistici.INSSE.ro:8077/tempo-online/>);
- 50% - lungimea parcursului efectuat de mijloacele de transport public pe traseele incluse în programul de transport pe raza UAT-urilor (valori calculate pe baza programului de transport).

Ponderea compensației care revine fiecărei UAT, calculată pe baza numărului de locuitori din anul 2024, este prezentată în tabelul următor.

Tabelul 4.10. Distribuția compensației pe UAT-uri.

Unitatea administrativ-teritorială	Criteriul 1 (C1) - Numărul de locuitori	Criteriul 2 (C2) - Lungimea parcursului, km/ an	Pondere compensație (C1,C2)
Municipiul Brad	14.456	114.743	77%
Comuna Crișcior	3.637	41.414	23%

Modalitatea de decontare a diferențelor de tarif este stabilită conform reglementărilor legale în vigoare și a prevederilor hotărârilor adoptate de fiecare UAT.

5. CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri privind dezvoltarea serviciului de transportului public local din unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand: Municipiul Brad și Comuna Crișcior.

Având în vedere repartitia populației la nivelul ariei de studiu și necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, care să deservească centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

Analizând cele prezentate mai sus și având în vedere că:

- a) operatorul de transport public local S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L. a fost înființat de autoritățile publice locale Municipiul Brad și Comuna Crișcior la data de 07.08.2025;
- b) potrivit art. 5. (2) (a) din Regulamentul C.E. 1370/2007 autoritățile publice membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand exercită controlul asupra operatorului S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L. având în vedere următoarele:
 - I. conform Actului constitutiv, administrarea societății se va face de către un administrator numit prin hotărâre a Consiliului Local al Orașului Brad, respectiv a Consiliului Local al Comunei Crișcior;
 - II. conform Actului constitutiv, Municipiul Brad și Comuna Crișcior sunt asociații societății, deținând toate părțile sociale (90% Municipiul Brad și 10% Comuna Crișcior);
- c) Consiliile locale ale unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand au influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale ale S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L.;
- d) potrivit Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau

privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. 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;

- e) potrivit prevederilor art. 27 alin. (1) din Legea nr. 92/2007, *“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”;*
- f) *Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand a parcurs toate demersurile necesare pentru publicare intenției de atribuire a serviciului, respectiv a transmis anunțul de intenție în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene în data de 25.09.2023, având număr de înregistrare JO/S S188 29/09/2023 588293-2023-RO, prin care se specifică la tipul procedurii “Atribuire directă unui operator intern”,*

se concluzionează că este oportună delegarea serviciului de transport public local către operatorul S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L.

Municipiul Brad a efectuat demersuri pentru atragerea de fonduri nerambursabile pentru investițiile prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru modernizarea infrastructurii și a dotărilor de transport public local de călători. Implementarea proiectelor presupune inclusiv operarea în baza unui Contract de delegare tip Contract de Servicii Publice încheiat în conformitate cu legislația Uniunii Europene.

Operarea de către operatorul intern va începe în urma semnării unui Contract de Servicii Publice conform Regulamentului CE nr. 1370/2007. Această etapă este estimată să înceapă la data de 01.07.2026.

Oportunitatea delegării serviciului de transport public local de călători operatorului de transport public local S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L. este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public local de călători în condiții de calitate, siguranță, capacitate managerială și raport calitate / preț cât mai bun, așa cum a fost demonstrat în capitolele anterioare.

În concluzie, din analizarea tuturor scenariilor posibile, se consideră oportună soluția **gestiunii directe a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public Local Zarand formată din Municipiul Brad și Comuna Crișcior prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către operatorul regional S.C. ZARAND BRAD TPL S.R.L.**