



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
PROGRAMUL REGIONAL
Iulie 2014 - Decembrie 2020

STUDIU DE OPORTUNITATE

privind delegarea gestiunii Serviciului de Transport Public Local
de persoane prin curse regulate în orașul Corabia

mai
2026

www.strategium.ro

Beneficiar
ORAȘUL CORABIA



ORAȘUL CORABIA

CUPRINS

Capitolul I. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI	3
1.1 Cadrul legislativ.....	4
1.2 Contextualizarea legislației în cadrul Studiului	6
Capitolul II. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI, A ARIEI TERITORIALE ȘI A SISTEMULUI A CĂRUI GESTIUNE URMEAZĂ SĂ FIE DELEGATĂ	10
2.1 Arealul teritorial cuprins de serviciul de transport public local	10
2.2. Descrierea serviciului de transport public local	15
2.2.1 Infrastructura existentă	17
2.3.2. Traseele de transport public local	19
2.2.3. Programul de transport	23
Capitolul III. PREZENTAREA OPERATORULUI - SERVICII COMUNITARE CORABIA S.R.L	25
Capitolul IV. INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂȚĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ, PRECUM ȘI A CONDIȚIILOR SOCIALE ȘI DE MEDIU ȘI EXTINDEREA SAU RESTRÂNGEREA SERVICIULUI, DUPĂ CAZ.....	28
Capitolul V. CONTROLUL EXERCITAT DE CĂTRE AUTORITATEA CONTRACTANTĂ ASUPRA ACTIVITĂȚII OPERATORILOR	30
Capitolul VI. OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI PRIVAȚI.....	33
6.1 Prevederi legislative	33
6.2 Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local	34
6.3 Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea	35
6.4 Analiza Comparativă a scenariilor disponibile	36
Capitolul VII. ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL	42
7.1 Aria teritorială.....	42
7.2 Obligația de serviciu public de transport.....	42
7.3 Procedura de atribuire a serviciului de transport public local	42
7.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	43
7.5 Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public	43
7.6 Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate	43
7.7 Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația	43
7.7.1 Valoarea redevenței pentru concesionarea serviciului și pentru bunurile concesionate	43
7.7.2 Costuri și Modalități de alocare a costurilor.....	44
7.7.3 Venituri și modalități de alocare a veniturilor	47
7.7.4 Profitul rezonabil și valoarea pentru anul 2026	48
7.7.5 Recomandări referitoare la tarife.....	49
7.7.6 Compensația.....	51
Capitolul VIII. CONCLUZII.....	53

Capitolul I. OBIECTUL ȘI SCOPUL STUDIULUI

Prezentul Studiu de Oportunitate are ca scop fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de gestiune a serviciului de transport public de persoane, prin curse regulate, pe raza administrativ-teritorială a Orașului Corabia.

Obiectivul studiului este analiza cadrului juridic și instituțional privind delegarea gestiunii activității de transport public din Orașul Corabia către Servicii Comunitare Corabia S.R.L., societate comercială ale cărei părți sociale sunt deținute în totalitate de către Orașul Corabia.

Concluziile studiului facilitează adoptarea unei decizii privind modalitatea de organizare a serviciului de transport local de persoane, astfel încât să fie identificată cea mai potrivită soluție, din punct de vedere economic, legislativ, instituțional și social. În vederea atingerii obiectivelor propuse prin prezentul studiu, se va proceda la analiza situației de fapt în baza datelor de intrare primite și stabilirea punctelor cheie, a liniilor directe și concluziilor finale care urmăresc același rezultat – gestiunea serviciului de transport public local de călători, prin curse regulate, pe raza administrativ-teritorială a Orașului Corabia.

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.

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de transport rutier care sunt deținători ai licențelor de transport eliberate de Autoritatea Rutieră Română, în condițiile legii. Aceștia pot fi:

- a) societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;
- b) societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile;
- c) societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;
- d) compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică.

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 acelorași 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.

1.1 Cadrul legislativ

Contextul legislativ la nivel național și european

Legislație Românească

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

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

Cadrul secundar - regulamente și instrucțiuni emise de ANRSC și de Ministerul Transporturilor

Lista actelor legislative și normative care statuează activitatea de transport public la nivel local, inclusiv delegarea acestor servicii către operatori privați este:

1. Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistica și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor
2. Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale cu modificările și completările ulterioare
3. Legea 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia cu modificările și completările ulterioare
4. Legea 287/2009 privind codul civil cu modificările și completările ulterioare;
5. Legea 31/1990 privind societățile comerciale cu modificările și completările ulterioare
6. Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
7. Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
8. Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
9. Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
10. Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
11. Ordonanță nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
12. Ordonanță 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;
13. 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;
14. Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere cu modificările și completările ulterioare
15. Ordin 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
16. Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
17. Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentuluicadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;

18. Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentuluicadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
19. Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;

Legislație Europeană

Cele mai importante două acte legislative aplicabile la nivel european referitoare la serviciile publice de transport local sunt:

- **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007** privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, modificat de Regulamentul (UE) nr. 2338/2016 (în cazul acelor servicii care pot fi încadrate ca servicii de interes economic general, respectiv a contractelor care se încadrează în Domeniul de aplicare al regulamentului);
- **Directiva 2004/17/CE sau Directiva 2004/18/CE (în prezent Directiva 2014/25/CE și Directiva 2014/24/CE)** în cazul contractelor de servicii publice care nu se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentului 1370/2007 (contracte de servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau cu tramvaiul ce nu reprezintă concesiuni).

Lista lungă a documentelor legislative europene de interes este:

1. 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;
2. 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
3. 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;
4. 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
5. 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
6. REGULAMENTUL (UE) NR. 1301/2013 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 17 decembrie 2013 privind Fondul european de dezvoltare regională și dispozițiile specifice aplicabile obiectivului referitor la investițiile pentru creștere economică și locuri de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1080/20067. Tratatul privind funcționalitatea Uniunii Europene denumit în continuare TFUE
7. REGULAMENTUL (UE) NR. 1303/2013 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006

1.2 Contextualizarea legislației în cadrul Studiului

Contextul legislativ național privind delegarea și funcționarea serviciului public de transport local

Potrivit prevederilor art. 17, alin.(1), litera h din Legea nr. 92/2007, consiliile locale au atribuții referitoare la încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane.

Serviciul public de transport local de persoane din Orașul Corabia se organizează (cf. art. 1 alin. (4) din Legea nr. 92 / 2007) de către autoritatea administrației publice locale, pe raza unității administrativ teritoriale Corabia, cu respectarea următoarelor principii:

- garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului public de transport local;
- rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu a orașului Corabia;
- administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a orașului Corabia;
- utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului public de transport local;
- deplasarea în condiții de siguranță și confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- asigurarea executării unui serviciu public de transport public suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiari direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorul de transport autorizat;
- autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;
- susținerea dezvoltării economice a Orașului Corabia prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul Orașului Corabia, prin servicii de calitate;
- protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al Orașului Corabia;
- integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate traseele și pentru toate mijloacele de transport ale serviciului public local;
- dispacizarea serviciului public de transport local de persoane realizate prin programe permanente;
- consultarea viitoare a publicului în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind serviciul public de transport local, precum și modalitățile de funcționare a acestui serviciu.

Serviciul public de transport local de persoane, prin curse regulate, conform art. 24 din Legea nr. 92 /2007, se realizează prin hotărâre de dare în administrare sau prin contract de delegare a gestiunii, după caz, pe baza licenței de traseu.

Potrivit prevederilor art. 21 din Legea nr. 92/2007, serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

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

Alegerea modalității de atribuire a serviciilor publice de transport local se face, în condițiile prezentei legi, precum și ale Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin hotărâre adoptată de consiliile locale ori de Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, după caz.

Bunurile și elementele componente ale sistemelor publice de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului public de transport operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

Conform art. 8, alin.(3), litera d) din Legea nr. 51/2006, în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile deliberative ale administrației publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilități publice și adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice și darea în administrare sau, după caz, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice destinate furnizării/prestării acestora.

Conform art. 24, din Legea nr. 51/2006:

- (1) Bunurile ce compun sistemele de utilități publice prin intermediul cărora sunt furnizate/prestate serviciile de utilități publice pot fi:
 - a) date în administrare și exploatate în baza hotărârii de dare în administrare;
 - b) puse la dispoziție și exploatate în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.
- (2) În cazul gestiunii delegate, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice, utilizate pentru furnizarea/prestarea serviciilor și/sau activităților care fac obiectul delegării gestiunii, este parte intrinsecă a contractelor de delegare a gestiunii. Aceste sisteme se transmit operatorilor/operatorilor regionali spre administrare și exploatare pe perioada delegării gestiunii, odată cu gestiunea propriu-zisă a serviciilor și/sau a activităților delegate, în baza contractului de delegare a gestiunii.

Principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale, de asociațiile de dezvoltare intercomunitară și de alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în domeniul serviciului public de transport local potrivit prevederilor art. 1, alin. (6) din Legea nr. 92/2007, sunt:

- a) înființarea de compartimente sau servicii de specialitate pentru serviciul public de transport local, cu sau fără personalitate juridică, după caz, denumite în continuare autorități locale de transport;
- c) asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- d) informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului public de transport local;
- f) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- g) asigurarea continuității serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători existente;
- h) atribuirea contractelor de servicii publice definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, prevederilor Legii nr. 51/2006 a legislației în domeniul achizițiilor publice.

Contextul legislativ privind delegarea prin încredințare directă a contractului de servicii public de transport local

Ca principiu general, contractele de servicii publice se atribuie pe baza unei proceduri competitive de atribuire. Procedura competitivă de atribuire trebuie să fie deschisă tuturor operatorilor, transparentă, echitabilă și nediscriminatorie, astfel încât să creeze condițiile unei concurențe efective.

Legislația europeană (*Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, modificat de Regulamentul (UE) nr. 2338/2016*) permite excepții de la regula încredințării serviciului public prin procedură competitivă în cazurile în care:

- Furnizarea de servicii publice de transport de călători de către un **operator intern**
- Contracte de serviciu public cu o valoare medie anuală estimată de mai puțin de **1.000.000 EUR**
- Contracte de serviciu public ce vizează prestarea anuală de servicii de transport de călători pe **mai puțin de 300.000 de kilometri**.
- Atribuirea de contracte de serviciu public către **IMM-uri care exploatează cel mult 23 de vehicule rutiere**, în cazul în care valoarea medie anuală a serviciului este estimată la mai puțin de 2.000.000 euro sau serviciul public de transport călători vizează o distanță anuală de mai puțin de 600.000 km.

- Situații de urgență – perturbare / risc de perturbare a prestării serviciilor – atribuire directă / prelungire a unui Contract. Perioada pentru care contractul de servicii publice este atribuit sau prelungit prin măsuri de urgență nu depășește 2 ani.

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 permite statelor membre să impună o procedură competitivă de atribuire echitabilă, deschisă, transparentă și nediscriminatorie și în cazul contractelor de valoare redusă sau al operatorilor mici și mijlocii.

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

Condiții privind autoritatea și teritoriul

Contractul se poate atribui direct unui operator intern dacă:

- Serviciul se încredințează unui operator intern de către o **autoritate/un grup de autorități locale** competente care prestează servicii publice de transport de călători integrate.
- Serviciile de transport public de călători din cadrul unui contract atribuit, în mod direct, de un grup de autorități locale competente, trebuie să fie **integrate atât din punct de vedere geografic**, cât și **din punctul de vedere al transportului sau al tarifului, pe tot cuprinsul teritoriului** de care este responsabil grupul de autorități în cauză.
- Domeniul de aplicare geografic al unor astfel de servicii furnizate sub responsabilitatea unei autorități locale competente sau a unui grup de astfel de autorități ar trebui să fie definit astfel încât, în mod normal, aceste servicii locale să răspundă necesităților unei aglomerații urbane și/sau ale unei diviziuni administrative rurale.

Condiții privind Operatorul intern

- Operatorul intern trebuie să fie „o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă [...] exercită un **control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente**”.
- Criterii care trebuie luate în considerare pentru stabilirea controlului:
 - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere,
 - dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv,
 - participarea la capitalul social,
 - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale.
- În ceea ce privește criteriul proprietății, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu impune autorităților competente să dețină 100 % din capitalul operatorului intern, cu condiția să exercite o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii.

Condiții privind Controlul asupra Operatorului intern

Pentru a respecta **condiția de control**, trebuie întreprinse de UAT, cumulativ, următoarele măsuri administrative:

- numirea adunării generale a acționarilor și a consiliului de administrație, ca rezultat al **deținerii majorității capitalului social al operatorului intern**;
- exercitarea unui **control prealabil asupra regulamentului de organizare și funcționare a operatorului** propriu de drept privat;
- **înlăturarea posibilității operatorului propriu de drept privat de a avea o orientare proprie spre piață și o marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT**, realizată prin instituirea următoarelor măsuri:
 - controlul deciziilor strategice privind politica comercială a societății, exercitat prin:
 - a) numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului;
 - b) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor;

- c) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de întreprindere în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piețele pe care acționează;
- actul de încredințare a serviciului trebuie să precizeze, în mod concret, modalitatea prin care UAT va asigura un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice privind politica comercială și asupra deciziilor manageriale ale operatorului intern.
- Activitățile de transport ale operatorului intern, precum și ale oricărei alte entități asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă sunt **limitate geografic la teritoriul autorității competente;**
- Acești operatori sau organisme **nu pot participa la procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii de transport public de călători organizate în afara teritoriului autorității competente** (excepție: perioada de 2 ani până la expirarea propriului contract atribuit direct, în condițiile în care s-a luat decizia că nu îi va fi reînnoit prin încredințare directă și nu a încheiat niciun alt contract de serviciu public atribuit direct);
- Operatorul intern sau entitatea influențată de acesta nu trebuie să exploateze servicii publice de transport de călători, nici chiar în calitate de subcontractant ori să participe la proceduri de **atribuire în afara teritoriului autorității competente**, fie între granițele Uniunii, fie în alte regiuni ale lumii, având în vedere posibilitatea producerii unor efecte indirecte asupra pieței interne.
- Operatorul poate subcontracta parțial serviciul, dar prestarea celei mai importante părți din acesta îi revine; fără a aduce atingere unei analize de la caz la caz, ar fi rezonabil să se considere că subcontractarea a mai mult de o treime din serviciile de transport public ar necesita o justificare solidă.
- Subcontractarea de către operatorii interni trebuie să fie efectuată cu respectarea legislației privind achizițiile publice.

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

2.1 Arealul teritorial cuprins de serviciul de transport public local

Serviciul public de transport local analizat este organizat de U.A.T. Orașul Corabia și cuprinde teritoriul administrativ al orașului. Aria zonei de intervenție include orașul Corabia și localitățile componente (Tudor Vladimirescu și Vârtopuu).

Din punct de vedere geografic, orașul Corabia este situat în partea de sud a României, în apropierea confluenței Oltului cu Dunărea, la limita dintre județele Olt și Teleorman. Orașul Corabia este un oraș port situat pe malul stâng al Dunării, la o înălțime de 10-15 m față de nivelul apei, la granița cu Bulgaria. Administrativ, orașul Corabia (SIRUTA 12554) aparține județului Olt, și Regiunii de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia.

Conform PATN Secțiunea IV – Rețeaua de localități, Orașul Corabia are rangul III. Orașul Corabia are în componență un număr de trei localități, dintre care o localitate urbană (Corabia) și două localități rurale (Tudor Vladimirescu și Vârtopuu). Localitatea de reședință este localitatea Corabia, iar legătura dintre oraș și localitățile rurale se face prin:

- Tudor Vladimirescu aflată în partea de nord a orașului la o distanță de 3 km pe DC 124;
- Vârtopuu aflată în partea de nord-vest a orașului, la o distanță de 6,93 km pe DC 126 sau pe DJ 554A.

Din perspectiva conectivității regionale, Orașul Corabia este situat la distanțe relativ egale față de principalele orașe de importanță regională. Conform analizei prezentate în tabelul de mai jos, se observă că centrul regional Craiova este la fel de accesibil (1h și 20 min.) față de reședința de județ Slatina (1h și 17 min.), chiar dacă Craiova este situată la o distanță cu 13 km în plus față de Slatina, ceea ce indică conexiunile rutiere mai dezvoltate în direcția Craiovei. Față de cele două reședințe de județ situate în cele mai îndepărtate puncte ale regiunii, Drobeta-Turnu Severin respectiv Târgu Jiu, timpii de parcurs sunt similari (aproape 3 ore).

Orașul Corabia se învecinează cu:

- E: Comuna Gârcov;
- S: Dunărea, Bulgaria;
- V: Comuna Orlea;
- N: Comuna Vișina Veche.

Cel mai apropiat oraș de peste 200.000 locuitori este Craiova, situat la o distanță de 96 km, care pot fi parcurși rutier în aproximativ 1h și 30 min, în funcție de condițiile de trafic.

Populația orașului Corabia

Conform rezultatelor definitive ale RPL 2021 – Orașul Corabia avea o populație rezidentă de 13.527 locuitori, în scădere cu 8,4% față de numărul populației rezidente la ultimul recensământ din 2011.

Evoluția numărului de locuitori ai Orașului Corabia la recensămintele din 1977, 1992, 2002, 2011 și 2021

1977	1992	2002	2011	2021
19.705	22.386	20.610	14.770	13.527

Sursa: INS – Recensămintele populației

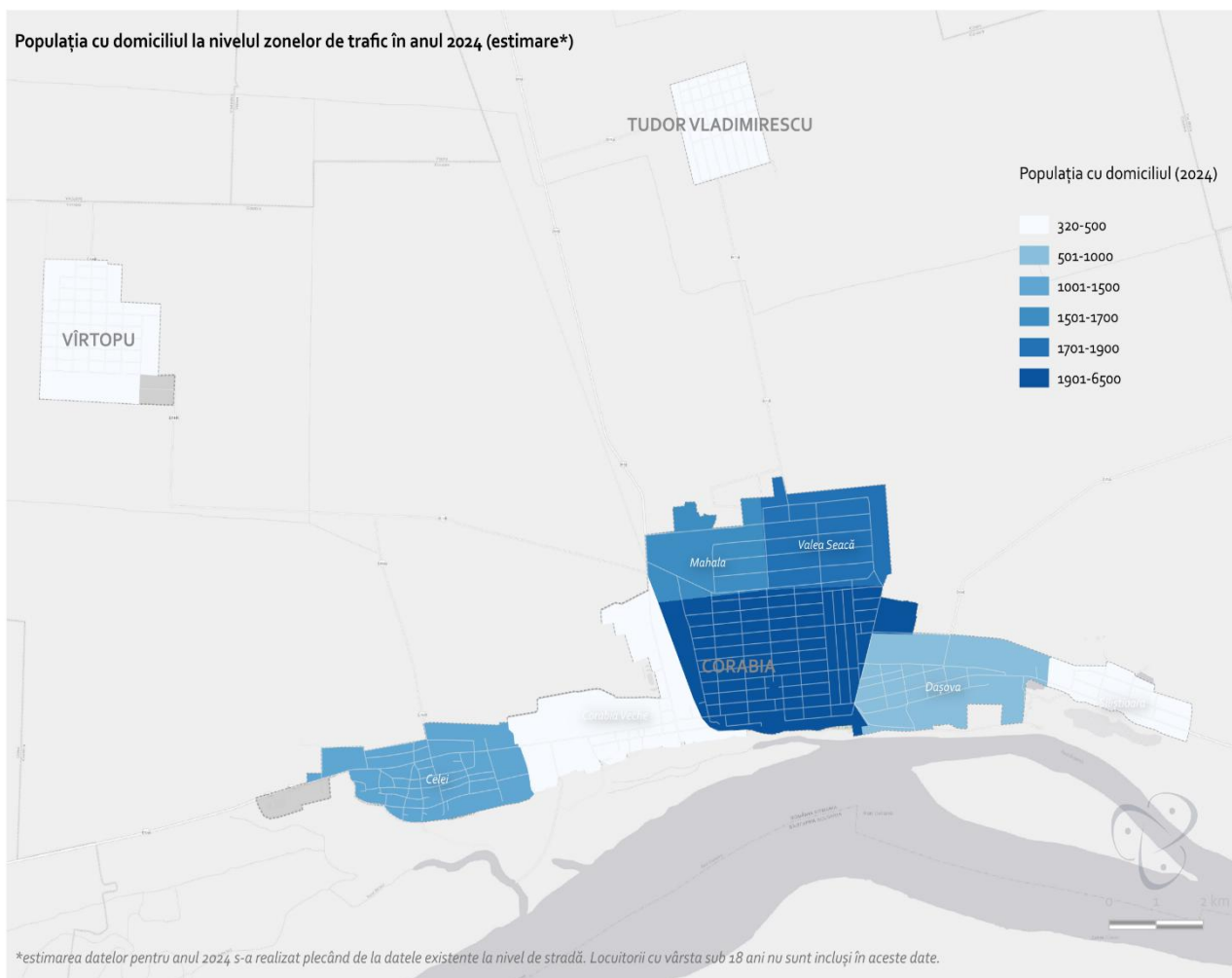
La 1 ianuarie 2026, în Orașul Corabia își aveau domiciliul 15.704 locuitori, reprezentând 4% din populația totală a județului Olt, respectiv 14% din populația urbană a aceluiași județ.

Din punct de vedere demografic, Orașul Corabia este caracterizat de un proces de reducere a populației și, în același timp, de apariția fenomenului de îmbătrânire a populației. Astfel, toate datele analizate în intervalul de referință 2000-2026, atestă o scădere cu 28,5% a numărului de locuitori, în cifre absolute scăderea fiind de 6.268 de locuitori.

Evoluția numărului de locuitori ai Orașului Corabia, după domiciliu în perioada 2000-2026

2000	2005	2010	2015	2020	2023	2026
21.972	21.109	19.906	18.556	17.164	16.283	15.704

Sursa: INS



Densitatea populației

Ocupând aproximativ 60% din suprafața intravilanului, locuirea în orașul Corabia se face sub două forme, o formă colectivă și una individuală. Ca localizare, locuirea colectivă se găsește concentrată în zona centrală a orașului, zonă delimitată la est de str. Grivița Roșie, la nord de str. Frații Golești, la vest de str. Caraiman până la intersecția cu str. C.A. Rosetti și str. București, la vest și la sud de str. Carpați. Regimul de înălțime din această zonă, este în general P+4.

Cea mai mare parte a populației este concentrată în zona centrală (Corabia Nouă), acolo se regăsesc principalele instituții publice de interes local, administrative, educaționale, culturale, comerciale etc.

Structura pe vârste a populației

Aproape 28% din populația orașului Corabia are 60 de ani și peste, adică cu mai bine de 10 puncte procentuale față de populația sub 20 de ani, caracteristică a unei populații profund îmbătrânite. Ponderile grupelor de vârstă cincinale cresc constant odată cu creșterea vârstei, ajungând ca proporția persoanelor de vârstă cuprinsă în intervalul 55-59 de ani să fie de trei ori mai mare față de copiii cu vârste sub 5 ani.

Structura pe categorii de vârstă a populației orașului Corabia la 1 ianuarie 2026

	Total	Masculin	Feminin	% din populația totală	
Total	157.04	7.653	8.051	100,00%	17,16%
0- 4 ani	530	292	238	3,37%	
5- 9 ani	693	364	329	4,41%	
10-14 ani	692	344	348	4,41%	

15-19 ani	780	424	356	4,97%	54,94%
20-24 ani	776	396	380	4,94%	
25-29 ani	819	431	388	5,22%	
30-34 ani	870	482	388	5,54%	
35-39 ani	1108	599	509	7,06%	
40-44 ani	1130	590	540	7,20%	
45-49 ani	1202	612	590	7,65%	
50-54 ani	1283	613	670	8,17%	
55-59 ani	1440	677	763	9,17%	
60-64 ani	1031	480	551	6,57%	27,90%
65-69 ani	1020	480	540	6,50%	
70-74 ani	981	409	572	6,25%	
75-79 ani	681	261	420	4,34%	
80-84 ani	343	107	236	2,18%	
85 ani și peste	325	92	233	2,07%	

Sursa: datelor INS; calcule proprii

Populația școlară

Față de anul 2023, numărul elevilor înscriși în anul 2024 în sistemul de învățământ din orașul Corabia a scăzut foarte mult, scăderea notată fiind generată de numărul mai redus al elevilor de liceu în anul 2024 față de anul anterior.

Numărul total al elevilor înscriși în unitățile de învățământ din orașul Corabia este de 2.535 elevi. Raportat la populația orașului, numărul elevilor reprezintă 16%.

Elevi înscriși în sistemul de învățământ din orașul Corabia

Niveluri de educație	2014	2017	2018	2019	2022	2023	2024
invatamantul primar	630	617	559	553	526	534	529
invatamantul gimnazial	528	483	500	486	487	417	402
invatamantul liceal	776	1.446	1.412	1.356	1.261	1.275	1.127
invatamantul profesional	91	119	124	130	58	66	55
invatamantul postliceal (inclusiv invatamantul special)	:	:	167	210	133	121	102
TOTAL	2.373	3.002	3.112	3.067	2.790	2.739	2.535

Profilul economic local

Potrivit datelor Ministerului Finanțelor Publice, profilul economic al orașului Corabia, după numărul de întreprinderi active, este caracterizat de patru sectoare principale. Așadar, ponderea cea mai mare a firmelor din orașul î era reprezentată de Comerț cu ridicata și cu amănuntul (38%), urmat de Transport și depozitare, Activități profesionale, științifice și tehnice și Hoteluri și restaurante, fiecare cu câte 8% din total.

Distribuția numărului agenților economici din orașul Corabia, după numărul de companii active în funcție de domeniul de activitate, conform clasificării CAEN, la finalul anului 2022, arată dominanța a trei sectoare economice comerț cu ridicata și amănuntul (38%), transporturile, activitățile profesionale și științifice precum și industria ospitalității însumau 24%, cu câte 8% fiecare. Împreună, cele patru sectoare reprezentau 68% din companiile care își desfășoară activitatea în orașul Corabia.

În anul 2022, primele trei sectoare economice cu cel mai mare aport la volumul economiei orașului Corabia sunt reprezentate de comerț (105,8 mil. lei – 35%), transporturi și depozitare (54,6 mil. lei – 17,9%) și agricultură (42,4 mil lei – 13,9%), care, cumulată reprezintă 66% din activitățile economice.

Forța de muncă

După numărul de salariați, sectoarele în care sunt implicați cei mai mulți angajați sunt Comerțul cu ridicata și cu amănuntul (311 angajați), industria prelucrătoare (294 angajați), Transport și depozitare (148 angajați), Construcții (84 angajați), Agricultură, silvicultură și pescuit (75 angajați) sau Hoteluri și restaurante (75 angajați).

După numărul de salariați, sectoarele cele mai reprezentative sunt Comerțul cu ridicata și cu amănuntul (311 angajați), industria prelucrătoare (294 angajați), Transport și depozitare (148 angajați), Construcții (84 angajați), Agricultură, silvicultură și pescuit (75 angajați) sau Hoteluri și restaurante (75 angajați).

Proгноze socio-economice

Din punct de vedere demografic populația orașului înregistrează o scădere evidentă. Cu toate acestea, orașul trebuie să facă eforturi pentru îmbunătățirea condițiilor socio-economice, a creșterii nivelului de calitate a vieții care pot induce efecte pozitive asupra tendințelor actuale de reducere a numărului de locuitori.

Chiar dacă evoluția numărului de locuitori după domiciliu, pe baza datelor existente, nu este cel mai precis indicator, ipotezele pe care sunt construite prognozele realizate în cadrul PMUD atestă tendința generală de scădere și în orizontul mediu de timp. Astfel, în orizontul de timp 2023-2030 plecând de la tendința actuală, numărul locuitorilor va continua să scadă, astfel încât prognoza anticipează că anul 2030 va marca momentul când numărul de locuitori va scădea sub pragul de 15.000 locuitori.

Prognoza numărului de locuitori ai Orașului Corabia, după domiciliu în perioada 2023-2030

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
16.214	16.161	15.938	15.704	15.493	15.271	15.048	14.826

Sursa: Calcule proprii

În intervalul analizat 2015-2022, cel pe care este construit scenariul de prognoză, arată o tendință medie anuală de scădere cu aproximativ 2%. Perioada analizată este caracterizată de o serie de evenimente care au influențat în mod negativ evoluția economică de creștere care caracteriza anii dinainte de 2019. Anii 2019-2021 au fost marcați de situația pandemică generată de COVID19 care consemnează un moment de scădere, remarcat după anul 2021, când numărul total al angajaților din Corabia s-a redus cu 10%, în termeni absoluți o scădere de 238 de angajați. Așa cum aminteam, prognoza se bazează pe tendința generală de scădere care continuă până în 2024. Începând cu 2024, prognoza estimează o creștere medie anuală de aproximativ 4% a numărului de angajați.

Prognoza numărului mediu de angajați ai Orașului Corabia, în perioada 2023-2030

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
2.203	2.142	2.083	2.166	2.253	2.343	2.436	2.534

Sursa: Calcule proprii

Indicele de motorizare reprezintă unul din instrumentele folosite pentru evaluarea nivelului de dezvoltare socio-economică a unei localități. Practic, acest indicator sintetizează, prin raportarea numărului de locuitori la nivelul deținerii de autoturisme personale, cât de dezvoltată este o localitate. În tabelul de mai jos este prezentată prognoza evoluției motorizării, care înregistrează o tendință generală de creștere, în concordanță cu tendința generală de creștere înregistrată la toate nivelurile (național, regional și județean).

Cu toate acestea, chiar dacă nivelul de deținere a autovehiculelor personale este în urma celorlalte niveluri, în orizontul de timp 2023-2030 numărul de autoturisme deținut de locuitorii orașului va continua să crească ceea ce presupune creșterea presiunii acestora supra infrastructurii locale de transport.

Estimarea indicelui de motorizare al Orașului Corabia (vehicule/1.000 locuitori) în perioada 2023-2030

2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
389	417	433	455	477	501	526	552

Sursa: Calcule proprii

Principalele aspecte identificate din punct de vedere ale indicatorilor demografici:

- În perioada 2000-2023, populația Orașului Corabia s-a redus cu aproximativ 26% (5.589 locuitori) – prognoza din PMUD pentru intervalul 2023-2030 atestă continuarea trendului negativ;
- Creșterea vârstei mediane, în 2023 vârsta mediană a locuitorilor Orașului Corabia era de 44 ani, cu 3 ani mai mare comparativ cu vârsta mediană înregistrată la nivel național și cu 1 an mai mare față de vârsta mediană din județul Olt și Regiunea SV Oltenia;
- Indicele de motorizare își va continua evoluția pozitivă și în perioada 2023-2030;
- Numărul mediu de angajați va continua să crească.

Rețeaua stradală

Schema de organizare a rețelei principale de trafic rutier din orașul Corabia este una de tip rectangular, ceea ce arată caracterul istoric de planificare urbană al orașului, care se prezintă sub forma a două direcții principale, în lungul drumurilor naționale și două secundare, pe traseul celor două drumuri județene, după cum urmează:

- DN 54 – Turnu Măgurele – Corabia – Bechet;
- DN 54A – Corabia – Dăbuleni – Bechet;
- DJ 543 – Corabia – Izbiceni;
- DJ 544A – Corabia – Vădăstrița.

Rețeaua stradală a orașului este clasificată conform categoriilor de mai jos, și cuprinde străzi cu o bandă pe sens, precum și străzi înguste, cu îmbrăcăminte asfaltică, betonate și împietruite,

- Străzi de categoria a II-a (de legătură – asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit);
- Străzi de categoria a III-a (colectoare – preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură);
- Străzi de categoria a IV-a (străzi de folosință locală, care asigură accesul la zonele de locuit).

Ca urmare a evaluării vizuale a stării drumurilor din orașul Corabia s-a constatat că starea drumurilor este diferențiată în funcție de zona din oraș. Astfel coridoarele principale de circulație se află într-o stare bună, la fel și cele din zona centrală. O situație aparte se întâlnește în zonele periferice acolo unde drumurile nu au îmbrăcăminte definitivă, necesitând investiții multianuale pentru împietruire.

Una dintre principalele disfuncționalități înregistrate la nivelul sistemului rutier al Orașului Corabia este reprezentată de lipsa unei variante de ocolire care să reducă din traficul greu și a celui de tranzit, care în prezent tranzitează axele majore.

Un alt aspect care contribuie la apariția unor disfuncționalități în buna desfășurare a traficului rutier este localizat în zona trecerilor la nivel cu calea ferată (DN 54), care se află într-o stare tehnică improprie (denivelări etc.) precum și de existența unor „valuri de asfalt” în zona intersecțiilor majore (DN 54-DN54A) cauzate, în principal, de traficul greu din timpul perioadelor cu temperaturi ridicate dar și de nerespectarea regimului de încărcare.

Transport Public

Transportul public local de călători din orașul Corabia este în curs de înființare și operaționalizare. Se estimează că în cea de-a doua parte a anului 2026, sistemul de transport public local va fi funcțional și va presupune deservirea a trei trasee de transport local cu 2 microbuze electrice care vor face legătura între localitățile componente și cartierele orașului Corabia.

În ceea ce privește transportul public județean prin servicii regulate, în conformitate cu programul județean de transport, locuitorii din oraș sunt deserviți de un număr de 13 trasee, prin care sunt conectate principalele destinații, de importanță județeană (Slatina – reședința de județ – 2 curse dus-întors, zilnice) și cele mai frecvente, cu localitățile din jurul orașului.

În orașul Corabia sunt autorizate următoarele autogări, respectiv locuri în care pot staționa mijloacele de transport în comun:

- Autogara Sucidava (Str. Trecerea Dunării);
- Autogara SC EBA-FAG SRL (Str. Trecerea Dunării nr. 18).
- Str. 1 Mai, tronsonul cuprins între str. Carpați și str. C.A. Rosetti.

Conform rezultatelor sondajului realizat la nivelul Orașului, 97% din respondenți apreciază că gradul actual de deservire a nevoilor de transport public este unul foarte prost. În privința utilizării în condițiile existenței unui sistem de transport public funcțional 100% din respondenți au declarat că ar utiliza serviciile sistemului de transport public (62% Sigura DA și 38% DA).

2.2. Descrierea serviciului de transport public local

Serviciul public de transport local prin curse regulate la nivelul orașului Corabia 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 unității administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea consiliului local, în scopul asigurării serviciului public de transport local.

În conformitate cu prevederile articolului 17 din Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Local are următoarele atribuții:

- a) 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;
- b) 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, în conformitate cu prevederile prezentei legi;
- c) actualizarea periodică a traseelor și a programelor de transport în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public local, feroviar, aerian sau naval de persoane existent, precum și corelarea între modalitățile de realizare a serviciului de transport public local de persoane cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou și în regim de taxi, după caz;
- d) întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, în condițiile legii;
- e) aprobarea 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 asociațiilor de dezvoltare comunitară;
- f) proiectarea și executarea lucrărilor de investiții în infrastructura tehnico-edilărie aferentă sistemelor de transport public local într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților/județelor, cu planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de protecție a mediului, cu modalitățile de realizare a serviciilor respective și în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- g) asocierea intercomunitară în condițiile legii, în vederea realizării unor investiții de interes comun în domeniul infrastructurii tehnico-edilărie aferente sistemului de transport public local, precum și administrarea acestuia;
- h) concesionarea, precum și încheierea contractelor de atribuire a gestiunii serviciului de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilărie aferente din proprietatea publică sau privată a localităților;

- i) acordarea de facilități și subvenții operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați care efectuează transport public local de persoane, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, susținerea și încurajarea dezvoltării serviciului, cu respectarea legislației fiscale în vigoare;
- j) autorizarea transportatorilor, denumiți transportatori autorizați, astfel cum au fost definiți prin prezenta lege, pentru realizarea de către aceștia a serviciului de transport public local, respectiv:
 - 1. transportul public de persoane prin curse regulate executate cu tramvaie, troleibuze, trenuri de metrou;
 - 2. transportul public local de persoane sau de mărfuri în regim de taxi;
 - 3. transportul public local de persoane cu autoturisme în regim de închiriere;
 - 4. transportul public local de mărfuri în regim contractual;
 - 5. alte servicii de transport public local, cu excepția transportului de mărfuri și persoane pe căile navigabile interioare care se realizează pe bază de licențe de transport emise de Autoritatea Navală Română;
- k) finanțarea sau, după caz, contractarea ori garantarea, în condițiile legii, a împrumuturilor pentru realizarea programelor de investiții vizând dezvoltarea și eficientizarea serviciilor de transport, precum și înființarea, reabilitarea, dezvoltarea, modernizarea și extinderea sistemului de transport public local aparținând patrimoniului unităților administrativ-teritoriale;
- l) elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local, cu consultarea asociațiilor reprezentative profesionale și patronale ale operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați, precum și a organizațiilor sindicale teritoriale din domeniu;
- m) 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;
- n) stabilirea subvenției acordate de la bugetul local sau județean, după caz, pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat, după caz, pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului;
- o) asigurarea resurselor bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public de persoane pentru unele categorii sociale defavorizate, stabilite prin hotărâri ale consiliilor locale, după caz, ori prin lege.

Serviciul de transport public local din Orașul Corabia a fost înființat și va fi dezvoltat în cadrul proiectului *Alternative Sustenabile pentru Transportul Local în Orașul Corabia* finanțat prin Programul Regional Sud Vest Oltenia 2021-2027, prin intermediul căruia urmează să se realizeze investiții pentru creșterea mobilității urbane în Orașul Corabia prin dezvoltarea unui sistem de transport modern integrat, accesibil și durabil, care să contribuie la reducerea emisiilor de carbon, prin înființarea traselor de transport public local, construirea stațiilor de transport, achiziționarea a două microbuze electrice, amplasarea a 3 stații de încărcare și crearea unui sistem de bilete integrate pentru calatori.

Obiectivul general al proiectului "Alternative Sustenabile pentru Transportul Local în Orașul Corabia" vizează creșterea mobilității urbane durabile în Orașul Corabia prin dezvoltarea unui sistem de transport public modern integrat și dezvoltarea transportului nemotorizat, accesibil și durabil. Scopul proiectului este de a contribui la reducerea emisiilor de carbon prin scăderea impactului transportului local asupra mediului.

Prin intermediul acestui proiect vor fi sprijinite activități specifice realizării de investiții pentru creșterea mobilității urbane în Orașul Corabia prin dezvoltarea unui sistem de transport modern integrat, accesibil și durabil, care să contribuie la reducerea emisiilor de carbon, prin:

- Înființarea transportului public în orașul Corabia
- Achiziționarea de autobuze electrice
- Crearea traseelor de transport public electric
- Crearea sistemelor de bilete integrate pentru călători
- Extinderea rețelelor de piste dedicate circulației bicicletelor
- Extinderea sistemelor de închiriere a bicicletelor

Obiectivele specifice ale proiectului sunt:

- OS1. Înființarea serviciului de transport public local în Orașul Corabia
- OS2. Înființarea unor trasee de transport public local în orașul Corabia
- OS3. Construirea/ modernizarea stațiilor de transport public

- OS4. Achiziționarea de autobuze electrice utilizate pentru prestarea serviciului de transport public de călători, inclusiv stații de alimentare
- OS5. Crearea unui sistem de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”)
- OS6. Extinderea rețelelor destinate circulației bicicletelor
- OS7. Amenajarea unor stații de bike sharing pentru biciclete
- OS8. Amenajarea unui traseu pietonal pe direcția est – vest
- OS9. Promovarea alternativelor nepoluante de transport local

Pentru atingerea acestor obiective, proiectul va cuprinde și un pachet de măsuri care vor contribui la promovarea și îmbunătățirea modurilor nemotorizate de transport, implicit la încurajarea și facilitarea transferului către acestea de la transportul individual cu autoturismul, precum și la încurajarea utilizării transportului public. Măsurile propuse de către proiect corespund atât cu obiectivele specifice ale proiectului, cât și cu obiectivele Planului Integrat de Mobilitate Urbană Durabilă a Orașului Corabia. Aceste măsuri contribuie la creșterea accesibilității pe plan local, îmbunătățirea condițiilor de mediu, a siguranței circulației, precum și a calității vieții asigurând o mai bună eficiență economică.

Buna funcționalitate a sistemului de transport va implica:

1. Servicii de întreținere/curățenie interioară și exterioară a componentelor sistemului, inclusiv a stațiilor.
2. Servicii privind reparații necesare stațiilor de calatori, respectiv a sistemului de bilete.
3. Servicii de administrare facturi/amenzi și baza de date utilizatori, pregătirea statisticilor de utilizare, a rapoartelor
4. Call Center-funcționare, operare.
5. Relația cu utilizatorii.
6. Asigurarea utilităților, internet și electricitate, necesare funcționării sistemului
7. Realizarea reparațiilor acoperite de garanție ;
8. Colectarea și procesarea încasărilor legate de sistemul de bilete, fizic sau electronic;
9. Emiterea, urmărirea și încasarea taxelor percepute utilizatorilor;
10. Acțiuni legale privind deteriorarea sau furtul componentelor sistemului, precum și orice alte acțiuni legale ce apar ca și consecință a sistemului, dacă nu sunt din culpa exclusivă a prestatorului.

Furnizorul sistemului de e-ticketing va deține un centru intern de comanda și gestiune a sistemului, cu servicii de urmărire sistem și call center care are rolul de a coordona tot sistemul de bilete și de a face management general pe servere, sistem de operare, stații, și managementul incidentelor (hardware, software, centru de comanda, incidente stații, incidente vandalism, etc.) cu metode de remediere rapide pentru a menține sistemul funcțional, în parametrii proiectați.

2.2.1 Infrastructura existentă

La momentul finalizării achizițiilor din cadrul proiectului *Alternative Sustenabile pentru Transportul Local în Orașul Corabia*, vor fi utilizate pentru sistemul public de transport în comun din orașul Corabia (concesionate către operatorul de transport) următoarele active:

Denumire activ	Buc.	Preț unitar (fără TVA)*	Total valoare cu TVA*	Parametri tehnici orientativi*
Microbuze electrice	2	1.421.750,00	3.440.635,00	- Capacitate : Max. 24 locuri - Autonomie : Min. 100 km
Sistem de ticketing si e-ticketing	1	615.000,00	744.150,00	compus din următoarele componente: - componenta pentru management; - componenta pentru punctele de vânzare; - componenta pentru comunicare și informare; - componenta pentru mijloacele de transport în comun; - componente pentru panourile de informare; - componenta pentru automatul de vânzare și

Denumire activ	Buc.	Preț unitar (fără TVA)*	Total valoare cu TVA*	Parametri tehnici orientativi*
				reîncărcarea biletelor. - 6 sisteme de ticketing în stațiile de transport
Stație de încărcare rapidă	4	78.323,00	379.083,32	Putere încărcare 60kW/20kW module putere 97% eficiență și certificare CE
Stație de transport SMART	5	44.562,00	269.600,10	Dotări: • 1 panou fotovoltaic cu celule solare, putere 100 W • 1 bancă dublă din lemn tratat pentru utilizare la exterior • 2 prize de încărcare telefoane cu cate 2 USB-uri. Output 5V/2.1A în lateralele băncii • 1 acumulator 12V/33Ah • 1 cutie cu încuietoare pentru acumulator • 1 regulator solar 20 A • 1 lampă Led pentru iluminat interior ambiental al stației • sistem de scurgere a apelor pluviale
TOTAL			4.833.468,42	

*vor fi definitivate la momentul concesiunii

Microbuzele vor fi garate în garajul situat la adresa str. Carpați nr. 105, aflat în proprietatea orașului Corabia, unde vor fi amplasate și două stații de încărcare. Parcarea ce deservește garajul va fi, de asemenea, utilizată de operatorul de transport.

2.3.2. Traseele de transport public local

Serviciul public local de transport persoane de pe arealul U.A.T. Orașul Corabia va fi organizat în trei trasee:

Traseul 1 – Corabia - Vârtopu

Distanța cursă completă (depou-depou) – 23,8 km

Km. pe sens – 11,8 km

Frecvență (curse planificate complete / zi): 4

Capacitate transport (locuri/cursă): 24

Ora primei curse (dus): 6:30

Ora ultimei curse (dus): 16:30

Ora primei curse (întors): 7:00

Ora ultimei curse (întors): 17:00

Număr stații: 3

Stații încărcare: 2, rapide (Vârtopu, Autogară)



Traseul 2 – Corabia – Tudor Vladimirescu

Distanța cursă completă (depou-depou) – 15,4 km

Km. pe sens – 7,6 km

Frecvență (curse planificate complete / zi): 4

Capacitate transport (locuri/cursă): 24

Ora primei curse (dus): 6:40

Ora ultimei curse (dus): 18:30

Ora primei curse (întors): 7:00
 Ora ultimei curse (întors): 17:00
 Număr stații: 2
 Stații încărcare: 2, rapide (Tudor Vladimirescu, Autogară)



Traseul 3 – Siliștioara - Celei

Notă: traseu circular cu plecare din stația Corabia Autogară și întoarcerea în aceeași stație

Distanța cursă completă (depou-depou) – 35,2 km
 Km. pe sens – 17,5 km
 Frecvență (curse planificate complete / zi): 8
 Capacitate transport (locuri/cursă): 24
 Ora primei curse (dus): 7:20
 Ora ultimei curse (dus): 17:30
 Ora primei curse (întors): 7:25
 Ora ultimei curse (întors): 17:30
 Număr stații: 4
 Stații încărcare: 1, rapidă (Autogara Corabia)



Stațiile de transport public

În arealul de studiu sunt stabilite 5 stații de transport în comun. Componenta traseelor stabilite în funcție de stațiile de transport public este următoarea:

Traseul 1 – Corabia – Vîrtopu

- Stație de plecare: Autogara Corabia
- Stație intermediară: Bursa de pește
- Stație finală: Vîrtopu

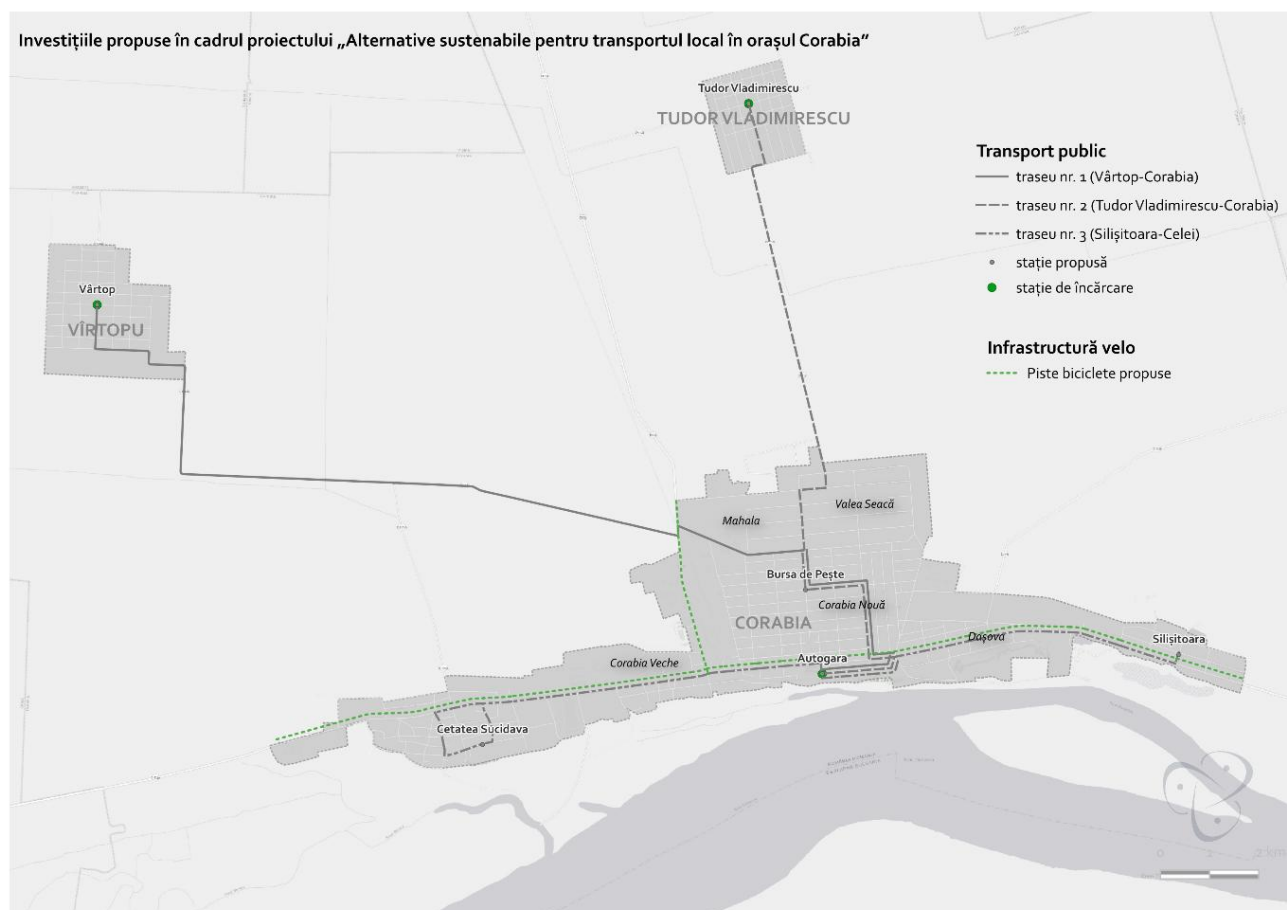
Traseul 2 – Corabia – Tudor Vladimirescu

- Stație de plecare: Autogara Corabia
- Stație intermediară: Bursa de pește
- Stație finală: Tudor Vladimirescu

Traseul 3 – Siliștioara - Celei

- Stație de plecare: Autogara Corabia
- Stație intermediară: Siliștioara
- Stație intermediară: Autogara Corabia
- Stație intermediară: Celei
- Stație finală: Autogara Corabia

Investițiile propuse în cadrul proiectului „Alternative sustenabile pentru transportul local în orașul Corabia”



2.2.3. Programul de transport

Serviciul de transport public local din Orașul Corabia este organizat prin curse zilnice (luni-duminică), pe traseele stabilite, după următorul program**:

Traseul 1 – Corabia – Vârtopu

Vor fi realizate opriri pentru îmbarcarea/ debarcarea călătorilor în următoarele stații publice:

Nr.crt.	Stația publică	Nr. curse.	Program oprire în stație			
			DUS		ÎNTORS	
			prima cursă	ultima cursă	prima cursă	ultima cursă
1	Corabia Autogară	4	6:30	16:30	7:20	17:00
2	Bursa de pește	4	6:35	16:35	7:15	17:15
3	Vârtopu	4	6:50	18:50	7:00	17:20

Traseul 2 – Corabia – Tudor Vladimirescu

Vor fi realizate opriri pentru îmbarcarea/ debarcarea călătorilor în următoarele stații publice:

Nr.crt.	Stația publică	Nr. curse.	Program oprire în stație			
			DUS		ÎNTORS	
			prima cursă	ultima cursă	prima cursă	ultima cursă
1	Corabia Autogară	4	6:40	16:40	7:00	17:00
2	Bursa de pește	4	6:45	16:45	7:10	17:10
3	Tudor Vladimirescu	4	6:55	16:50	7:15	17:15

Traseul 3 – Siliștioara - Celei

Notă: traseu circular cu plecare din stația Corabia Autogară și întoarcerea în aceeași stație

Nr. crt.	Stația publică	Nr. curse.	Program oprire în stație			
			DUS		ÎNTORS	
			prima cursă	ultima cursă	prima cursă	ultima cursă
1	Corabia Autogară	8	7:25	17:30	8:10	18:20
2	Siliștioara	8	7:35	17:40	8:00	18:10
3	Corabia Autogară	8	7:45	17:50	7:50	18:00
4	Celei	8	8:00	18:05	7:35	17:45
5	Corabia Autogară	8	8:15	18:20	7:20	17:30

Planul de transport care acoperă toate traseele și cursele zilnice este:

Traseul / stația	Microbuz 1	Microbuz 2	Microbuz 1	Microbuz 2	Microbuz 1	Microbuz 2	Microbuz 1	Microbuz 2
Traseu 1	cursa 1		cursa 2		cursa 3		cursa 4	
Corabia	06:30		09:30		15:30		16:30	
Bursa de pește	06:35		09:35		15:35		16:35	
Vârtopu	06:50		09:50		15:50		16:50	
Vârtopu	07:00		10:00		16:00		17:00	
Bursa de pește	07:15		10:15		16:15		17:15	
Corabia	07:20		10:20		16:20		17:20	
Traseu 2		cursa 1		cursa 2		cursa 3		cursa 4
Corabia		06:40		09:40		15:40		16:40
Bursa de pește		06:45		09:45		15:45		16:45
Tudor Vladimirescu		06:55		09:55		15:55		16:55
Tudor Vladimirescu		07:00		10:00		16:00		17:00
Bursa de pește		07:10		10:10		16:10		17:10
Corabia		07:15		10:15		16:15		17:15
Traseu 3	cursa 1	cursa 2	cursa 3	cursa 4	cursa 5	cursa 6	cursa 7	cursa 8
Corabia	07:25	08:10	08:30	09:20	14:10	15:00	17:30	18:20
Siliștioara	07:35	08:00	08:40	09:10	14:20	14:50	17:40	18:10
Corabia	07:45	07:50	08:50	09:00	14:30	14:40	17:50	18:00
Sucidava	08:00	07:35	09:05	08:45	14:45	14:25	18:05	17:45
Corabia	08:15	07:20	09:20	08:30	15:00	14:10	18:20	17:30

****Notă:** programul final de transport va fi stabilit după efectuarea testelor de traseu în condiții reale, după achiziționarea microbuzelor.

Capitolul III. PREZENTAREA OPERATORULUI - SERVICII COMUNITARE CORABIA S.R.L

Societatea comercială Servicii Comunitare Corabia S.R.L. din Corabia, având CUI 38823454, a fost înființată în anul 2018 de către Consiliul Local al Orașului Corabia cu scopul prestării serviciilor publice ale orașului. Este societate subordonată Consiliului Local Corabia care deține toate părțile sociale ale acesteia. Sediul administrativ al societății se găsește în orașul Corabia, la adresa Str. Cezar Bolliac, nr. 25, clădirea C1.

Principalii indicatori bilanțieri ai SC Servicii Comunitare Corabia SRL

indicator	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Cifra de afaceri	1.776.875	2.041.634	2.201.232	2.418.612	2.703.535	2.248.515	2.276.936
Profit net	173.662	-44.787	10.869	182.136	-11.773	56.948	-79.298
Datorii	170.621	178.141	242.943	174.674	149.737	270.699	192.760
Active imobilizate	4.333	39.913	47.890	79.416	56.224	33.698	15.949
Active circulante	340.150	267.303	334.997	417.337	403.818	604.254	464.766
Capitaluri proprii	173.862	129.075	139.944	322.079	310.305	367.253	287.955
Număr mediu de salariați	37	43	48	42	31	31	31

Sursa datelor: Ministerul de Finanțe

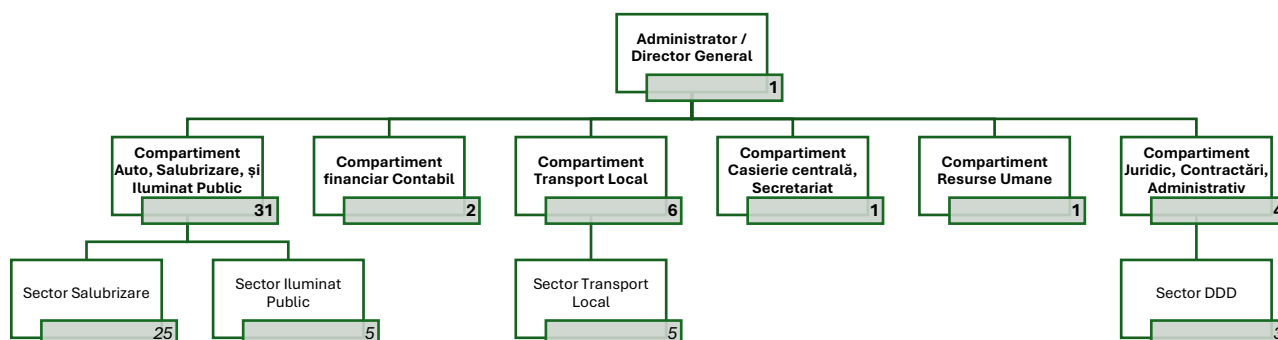
În anul 2024, societatea a înregistrat o cifră de afaceri de 2.276.936 lei și o pierdere contabilă de 79.298 lei. Compania a avut o creștere constantă a cifrei de afaceri între 2018 și 2022, de la 1,78 mil. lei la 2,70 mil. lei (+52%). În 2023 apare o scădere semnificativă (circa 17%), urmată de o ușoară revenire în 2024. Datoriile societății se mențin relativ moderate raportat la active și capitaluri proprii, cu o creștere semnificativă în anul 2023 dar care s-a redus parțial în 2024.

Numărul mediu de salariați a atins maximul în anul 2020 (48), a scăzut și a rămas constant începând cu anul 2021 la 31 de salariați. La 1 mai 2026, societatea are un stat de funcții cu 46 de poziții din care 31 sunt ocupate și 25 vacante.

Per ansamblu, compania este într-o situație financiară bună, cu toate că evoluția din 2023–2024 indică o deteriorare a performanței economice, dar trebuie să se noteze dependența financiară de contribuțiile de la bugetul local.

La data de 01.05.2026, operatorul are următoarea organigramă și structură de personal

ORGANIGRAMA SC Servicii Comunitare Corabia SRL



STATUL DE FUNCȚII
al SC Servicii Comunitare Corabia SRL

Administrație

Nr. crt.	Funcția			Nivel studii	Nr. posturi	Din care vacante	Obs.
	Clasa, grad profesional	De conducere	De execuție				
1	Administrator	x	-	S	1	0	-
TOTAL					1	0	-

Compartiment Casierie centrală, Secretariat

Nr. crt.	Funcția			Nivel studii	Nr. posturi	Din care vacante	Obs.
	Clasa, grad profesional	De conducere	De execuție				
1	casier	-	x	M	1	-	-
TOTAL					1	0	-

Compartiment Auto, Salubritate și Iluminat Public

Nr. crt.	Funcția			Nivel studii	Nr. posturi	Din care vacante	Obs.
	Clasa, grad profesional	De conducere	De execuție				
1	șef compartiment auto salubritate și iluminat public	-	x	S	1	1	
2	dispecer	-	x	M	1	1	-
3	electrician	-	x	M	1		
4	electrician autorizat	-	x	M	1		
5	lucrator salubritate	-	x	G/M	16	11	
6	mecanic intretinere	-	x	M	1	1	
7	muncitor	-	x	M	2	2	
8	sofer	-	x	M	8	1	
TOTAL					31	17	-

Compartiment Financiar Contabil

Nr. crt.	Funcția			Nivel studii	Nr. posturi	Din care vacante	Obs.
	Clasa, grad profesional	De conducere	De execuție				
1	șef compartiment financiar contabil	-	x	S	1	-	-
2	compartiment financiar contabilitate	-	x	M	1	1	-
TOTAL					2	1	-

Compartiment Juridic, Contractări, Administrativ

Nr. crt.	Funcția			Nivel studii	Nr. posturi	Din care vacante	Obs.
	Clasa, grad profesional	De conducere	De execuție				
1	consilier juridic	-	x	S	1	-	-
2	șef sector DDD	-	x	M	1	-	-
3	medic veterinar	-	x	S	1	1	-
4	muncitor	-	x	G/M	1	-	-
TOTAL					4	1	-

Compartiment Resurse Umane

Nr. crt.	Funcția			Nivel studii	Nr. posturi	Din care vacante	Obs.
	Clasa, grad profesional	De conducere	De execuție				
1	inspector/referent resurse umane	-	x	M/S	1	-	-
TOTAL					1	0	-

Compartiment Transport Local

Nr. crt.	Funcția			Nivel studii	Nr. posturi	Din care vacante	Obs.
	Clasa, grad profesional	De conducere	De execuție				
1	Manager de transport	-	x	S	1	1	-
2	Șofer	-	x	M	5	5	-
TOTAL					6	6	-

Operatorul se obligă să respecte toate normele naționale și europene referitoare la protecția socială a angajaților, inclusiv cele referitoare la măsurile de protecție socială luate în cazul concedierilor colective, ca urmare a planurilor de restructurare, precum și reglementările privind combaterea discriminării la locul de muncă.

Personalul cu atribuții în siguranța traficului va face periodic subiectul unei examinări psihologice și medicale, potrivit legislației în vigoare.

Personalul Operatorului este pe deplin conștient de obligația sa de a se conforma reglementărilor în vigoare, instrucțiunilor și altor documente din care reies sarcini și responsabilități, precum ședințe, discuții, panouri informative.

Pentru a atinge și menține competența necesară pentru activitățile prestate potrivit prezentului contract, se vor identifica, planifica și conduce activități de instruire pentru toate categoriile de angajați ai Operatorului. Cursurile de instruire vor fi ținute în domeniul profesional, al managementului calității și al siguranței la lucru

Capitolul IV. INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂȚĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ, PRECUM ȘI A CONDIȚIILOR SOCIALE ȘI DE MEDIU ȘI EXTINDEREA SAU RESTRÂNGEREA SERVICIULUI, DUPĂ CAZ

Între obiectivele principale urmărite în procesul de organizare a serviciului de transport public local de călători prin curse regulate se regăsesc:

- asigurarea opțiunilor de deplasare accesibile economic și diversificate pentru toți locuitorii către serviciile și destinațiile de interes;
- creșterea siguranței și securității în deplasare pentru întreaga comunitate locală, indiferent de modalitatea de deplasare folosită;
- reducerea consumului de energie, a gradului de poluare fonică și a aerului cauzate de emisiile de GES asociate sistemului de transport;
- asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport, corelate cu fluxurile de călători;
- informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local de persoane;
- asigurarea finanțării necesare dezvoltării componentelor sistemului de transport public local de persoane.

Planul de mobilitate urbană durabilă al Orașului Corabia urmărește aplicarea conceptelor și principiilor de planificare existente la nivel european și național privind mobilitatea urbană, adaptate la specificul local al orașului Corabia, incluzând în proiectele și măsurile de îmbunătățire a mobilității și calității vieții. PMUD include analiza situației existente a mobilității, planul de acțiune, lista de proiecte și posibilele surse de finanțare a acestora.

Prioritățile stabilite vizează reducerea traficului motorizat prin crearea de variante alternative de deplasare, îmbunătățirea fluxurilor de circulație prin implementarea unor instrumente specifice de management al mobilității, crearea unui sistem funcțional și eficient de transport în comun, care să deservească întreaga arie de intervenție, și mai ales implementarea proiectelor de transport nemotorizat.

Una din direcțiile cheie de acțiune a PMUD Corabia este dezvoltarea unui sistem de transport public local într-un sistem multimodal eficient și sigur de transport public, ecologic și care să fie accesibil tuturor cetățenilor din aria de intervenție. Prin dezvoltarea serviciului de transport public se promovează o alternativă viabilă la transportul motorizat individual și mai ales se asigură accesul întregii comunități locale la un sistem de transport modern, cu rolul de a conecta principalele puncte de interes (locuri de muncă, spații comerciale, administrativ etc.).

În acest scop măsurile necesare vizează achiziționarea de microbuze electrice, construirea/modernizarea stațiilor de transport public, construirea unei autobaze pentru autobuzele aferente transportului public, inclusiv infrastructura aferentă și achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice. Totodată sunt necesare o serie de intervenții privind modernizarea și reabilitarea unor sectoare de drum, care să eficientizeze inclusiv potențialele trasee de transport public local, dar și acțiuni de creare de noi spații de parcare, sau dezvoltarea infrastructurii de mobilitate electrică.

Lista proiectelor de investiții propuse la nivelul orașului Corabia pe termen scurt și mediu sunt:

- Plantarea de perdele vegetale - verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de traficul rutier
- Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri orășenești în orașul Corabia, județul Olt
- Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție
- Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului
- Realizarea unei autobaze
- Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- Reglementarea politicii de parcare

- Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
- Iluminarea trecerilor de pietoni nesemaforizate din orașul Corabia
- Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare
- Instalarea sistemelor de calmare a traficului în anumite zone
- Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni

Dintre toate aceste propuneri de proiecte, amenajarea unei autobaze este cea mai importantă investiție necesară pentru sistemul de transport public local din orașul Corabia, în varianta în care va fi constituit la finalizarea proiectului.

Capitolul V. CONTROLUL EXERCITAT DE CĂTRE AUTORITATEA CONTRACTANTĂ ASUPRA ACTIVITĂȚII OPERATORILOR

În conformitate cu prevederile art. 16 alin. (1) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale, cu modificările și completările ulterioare, consiliile locale sunt obligate să asigure, să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor publice de transport desfășurat pe raza administrativ-teritorială a acestora. De asemenea, art. 17 din Legea nr. 92/2007 stabilește atribuțiile consiliilor locale care constau în:

- evaluarea fluxurilor de transport de persoane
- stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind serviciul public de transport persoane prin curse regulate
- actualizarea periodică a traseelor și a programelor de transport în funcție de necesitățile de deplasare ale populației
- încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport local de persoane
- elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor publice de transport
- stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie, etc.

Conform Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu completările și modificările ulterioare, art. 8 alin. (1), UAT Orasul Corabia are competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale care compun sistemele de utilități publice.

De asemenea, Legea nr. 51/2006 prevede la art. 8 alin. (3) faptul că în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile deliberative ale administrației publice locale asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor de utilități publice și adoptă hotărâri în legătură cu:

- 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) coordonarea proiectării și execuției lucrărilor tehnico-edilitare, în scopul realizării acestora într-o concepție unitară și corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților, de amenajare a teritoriului, urbanism și mediu;
- c) asocierea cu alte unități administrativ-teritoriale în scopul înființării, organizării, gestionării și exploatării în interes comun a unor servicii de utilități publice, inclusiv pentru finanțarea și realizarea obiectivelor de investiții specifice sistemelor de utilități publice;
- d) alegerea modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice și darea în administrare sau, după caz, punerea la dispoziție a sistemelor de utilități publice destinate furnizării/prestării acestora;
 - d^1) aprobarea documentației de atribuire, care va include obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii ce urmează a fi atribuit și anexele obligatorii la acestea - în cazul gestiunii delegate;
 - d^2) aprobarea modificării contractelor de delegare a gestiunii;
- e) urmărirea, monitorizarea și raportarea indicatorilor de performanță și aplicarea metodologiei de comparare a acestor indicatori, elaborată de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, prin raportare la operatorul cu cele mai bune performanțe din domeniul serviciilor comunitare de utilități publice;
- f) participarea unităților administrativ-teritoriale la constituirea capitalului social al unor societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, având ca obiectiv furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice de interes local, intercomunitar sau județean, după caz;
- g) contractarea sau garantarea împrumuturilor, precum și contractarea de datorie publică locală prin emisiuni de titluri de valoare, în condițiile legii, în numele unității administrativ-teritoriale, pentru finanțarea programelor de investiții în vederea dezvoltării, reabilitării și modernizării sistemelor publice. În cazul în care, prin contractul de delegare a gestiunii, operatorul are obligația de a realiza investiții în infrastructura publică, contractarea sau garantarea unor împrumuturi de către autoritatea administrației publice locale, în favoarea operatorului, poate

- implica elemente de ajutor de stat, iar punerea în aplicare a măsurii în cauză se realizează cu respectarea reglementărilor naționale și comunitare în domeniu;
- h) garantarea, în condițiile legii, a împrumuturilor contractate de operatorii serviciilor de utilități publice în vederea înființării sau dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente serviciilor;
 - i) elaborarea și aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de furnizare/prestare a serviciilor și a altor acte normative locale referitoare la serviciile de utilități publice, pe baza regulamentelor-cadru, a caietelor de sarcini-cadru și a contractelor-cadru de furnizare/prestare ori a altor reglementări-cadru elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;
 - j) stabilirea și aprobarea anuală a taxelor pentru finanțarea serviciilor comunitare de utilități publice, în situațiile prevăzute de legile speciale;
 - k) aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării prețurilor și tarifelor, după caz, în condițiile legii speciale, cu respectarea normelor metodologice/procedurilor elaborate și aprobate de autoritățile de reglementare competente;
 - l) restrângerea ariilor în care se manifestă condițiile de monopol;
 - m) protecția și conservarea mediului natural și construit.

Referitor la activitatea specifică de transport public, Serviciul Transport, SSM, Situații de urgență din cadrul aparatului de specialitate al Primarului Orașului Corabia constituie, potrivit legii, Autoritatea de autorizare, supraveghere și monitorizare a serviciilor de transport local pe întreg teritoriul administrativ al orașului Corabia. Atribuțiile principale ale Autorității de autorizare / Autorității locale de transport public sunt :

- să monitorizeze derularea proiectelor de investiții în infrastructură tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- să monitorizeze executarea contractului de delegare și să informeze regulat autoritățile locale despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligațiilor asumate de operator (îndeosebi în ceea ce privește realizarea indicatorilor de performanță, executarea lucrărilor încredințate operatorului și calitatea Serviciului furnizat utilizatorilor și în conformitate cu mandatul primit și cu prevederile contractuale), să aplice penalitățile contractuale;
- să identifice și să propună orice acțiuni vizând creșterea oportunităților de finanțare a proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
- 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 în conformitate cu prevederile legale;
- 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 de persoane existent, precum și corelarea între modalitățile de realizare a serviciului de transport public local de persoane cu autobuze, troleibuze și în regim de taxi;
- proiectarea și executarea lucrărilor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă sistemelor de transport public local într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților/județului, cu planurile de urbanism și de amenajarea teritoriului, de protecție a mediului, cu modalitățile de realizare a serviciilor respective și în conformitate cu reglementările legale în vigoare
- autorizarea transportatorilor pentru realizarea de către aceștia a serviciului de transport public local;
- 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 cu acordul UAT-urilor asociate;
- stabilirea subvenției acordate de la bugetul local pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului;
- stabilirea resurselor bugetare necesare pentru susținerea totală sau parțial a costurilor de transport public de persoane pentru unele categorii sociale defavorizate, stabilite prin hotărâri ale Consiliului Local al Orașului Corabia.

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, pentru a respecta **condiția de control**, trebuie întreprinse următoarele măsuri administrative:

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

- exercitarea unui **control prealabil asupra regulamentului de organizare și funcționare a operatorului propriu** de drept privat;
- **înlăturarea posibilității operatorului propriu de drept privat de a avea o orientare proprie spre piață** și o marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT, realizată prin instituirea următoarelor măsuri:
 - controlul deciziilor strategice privind politica comercială a societății, exercitat prin:
 - a) numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului;
 - b) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor;
 - c) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de întreprindere în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piețele pe care acționează;
 - actul de încredințare a serviciului trebuie să precizeze, în mod concret, modalitatea prin care UAT va asigura un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice privind politica comercială și asupra deciziilor manageriale ale operatorului intern.
- Activitățile de transport ale operatorului intern, precum și ale oricărei alte entități asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă sunt **limitate geografic la teritoriul autorității competente**;
- Acești operatori sau organisme **nu pot participa la procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii de transport public de călători organizate în afara teritoriului autorității competente** (excepție: perioada de 2 ani până la expirarea propriului contract atribuit direct, în condițiile în care s-a luat decizia că nu îi va fi reînnoit prin încredințare directă și nu a încheiat niciun alt contract de serviciu public atribuit direct);
- Operatorul intern sau entitatea influențată de acesta nu trebuie să exploateze servicii publice de transport de călători, nici chiar în calitate de subcontractant ori să participe la proceduri de **atribuire în afara teritoriului autorității competente**, fie între granițele Uniunii, fie în alte regiuni ale lumii, având în vedere posibilitatea producerii unor efecte indirecte asupra pieței interne.
- Operatorul poate subcontracta parțial serviciul, dar prestarea celei mai importante părți din acesta îi revine; fără a aduce atingere unei analize de la caz la caz, ar fi rezonabil să se considere că subcontractarea a mai mult de o treime din serviciile de transport public ar necesita o justificare solidă.
- Subcontractarea de către operatorii interni trebuie să fie efectuată cu respectarea legislației privind achizițiile publice.

Capitolul VI. OPORTUNITATEA DELEGĂRII GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE CĂTRE OPERATORI PRIVAȚI

6.1 Prevederi legislative

Conform 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. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

- a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective;
- b) societăți reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ - teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective.

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) n., 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.

Legislația europeană (*Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, modificat de Regulamentul (UE) nr. 2338/2016*) permite excepții de la regula încredințării serviciului public prin procedură competitivă în cazurile în care:

- Furnizarea de servicii publice de transport de călători de către un **operator intern**
- Contracte de serviciu public cu o valoare medie anuală estimată de mai **puțin de 1.000.000 EUR**
- Contracte de serviciu public ce vizează prestarea anuală de servicii de transport de călători pe **mai puțin de 300.000 de kilometri**.
- Atribuirea de contracte de serviciu public către **IMM-uri care exploatează cel mult 23 de vehicule rutiere**, în cazul în care valoarea medie anuală a serviciului este estimată la mai puțin de 2.000.000 euro sau serviciul public de transport călători vizează o distanță anuală de mai puțin de 600.000 km.
- Situații de urgență – perturbare / risc de perturbare a prestării serviciilor – atribuire directă / prelungire a unui Contract. Perioada pentru care contractul de servicii publice este atribuit sau prelungit prin măsuri de urgență nu depășește 2 ani.

Condițiile de mai sus sunt îndeplinite, după cum arătăm în continuare:

Condiție	Modalitate de îndeplinire
- Furnizarea de servicii publice de transport de călători de către un operator intern	- SC Servicii Comunitare Corabia S.R.L este operator intern conform criteriilor stabilite de <i>Regulamentul (CE) nr. 1370/2007</i> .
- Contracte de serviciu public cu o valoare medie anuală estimată de mai puțin de 1.000.000 EUR	- Valoarea medie anuală a contractului este de circa 1.000.000 lei, reprezentând circa 250.000 euro .
- Contracte de serviciu public ce vizează prestarea anuală de servicii de transport de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri .	- Numărul total estimat de km aferent serviciului ce urmează a fi prestat este de 161.616 km .
- Atribuirea de contracte de serviciu public către IMM-uri care exploatează cel mult 23 de vehicule rutiere , în cazul în care	- SC Servicii Comunitare Corabia S.R.L este IMM ; va exploata 2 microbuze ;

valoarea medie anuală a serviciului este estimată la mai puțin de 2.000.000 euro sau serviciul public de transport călători vizează o distanță anuală de mai puțin de 600.000 km.	
- Situații de urgență – perturbare / risc de perturbare a prestării serviciilor – atribuire directă / prelungire a unui Contract. Perioada pentru care contractul de servicii publice este atribuit sau prelungit prin măsuri de urgență nu depășește 2 ani.	- Nu este cazul;

6.2 Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

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

Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile regulamentului serviciilor de transport public local elaborate de Autoritatea locală de transport și aprobat prin hotărâri ale consiliilor locale, asociate, pe baza regulamentului-cadru al serviciului de transport public local.

Atribuirea gestiunii serviciilor de transport se va realiza în conformitate cu prevederile procedurii-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat al administrației publice locale vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului de transport public operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

Atribuirea bunurilor și a elementelor componente ale sistemelor de transport se face prin gestiune delegată, încheindu-se un contract de concesiune, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care orașul Corabia, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul de transport public local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico - edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe, după caz.

Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Contractul de delegare a gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, și anume: - Regulamentul C.E. nr.1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European; - Legislația națională cu privire la transportul public local de călători. - Legea nr.51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice. Riscurile aferente operării sunt preluate de către operatorul regional, pentru servicii ce fac obiectul contractului de delegare.

Modelul de contract - cadru de delegare a gestiunii care va fi utilizat de către autoritatea contractantă este cel prevăzut în anexa nr. 2 la Ordinul comun nr. 131/1401/2019 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice și al președintelui Agenției Naționale pentru Achiziții Publice.

6.3 Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii în teritoriul administrativ al UAT.

Motive de ordin economico-financiar:

- organizarea serviciului prin gestiune directă prin crearea unei structuri proprii ar presupune investiții foarte mari și imediate de la bugetele locale pentru dotarea cu personal, mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului;
- Autoritatea administrației publice locale monitorizează modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către consiliul local al orașului;
- posibilitatea ținerii sub control a tarifelor pe zone astfel încât să fie utilizate tarife cât mai mici pentru o calitate ridicată a serviciului;
- puterea de cumpărare a populației este în scădere, suportabilitatea costurilor nu ar putea fi posibilă în condițiile transferului gestiunii către un operator de transport privat care urmărește maximizarea profitului;
- transportul de persoane prin curse regulate este o activitate socială care este necesar să fie subvenționată deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil nu pot fi suportate de călători, costurile înregistrând valori mari;
- realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru întreaga perioadă de derulare a contractului și menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract;
- operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;

În vederea îndeplinirii corespunzătoare a obligației de serviciu public și asigurării eficienței economice a acestuia, se va urmări realizarea anumitor condiții:

- Operatorii cărora li se va atribui gestiunea serviciului de transport local pe grupe de trasee vor respecta toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
- Operatorii de transport vor asigura întreținerea în bune condiții de funcționare a autovehiculelor care deservește traseele locale de transport călători;
- Operatorii vor asigura personal calificat pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;
- Operatorii vor asigura respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care participă la siguranța circulației;
- Operatorii vor asigura respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul/contractele de delegare a gestiunii;
- Operatorii vor respecta Regulamentul serviciului și Caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorii vor asigura realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorii vor asigura furnizarea de date către Consiliul Local și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport local .

Motive de ordin social și de mediu

- Serviciul public de transport local este un serviciu de bază pentru populație care susține mobilitatea locală pentru activități legate de educație, forță de muncă, administrație publică, timp liber;
- Organizarea serviciului de transport public local trebuie să încurajeze utilizarea mijloacelor de transport public în detrimentul autoturismelor personale, contribuind la reducerea impactului activității de transport asupra mediului;

- Delegarea serviciului către un operator economic susține o mai mare flexibilitate în organizare, un timp mai redus de reacție în sensul eficientizării serviciilor prestate astfel că se va îmbunătăți capacitatea de răspuns la nevoile locale de transport.
- Facilitează simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;

6.4 Analiza Comparativă a scenariilor disponibile

Conform Legii nr. 51/2006, art. 8 alin. 1, privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”

Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

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

Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile regulamentului serviciilor de transport public local elaborate de Autoritatea locală de transport și aprobat prin hotărâri ale consiliilor locale asociate, pe baza regulamentului-cadru al serviciului de transport public local.

Atribuirea gestiunii serviciilor de transport se va realiza în conformitate cu prevederile procedurii-cadru privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune prin care administrația publică locală a orașului Corabia își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce îi revin potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, conform cu mandatele date de acestea. Conform 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. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

- a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective;
- b) societăți reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ - teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective.

Autoritățile publice locale pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- a) unitățile administrativ-teritoriale în calitate de acționari/asociați ai operatorului privat, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului de drept privat în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii, în cazul gestiunii directe;

b) 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 unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;

c) capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ teritoriale, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului este exclusă.

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) n., 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin, (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.

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

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

b) societăți reglementate de Legea nr, 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt.

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează serviciile de transport public local de călători în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului. Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr, 98/2016 privind achizițiile publice sau Legii nr,100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii.

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

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

SCENARIUL I – GESTIUNEA DIRECTĂ FĂRĂ OPERATOR

În cazul în care se ia în considerare varianta de a atribui serviciul de transport public local prin curse regulate prin gestiune directă prin înființarea unui serviciu public, etapele de constituire a unei structuri proprii, de autorizare, dotare și apoi delegare a gestiunii, ar necesita atât timp foarte lung, cât și fonduri suplimentare.

În acest scop ar trebui realizată o structură suficient de mare, cu personal de specialitate bine pregătit, care să poată acoperi atât partea de administrare, cât și cea de funcționare și exploatare a sistemului public de transport public local. În plus, această structură va trebui să devină operator de transport, licențiată în conformitate cu prevederile legale.

Prin urmare, alegerea unei astfel de soluții solicită timp, proceduri administrative complexe și fonduri suplimentare.

Avantaje și dezavantaje ale **Scenariului I – Gestiune directă**

Domenii	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	- Nu este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin un an înainte de atribuirea contractului.	- Este necesară modificarea organigramei ADI Jiul de Transport Public Local pentru introducerea unui nou compartiment
Economico-financiar	- Control al costurilor de Operare - Control asupra nivelului de tarificare - Nu se acordă compensații.	- Necesitatea acoperirii tuturor cheltuielilor de operare, inclusiv a facilităților acordate. - Cheltuieli suplimentare pentru angajări și dotări.
Procedurale	- Nu se realizează nicio procedură de atribuire.	- Proceduri birocratice referitoare la organigramă, angajări, licențieri, achiziții
Acces la finanțare europeană	- Eligibilitate pentru achiziție de tramvaie, autobuze și microbuze. - Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport.	- Unele programe de finanțare prevăd în mod expres condiția delegării serviciului de transport.
Social	- Posibilitatea extinderii traseelor actuale.	- Cheltuieli suplimentare pentru angajări
Mediu Nivel CO ₂ Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact

SCENARIUL II - DELEGAREA SERVICIULUI PRIN ATRIBUIRE DIRECTĂ CĂTRE UN OPERATOR INTERN

Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către un operator intern, trebuie îndeplinite condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) 1370/2007.

SC Servicii Comunitare Corabia S.R.L este o societate ale cărei părți sociale sunt deținute exclusiv de către Orașul Corabia și care actualmente furnizează serviciile publice pentru Orașul Corabia în baza unui contract de delegare. Astfel că există premisele dezvoltării unui serviciu de transport local pornind de la experiența în administrarea serviciilor publice locale existentă deja la nivelul operatorului și de la faptul că există deja o structură administrativă funcțională.

Condiția obligatorie care va trebui îndeplinită de Operatorul intern este de a nu participa 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 cazul alegerii gestiunii delegate prin atribuire directă este respectată cerința de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) 1370/2007. Astfel, Entitatea Contractantă a publicat deja, în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, cu mai mult de un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității contractante, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Măsurile de îndeplinire a condițiilor stabilite de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

Criterii referitoare la operator și la controlul asupra operatorului	Măsurile de îndeplinire
Operatorul intern trebuie să fie „o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă [...] exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente”.	SC Servicii Comunitare Corabia S.R.L este o societate ale cărei părți sociale sunt deținute exclusiv de către Orașul Corabia.
- Criterii care trebuie luate în considerare pentru stabilirea controlului: - gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere,	numirea adunării generale a acționarilor și a consiliului de administrație, ca rezultat al deținerii majorității capitalului social al operatorului intern;

Criterii referitoare la operator și la controlul asupra operatorului	Măsuri de îndeplinire
- dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, - participarea la capitalul social, - influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale.	• exercitarea unui control prealabil asupra regulamentului de organizare și funcționare a operatorului propriu de drept privat;
• Înlăturarea posibilității operatorului propriu de drept privat de a avea o orientare proprie spre piață și o marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT	• controlul deciziilor strategice privind politica comercială a societății, exercitat prin: a) numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului; b) stabilirea planului de afaceri, respectiv a investițiilor; c) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de întreprindere în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piețele pe care acționează; • actul de încredințare a serviciului trebuie să precizeze, în mod concret, modalitatea prin care UAT va asigura un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice privind politica comercială și asupra deciziilor manageriale ale operatorului intern.
• Activitățile de transport ale operatorului intern, precum și ale oricărei alte entități asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă sunt limitate geografic la teritoriul autorității competente;	• Stabilirea limitării de participare la procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii de transport public de călători organizate în afara teritoriului autorității competente • Operatorul intern nu va exploata servicii publice de transport de călători, nici chiar în calitate de subcontractant ori să participe la proceduri de atribuire în afara teritoriului autorității competente, fie între granițele Uniunii, fie în alte regiuni ale lumii, având în vedere posibilitatea producerii unor efecte indirecte asupra pieței interne.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului II - Delegarea serviciului prin atribuire directă

Criterii/Domenii	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	- Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei Orașului Corabia pentru introducerea unui nou Serviciu.	- Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu cel puțin un an înainte de atribuirea contractului.
Economico-financiar	- Control al costurilor de Operare - Control asupra nivelului de Tarifare - Compensațiile pot fi reduse în cazul modernizării și eficientizării operatorului.	- Necesitatea compensării cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul.
Procedurale	- Nu se realizează procedura de atribuire conform legislației privind achizițiile publice.	- Necesitatea autorizării operatorului - Necesită avizul Consiliului Concurenței
Acces la finanțare europeană	- Eligibilitate pentru achiziție de tramvaie, autobuze și microbuze.	-

Criterii/Domenii	Avantaje	Dezavantaje
	- Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport	
Social	- Extinderea facilităților acordate în UAT-uri pe toată raza administrativ teritorială a ADI Jiul de Transport Public Local. - Posibilitatea extinderii traseelor actuale.	-
Mediu Nivel CO ₂ Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact

La momentul realizării prezentului Studiu de Oportunitate, SC Servicii Comunitare Corabia SRL se află în proces de licențiere iar implementarea proiectului "Alternative Sustenabile Pentru Transportul Local În Orașul Corabia" se află în faza de achiziție a bazei materiale. Prin urmare, în situația adoptării acestui scenariu, se impune:

- Stabilirea unei date/moment relaționat cu obținerea licenței de către operator și recepționarea/concesionarea bazei materiale între părți de la care serviciul va începe să fie prestat;
- Stabilirea unui Plan operațional clar și asumat de părți, cu responsabilități și termene, pentru perioada de organizare.

SCENARIUL III. GESTIUNE DELEGATĂ PRIN PROCEDURĂ COMPETITIVĂ

Alegerea atribuirii contractului de delegare a serviciilor de transport public local prin procedură competitivă, ar însemna scoaterea la licitație a traseelor de transport public local desfășurate în orașul Corabia.

Teoretic, varianta procedurii competitive oferă posibilitatea de a ridica nivelul calitativ al serviciului prin impunerea unor standarde la prestarea serviciului. Însă, baza materială este pusă la dispoziție de Entitatea contractantă, este nouă și completă, singurele aspecte care ar putea fi subiectul unor îmbunătățiri ar putea fi punctualitatea programului de transport.

Trebuie să avem în vedere faptul că transportul public este un serviciu preponderent social, iar traseele operate nu sunt profitabile. O parte importantă a sumelor cheltuite de operator trebuie, așadar, compensate de Entitatea contractantă iar termenul de decontare poate fi un factor important al funcționării în buni parametri ai serviciului. Astfel că există riscul neparticipării operatorilor la procedura competitivă și, drept urmare, întârzieri ale demarării serviciului de transport local.

Varianta procedurii competitive are două dezavantaje principale față de delegarea directă:

- Necesită mai mult timp pentru procedura de delegare;
- Limitează controlul Entității contractante asupra operatorului.

Avantaje și dezavantaje ale Scenariului III - Delegarea serviciului prin procedură competitivă

Criterii/Domenii	Avantaje	Dezavantaje
Administrativ	- Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei Orașului Corabia pentru dezvoltarea compartimentului de transport;	- Control scăzut asupra Operatorului;
Economico-financiar	- Control asupra nivelului de Tarifare; - Compensițiile ar fi mai mari față de varianta delegării directe;	- Nu există control al costurilor de Operare; - Nu pot fi conduse măsuri de modernizare și eficientizare ale operatorului. - Necesitatea compensării cheltuielilor operatorului, conform formulei de calcul.

Criterii/Domenii	Avantaje	Dezavantaje
Procedurale	- Operatorul este deja autorizat	- Timp mai mare pentru desfășurarea procedurii; - Risc mare de neparticipare
Acces la finanțare europeană	- Eligibilitate pentru achiziție de autobuze și microbuze. - Eligibilitate pentru investiții în infrastructura de transport	-
Social	-	- Extinderea traseelor actuale presupune o procedură mai complexă față de Scenariul II.
Mediu Nivel CO ₂ Nivel noxe	- Nu are impact	- Nu are impact

SOLUȚIA PROPUȘĂ

Serviciile de transport public local de persoane se organizează pentru a satisface cu prioritate nevoile populației, precum și ale instituțiilor publice și agenților economici.

Oportunitatea concesiunii serviciilor de transport public local de persoane este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public local de persoane în condiții de **eficiență financiară și managerială**, de către un operator de transport public de persoane care deține **capacitatea necesară și are abilitatea** de a satisface în condiții de competitivitate necesitățile populației în acest domeniu.

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public local de persoane prin atribuire directă concesiunii serviciilor de transport public local de persoane rezidă din faptul că obligațiile care îi revin asociației în calitate de acționar/asociat unic se mențin în continuare în sensul urmăririi respectării clauzelor contractuale și a păstrării integrității patrimoniale, iar la sfârșitul perioadei de delegare unitățile administrativ teritoriale din cadrul asociației trebuie să preia bunurile concesionate, achitându-i delegatarului cota parte din investițiile realizate în perioada de concesiune, neamortizate.

Scenariul propus este **Scenariul II - Delegarea serviciului prin atribuire directă** către Operatorul intern SC Servicii Comunitare Corabia S.R.L, acest scenariu având următoarele avantaje majore:

- Controlul direct asupra operatorului;
- Timp reduș pentru procedura de atribuire;
- O mai bună gestionare a bazei materiale;
- Flexibilitate ridicată referitor la extindere, modernizare, eficientizare a sistemului public de transport.

Regulamentul nr. 1370/2007 permite atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern. Această modalitate de atribuire este prevăzută și de legislația națională prin Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ- teritoriale și Legea 51/ 2006 privind serviciile comunitare de utilități publice.

Având în vedere faptul că SC Servicii Comunitare Corabia S.R.L este o societate cu capital deținut integral de Orașul Corabia și ținând cont de faptul că asociația exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului, SC Servicii Comunitare Corabia S.R.L îndeplinește criteriile de Operator intern și poate prelua gestiunea serviciului de transport public local aflat în competența Orașului Corabia.

Capitolul VII. ELEMENTELE CONTRACTULUI DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

7.1 Aria teritorială

Aria teritorială pe care se va derula contractul de delegare încheiat între orașul Corabia în calitate de Entitate contractantă și Operatorul de transport va cuprinde întreaga arie administrativ teritorială a Orașului Corabia.

7.2 Obligația de serviciu public de transport

În Contractul de delegare, Operatorul se va obliga să îndeplinească Serviciul de transport public local cu respectarea următoarelor Obligații de serviciu public:

- Operatorul se va asigura de îndeplinirea tuturor cerințelor legislative necesare pentru funcționarea ca operator de transport public local în termenul stabilit în contract;
- Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Entitatea Contractantă și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârea Consiliului Local. Facilitățile vor fi stabilite în contract.
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport, parte din contract;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în contract;
- Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în contract și în legislația Europeană și națională;
- Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu vehiculele prevăzute într-una din anexele din contract.

Operatorul va realiza serviciul public de transport public local de călători în conformitate cu obligațiile de serviciu public și va avea:

- a) dreptul la plata Compensației și a Diferențelor de tarif, decontarea cheltuielilor de transport ale elevilor conform Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 70/2020 și Hotărârii de Guvern nr. 435/2020 în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract și conform prevederilor legale în vigoare
- b) dreptul exclusiv de a presta serviciul public de transport public local de călători pe traseele atribuite;
- c) dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute Contract;
- d) dreptul de exploatare a infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului public de transport călători.

7.3 Procedura de atribuire a serviciului de transport public local

Operatorul extern are obligația de a își asuma prestarea serviciului public în cadrul unui contract încheiat cu orașul Corabia, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor. Prestarea serviciului public local se efectuează în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină în urma aplicării tarifelor de călătorie și/sau în schimbul compensațiilor pentru serviciul public, oferite de Autoritatea Locală, conform art. 43 din Legea nr. 92 / 2007.

7.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

Dreptul exclusiv este definit la art. 2 litera f) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 ca fiind orice drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator.

Operatorul beneficiază de Drept exclusiv pe traseele de transport local atribuite pe raza teritorială a orașului Corabia. În cazul în care pe același traseu vor opera și alți operatori de transport rutier/transportatori autorizați, Operatorul are dreptul să solicite daune-interese de la Autoritatea contractantă care a dat aprobarea, sau direct de la operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat respectiv, în situația în care acesta operează fără aprobare.

7.5 Durata încredințării obligației de prestare a serviciului de transport public

Durata contractului de delegare stabilită de Consiliul Local al Orașului Corabia va fi de 5 ani, cu posibilitate de prelungire prin act adițional, pe o perioadă de cel mult jumătate din durata inițială, în conformitate cu prevederile art. 4 alin. (4) din Regulamentul (CE) 1370/2007

7.6 Posibilitatea de a subcontracta serviciile încredințate

Operatorul are obligația de a nu cesa Serviciul de transport public local unei alte societăți decât în cazul în care această societate este rezultatul divizării, fuzionării sau înființării ca filială a societății Operatorului, cu aprobarea Entității Contractante și cu asumarea de către cesionar a condițiilor contractului de delegare.

Operatorul are obligația de a nu încheia cu terți contracte de subdelegare a Serviciului de transport public local.

7.7 Parametrii pe baza cărora se va calcula compensația

7.7.1 Valoarea redevenței pentru concesionarea serviciului și pentru bunurile concesionate

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor concesionate, Operatorul plătește o redevență proprietarului bunurilor, calculată anual prin aplicarea unui procent de asupra totalului valorii de inventar a bunurilor concesionate conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare

Aceste valori sunt menționate în contract cu valoare fixă și procentuală. Modificarea anexei cu valoarea bunurilor de Inventar va duce la actualizarea valorii redevenței.

Având în vedere că achizițiile pentru baza materială sunt încă în curs de desfășurare la momentul realizării studiului (deci și a calculelor inițiale), după recepționarea finală a bazei materiale de către orașul Corabia și concesionarea acesteia către Operator, se vor actualiza valorile de inventar ale bazei materiale, valorile redevenței și compensației.

Stabilirea redevenței se realizează anual, prin Decizia Consiliului Director a asociației, urmare a documentației întocmite de la serviciile de specialitate și se va raporta la valoarea rămasă de amortizat a bunurilor mobile și imobile preluate de la Entitatea Contractantă sau de la Orașul Corabia drept bunuri de retur.

Valoarea de referință la care se va raporta valoarea redevenței pentru momentul semnării contractului este de **4.833.468,42 lei** și reprezintă valoarea estimată de achiziție / rămasă de amortizat a bunurilor de retur, conform

tabelului următor. Au fost luate în calcul valorile estimate ale achizițiilor propuse în proiect, deci acest calcul va trebui actualizat după recepția bunurilor. Garajul și parcare sunt bunuri imobile din inventarul public al orașului Corabia care nu au o valoare estimată de inventar și pentru care nu se mai poate lua în calcul o valoare rămasă având în vedere că anul dobândirii acestora este 1959. Din acest motiv, valoarea imobilelor luată în calcul pentru stabilirea redevenței este zero.

Valoarea bunurilor de retur

Clasificare	Denumire bunuri mobile si imobile	Nr. de inventar la Entitatea contractata	Valoare de inventar	Valoare amortizată	Valoarea rămasă la data de 01/06/2026
2.3.2.1.2.	Microbuz electric 1	Se va completa la înregistrare	1.720.317,50	0,00	1.720.317,50
2.3.2.1.2.	Microbuz electric 2	Se va completa la înregistrare	1.720.317,50	0,00	1.720.317,50
3.4.	Sistem de ticketing si e-ticketing	Se va completa la înregistrare	744.150,00	0,00	744.150,00
3.4.	Stație de încărcare rapida 1	Se va completa la înregistrare	94.770,83	0,00	94.770,83
3.4.	Stație de încărcare rapida 2	Se va completa la înregistrare	94.770,83	0,00	94.770,83
3.4.	Stație de încărcare rapida 3	Se va completa la înregistrare	94.770,83	0,00	94.770,83
3.4.	Stație de încărcare rapida 4	Se va completa la înregistrare	94.770,83	0,00	94.770,83
3.4.	Stație de transport SMART 1	Se va completa la înregistrare	53.920,02	0,00	53.920,02
3.4.	Stație de transport SMART 2	Se va completa la înregistrare	53.920,02	0,00	53.920,02
3.4.	Stație de transport SMART 3	Se va completa la înregistrare	53.920,02	0,00	53.920,02
3.4.	Stație de transport SMART 4	Se va completa la înregistrare	53.920,02	0,00	53.920,02
3.4.	Stație de transport SMART 5	Se va completa la înregistrare	53.920,02	0,00	53.920,02
1.6.4	Garaj microbuze electrice cu parcare	204	-	-	0,00
TOTAL			4.833.468,42	0,00	4.833.468,42

Valoarea propusă a procentului pentru calculul redevenței este de 0,1%, având în vedere:

- Faptul că Operatorul de transport este deținut în totalitate de Orașul Corabia;
- Operatorul de transport realizează exclusiv servicii publice pentru Orașul Corabia;
- Bunurile de retur au fost achiziționate cu sprijin financiar de la Uniunea Europeană prin proiectul *Alternative Sustenabile Pentru Transportul Local în Orașul Corabia*, finanțat prin Programul Regional 2021-2027, proiect care este (și trebuie să rămână!) proiect neaducător de venituri pentru Solicitant (Orașul Corabia).

În ipoteza preluării procentului de 0,1% raportat la valoarea de inventar actuală a bunurilor de retur (estimată în cadrul proiectului și neamortizată, cu excepția garajului și a parcării), **valoarea inițială a redevenței este de 4.833,47 lei.**

7.7.2 Costuri si Modalități de alocare a costurilor

Entitatea contractantă (orașul Corabia) va plăti Operatorului (SC Servicii Comunitare Corabia SRL) Compensația în cazul în care impune obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie rezultat din aplicarea costului mediu pe călătorie oferat/estimat și fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

Compensația se calculează și se plătește cumulativ pentru toate obligațiile tarifare impuse și pentru serviciile publice de transport efectuate cu toate tipurile de mijloace de transport. Compensația va fi plătită de Entitatea contractantă Operatorului, în baza unui Raport lunar de constatare și a facturii emise de Operator, în condițiile prevăzute în contract.

Operatorul transmite o **Fișă de fundamentare a costurilor** pe care le estimează pentru furnizarea serviciului de transport local. În baza acestei fișe va rezulta un cost mediu cu taxa pe valoare adăugată inclusă a unei călătorii. Această valoare va fi utilizată pentru calculul Compensației.

FIȘĂ DE FUNDAMENTARE - model orientativ

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale -lei-		
		Stabilire	Ajustare	Modificare
I.	Cheletuiei materiale:			
	Carburanți			
	Energie electrică			
	Amortizare			
	Service auto (întreținere-reparații)			
	Piese de schimb			
	Alte cheltuieli materiale			
II.	Cheletuiei cu taxe/impozite și autorizații			
	Inspekția tehnică periodică			
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie			
	Asigurare CASCO			
	Impozit pe mijloc de transport			
	Impozit pe terenuri pentru parcare			
	Impozit pe clădiri			
	Redevență			
	Taxă de mediu			
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații			
III.	Cheletuiei cu salariile personalului, din care:			
	- salarii			
	- șoferi			
	- manager transport			
	- casier			
	- personal administrativ (proporțional)			
	- contribuții sociale obligatorii			
	- alte drepturi asimilate salariilor			
IV.	Cheletuiei de exploatare (I+II+III)			
V.	Cheletuiei financiare			
VI.	Total cheletuiei (IV+V)			
VII.	Profit (6,46% - se actualizează anual)			
VIII.	Valoare totală servicii de transport local (VI+VII)			
IX.	Număr estimat anual de călătorii			
X.	Tarif mediu (lei/călătorie) (VIII/IX)			
XI.	T.V.A.			
XII.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie) (X+XI)			

La stabilirea costurilor estimate cu energia, se vor include:

- Costurile estimate ale consumului de energie electrică pentru încărcarea microbuzelor;
- Costurile estimate cu energia electrică a garajului (iluminare internă, iluminare parcare exterioară;
- Costurile estimate cu energia termică a garajului;
- Costurile estimate cu energia electrică și termică pentru structura administrativă a serviciului.

Pentru estimarea costurilor anuale ale consumului de electricitate al microbuzelor, se poate utiliza, orientativ, următorul mod de calcul:

Estimarea numărului de călători și a numărului de km

	curse complete / zi	Capacitate microbuze	Nr. calatori la capacitate de 70%	nr calatori/an	km depou-depou	km pe an
Traseu 1	4	24	17	49.640	23,8	34.748,00
Traseu 2	4	24	17	49.640	15,4	22.484,00
Traseu 3	8	24	17	99.280	35,2	102.784,00
TOTAL				198.560	-	160.016,00

Costuri anuale estimate consum electicitate microbuze

Tip cost estimativ	Preț unitar fără TVA	Consum estimat	km parcurși	Preț total fără TVA	Preț total cu TVA
Km parcurși trasee	1,03306	1,3	160.016	214.898	225.643
Km suplimentari	1,03306	1,3	1.600	2.149	2.256
TOTAL			161.616	217.047	227.899

Au fost luate în calcul următoarele:

- Pret energie electrică: 1,25 lei cu TVA / Kwh (1,03306 lei fără TVA)
 - Consum/km (producător): aprox. 1 kWh/km.
 - Consum/km (estimat*): 1,3 kWh/km
- *incluzând diferențe pentru vremea rece/caldă și pierderi

Estimarea costurilor total ale serviciului și a tarifului mediu per călătorie

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale estimate -lei-
I.	Cheltuieli materiale:	367.899,07
	Energie electrică	227.899,07
	Service auto (întreținere-reparații)	16.000,00
	Energie termică garaj	8.000,00
	Servicii de curățenie	38.000,00
	Cheltuieli de regie spațiu administrativ (proporțional)	60.000,00
	Alte cheltuieli materiale (anvelope etc)	18.000,00
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	59.333,47
	Inspekția tehnică periodică	6.000,00
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	12.000,00
	Asigurare CASCO	30.000,00
	Redevență	4.833,47
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	6.500,00
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	527.223,50
	- salarii	515.622,00
	- 5 șoferi (4,5 norme)	377.514,00
	- manager transport (fracțiune de normă)	50.808,00
	- personal administrativ (proporțional)	87.300,00
	- contribuții sociale obligatorii	11.601,50
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	954.456,03
V.	Cheltuieli financiare	
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	954.456,03
VII.	Profit (6,46%)	61.657,86
VIII.	Valoare totală servicii de transport local (VI+VII)	1.016.113,89
IX.	Număr estimat anual de călătorii	198.560,00
X.	Tarif mediu (lei/călătorie) (VIII/IX)	5,12
XI.	T.V.A.	1,07
XII.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/călătorie) (X+XI)	6,20

Calculule de mai sus se vor actualiza:

- la finalizarea achiziției de microbuze (consum estimat în funcție de consumul publicat de producător în fișele tehnice ale microbuzelor care vor fi achiziționate;
- la schimbarea prețului energiei electrice;
- la schimbarea numărului de km parcurși pe trasee;
- la stabilirea valorii finale a numărului de km parcurși în raport cu activitatea după primul an de funcționare;
- ori de câte ori este necesar.

7.7.3 Venituri și modalități de alocare a veniturilor

Veniturile operatorilor de transport rutier se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie - reprezentând contravaloarea serviciului prestat (bilete) și din subvenții de la bugetul local al orașului Corabia, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii și cu aprobarea Consiliului local.

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

- venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie (bilete de călătorie) la care operatorul este îndreptățit,
- diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract,
- venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate (venituri din reclamă și publicitate pe sau în vehicule, pe sau în clădirile sau dotările Operatorului, publicitate pe titlurile de călătorie, vânzarea de materiale promoționale sau informative asociate transportului public prestat)
- orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate: acele venituri care se realizează sporadic din activitatea curentă a operatorului: venituri din casări și valorificări de mijloace fixe care îi aparțin etc.

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 costuri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun

Categoria socială/Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Veteranii de război, invalizii și văduvele de război	100%	preț abonament lunar cu număr nelimitat de călătorii	1. Legea nr. 44/01.07.1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război
Deportații și deținuții politici, strămutați / persecutați din motive etnice sau politice	100%	preț abonament lunar cu număr nelimitat de călătorii	1. Decretul-lege nr. 118/30.03.1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri 2. Ordonanța nr. 105/30.08.1999 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate de către regimurile instaurate în România cu începere de la 6 septembrie 1940 până la 6 martie 1945 din motive etnice 3. Ordonanța de urgență nr. 214/29.12.1999 privind acordarea calitatii de luptător în rezistența anticomunistă persoanelor condamnate pentru infracțiuni savarsite din motive politice persoanelor împotriva cărora au fost dispuse, din motive politice, măsuri

			administrative abuzive, precum si persoanelor care au participat la actiuni de impotrivire cu arme si de rasturnare prin forta a regimului comunist instaurat in Romania
			4. Legea nr. 189/02.11.2000 privind aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 105/1999 pentru modificarea si completarea Decretului-lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurata cu incepere de la 6 martie 1945, precum si celor deportate in strainatate ori constituite in prizonieri
Luptători pentru Victoria Revoluției din Decembrie 1989	100%	preț abonament lunar cu număr nelimitat de călătorii	1. Legea nr. 341/12.07.2004 – Legea recunoștinței pentru Victoria Revoluției Romane din Decembrie 1989
Persoane cu dizabilități încadrate în grad de handicap grav și accentuat împreună cu asistenții personali ai acestora	100%	preț abonament lunar cu număr nelimitat de călătorii	1. Legea nr. 448/06.12.2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap
Elevi orfani, elevi cu cerințe educaționale speciale precum și cei instituționalizați cu domiciliul în Orașul Corabia	100%	preț abonament lunar cu număr nelimitat de călătorii	1. Legea nr. 1/ 10.01.2011 privind educația națională

De asemenea, conform art. 41, alin. (4) din Ordonanța nr. 27 din 31 august 2011, transportul copiilor sub 5 ani se realizează gratuit, în condițiile în care aceștia nu ocupă locuri separate.

7.7.4 Profitul rezonabil și valoarea pentru anul 2026

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 public de transport suportat de Operator, aplicată la total costuri eligibile.

Dat fiind faptul că la nivel național nu s-au făcut analize de benchmarking și că nu există subiecte de comparație a unei societăți bine manageriate, Consiliul Concurenței a propus raportarea profitului rezonabil la rata de swap a cărei scadență și monedă corespund duratei și monedei prevăzute în actul de atribuire, plus o primă de 100 de puncte de bază. Această propunere are în vedere faptul că riscul suportat de operatori, în cazul contractelor de transport public local, este redus.

Nivelul profitului rezonabil este reprezentat de rata SWAP stabilită de Comisia Europeană și publicată de Consiliul Concurenței (<https://www.renasc.eu/despre-noi/rate-swap-sieg/>), aferentă perioadei contractuale rămase (la semnare, se referă la durata totală a contractului). Profitul va fi aplicat la total cheltuieli eligibile.

Nivelul profitului rezonabil pentru durata contractului de 5 ani este de 6,46%, reprezentând rata SWAP comunicată de Consiliul Concurenței pentru perioada 01.01.2026 la 30.06.2026 (5,46 %), la care se adaugă 100 puncte procentuale.

Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat și stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an.

7.7.5 Recomandări referitoare la tarifyare

Pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de cadrul legislativ actual în domeniul transporturilor rutiere de pasageri, în special de OG nr. 27/2011 cu modificările și completările ulterioare.

Stabilirea tarifelor practicate pentru serviciul de transport public din Orașul Corabia trebuie să respecte Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane publicate de ANRSC prin ORDIN nr. 272 din 12 decembrie 2007, din care selectăm:

- Tarifele pentru serviciile de transport public local și județean de persoane trebuie să asigure executarea unui transport public la un nivel suportabil pentru beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare călători, realizarea serviciului în condiții de calitate și autonomie și independența financiară a operatorilor de transport/transportatorilor autorizați;
- Autoritățile locale competente sunt libere să stabilească tarifyele de călătorie pentru serviciile publice de transport local de persoane pe care operatorii de transport/ transportatorii autorizați le vor aplica călătorilor. Tarifyele ce pot fi aplicate călătorilor sunt:
 - a) tarif de călătorie, stabilit la nivelul tarifyului mediu pe călătorie și fundamentat pe structura pe elementele de cheltuieli prevăzute în anexa nr. 1 la prezentele norme-cadru, caz în care călătorii plătesc contravaloarea totală a serviciului de transport;
 - b) tarif de călătorie, stabilit și impus unilateral de către autoritatea locală competentă pe criterii sociale pentru toți călătorii, fără a fi necesară fundamentarea nivelului acestuia, caz în care călătorii plătesc un nivel sub costurile reale, iar operatorul este îndreptățit să încaseze compensația și, după caz, diferențele de tarif aferente gratuităților și tarifyelor reduse stabilite pentru anumite categorii de persoane;
 - c) tarif de călătorie cu valoare redusă, stabilit de către autoritatea competentă pe criterii de protecție socială pentru anumite categorii de călători, fără a fi necesară fundamentarea nivelului acestuia, caz în care operatorul este îndreptățit să încaseze diferențele de tarif până la nivelul tarifyului de călătorie practicat și, după caz, compensațiile cuvenite pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, implicit din aplicarea tarifyului de călătorie prevăzut la lit.

Varianta gratuității transportului public în comun în orașul Corabia

Gratuitatea transportului public în comun nu este o problemă de voință politică ci una fiscal-juridică și este de o complexitate ridicată. De-a lungul timpului, au existat mai multe inițiative de a stabili gratuitate universală pentru transportul public local însă nu există încă nici un exemplu în practică, tocmai pentru că legislația din România (și din alte țări europene) nu permite ca serviciul acesta să fie în totalitate gratuit. Problemele care apar sunt de natură fiscală, juridică și contabilă, se referă la taxarea serviciilor prestate în România și la practicile neconcurențiale.

Fiind serviciu economic, transportul public intră în sfera fiscalității și al colectării TVA. Conform Codului fiscal (ART. 268 - Operațiuni impozabile), activitatea de transport în comun este operațiune impozabilă. Chiar și în situația în care serviciile publice sunt desfășurate direct de către instituțiile publice, conform art. 269, alin (7), aceste instituții sunt persoane impozabile pentru activitățile de transport public, aplicându-se art. 268.

Deși se poate considera că, în lipsa unei plăți, activitatea de transport public local în regim gratuit ar putea să nu fie considerată operațiune impozabilă conform art. 268 al Codului fiscal, art. 271 alin (4) al aceluiași document legislativ clarifică faptul că această situație este asimilată prestării de servicii efectuate cu plată. În cadrul aceluiași articol se arată că doar serviciile efectuate cu caracter sporadic, extraordinar, discontinuu nu sunt asimilate serviciilor efectuate cu plată (activități de mecenat, activități de reclamă, activități în perioada de garanție etc – conform normelor metodologice).

Conform Directivei TVA 2006/112/CE, tratată în mod frecvent în jurisprudența CJUE, TVA se aplică în cazurile serviciilor unde contraprestația este identificabilă. În situația transportului în comun care este subvenționat în totalitate din bugetul local, contraprestația este identificabilă deoarece se poate cu ușurință identifica valoarea serviciului per unitate. Altfel spus, din punctul de vedere al impozitării, colectarea taxei pe valoarea adăugată ca urmare a prestării serviciilor de transport cu titlu gratuit devine o problemă extrem de complicată, care nu este prevăzută în mod expres în legislație

și care duce la situații contradictorii. Și din acest motiv, este preferabilă taxarea mică a călătoriei pentru a asigura o bază taxabilă.

Din prisma evitării practicilor neconcurențiale și a evitării intrării în sfera ajutorului de stat, legislația europeană și națională prevede mecanisme care permit ca o autoritate publică locală să susțină parțial (să compenseze) operatorii economici către care delegă anumite servicii de interes economic general care pot fi neprofitabile, precum este transportul public în comun. Transportul în comun este considerat un serviciu public esențial, are rol social, are rol în decongestionarea orașelor, reducerea poluării, siguranța în trafic etc.

Mai ales în situații precum cea a orașului Corabia, unde activitatea de transport public în comun nu poate fi profitabilă pentru un operator economic dar are utilitate publică evidentă, legislația creează contextul specific pentru intervenția financiară publică locală la susținerea activității, cu respectarea regulilor concurenței. Însă, nu este prevăzută situația când întreaga cheltuială cu prestarea serviciilor de transport public local să fie acoperită din surse bugetare publice - ceea ce înseamnă că operatorul de transport trebuie să încaseze venituri din activitatea prestată. De aici intervine caracterul oneros al activității și obligativitatea perceperii unui preț pentru serviciile prestate de către operatorul de transport către clienți (călători).

Mai mult, operatorul este obligat la rândul său să plătească o redevență anuală către autoritatea publică locală pentru exploatarea bazei materiale (stații de transport, mijloace de transport, depou/parcare etc) deoarece contractul de concesiune are caracter oneros. Dacă autoritatea publică locală ar subvenționa în totalitate veniturile operatorului, ar însemna că și-ar plăti propriul venit ca urmare a încasării redevenței.

Suplimentar față de cele arătate mai sus, potrivit definiției din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009 și preluată de OG 27/2011, ocupația de operator de transport rutier de persoane este "activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul unor autovehicule construite și echipate astfel încât să fie potrivite pentru transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și destinate acestui scop, servicii de transport de persoane pentru public sau pentru anumite categorii de utilizatori, contra cost, plătite de către persoana transportată sau de către organizatorul transportului". Având în vedere că serviciul de transport local de persoane din orașul Corabia va fi desfășurat de un operator de transport rutier de persoane, oricare ar fi scenariul adoptat pentru delegarea serviciului, acest operator va trebui să perceapă un cost persoanelor transportate.

Legislația actuală prevede gratuitate pentru anumite categorii de pasageri care sunt prezentate în mod expres în cuprinsul studiului. Și din această perspectivă, acordarea gratuității altor categorii decât celor menționate în mod expres apare ca fiind exclusă implicit. Cu alte cuvinte, se anulează posibilitatea ca întreg serviciul să fie prestat gratuit pentru populație. Mai precis, nu poate fi anulată plata costului călătoriei (biletului) de către persoana transportată care nu se încadrează în categoriile de gratuitate.

În concluzie, deși va fi puternic subvenționat de la bugetul local al orașului Corabia și se poate estima că încasările din vânzarea biletelor de călătorie nu vor avea un impact bugetar semnificativ, scenariul gratuității totale a călătoriilor cu mijloacele de transport public local din orașul Corabia nu poate fi aplicat. Vor fi acordate gratuități, conform legii, pentru anumite categorii de pasageri pentru care administrația publică locală va deconta în totalitate costul călătoriei.

Varianta tarifului unic cu valoare impusă

Având în vedere cele arătate mai sus, se recomandă integrarea tarifară a traseelor de transport local prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate traseele și pentru toate mijloacele de transport ale serviciului public local.

Se recomandă stabilirea unei valori unice de călătorie pentru toate călătoriile și pentru toți călătorii (cu excepția gratuităților), indiferent de numărul de stații, distanță, categorie de călători, din următoarele considerente:

- Practicarea unui sistem facil și accesibil de taxare crește atractivitatea sistemului de transport public;
- Valoarea redusă a biletului încurajează utilizarea transportului local în detrimentul autoturismelor personale;
- Întreaga zonă de adresare este afectată de fenomene economice și sociale negative, ca urmare a dezindustrializării din ultimele decenii;
- Nivelul redus de cost al unei legitimații de călătorie va susține mobilitatea în zonă și va facilita accesul forței de muncă;
- Nivelul redus de complexitate al traseelor de transport local este pretabil pentru tarificare unică;

- Practicarea unui tarif unic reduce din complexitatea sistemului de taxare, facilitează controlul asupra călătorilor, reduce timpul de vânzare a biletelor și contribuie la o mai bună înțelegere și utilizare a sistemelor de taxare.

Pentru a stabili valoarea propusă/recomandată a tarifului unic impus, se propune identificarea unui nivel mediu suportabil, care să încurajeze utilizarea sistemului public de transport în comun și care să permită încasarea facilă a contravalorii biletului de călătorie (ex: valori întregi, chiar raportate la bancnotele în circulație, pentru a evita situațiile legate de acordarea restului) și situat la niveluri comparabile cu alte sisteme de transport public din țară.

Trebuie, de asemenea, luat în calcul faptul că investiția în baza materială a sistemului de transport public local din orașul Corabia (mijloace de transport, stații de călători, stații de încărcare, sistem de ticketing) este suportată cu o intensitate de 98% de Programul Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027, fondurile fiind nerambursabile. În plus, mijloacele de transport în comun sunt microbuze electrice care, cel puțin teoretic, generează costuri de funcționare și mentenanță mai reduse.

Consumul public de energie electrică al orașului Corabia va fi susținut într-o măsură semnificativă, cel mai probabil începând cu cea de-a doua parte a anului 2026, de producția centralei fotovoltaice a orașului a cărei construcție este finanțată din Fondul pentru Modernizare. Astfel că, o cheltuială importantă a bugetului local va fi compensată de producția proprie de energie electrică, beneficiile urmând să fie evidențiate începând cu bugetul local al anului 2027.

Având în vedere cele arătate mai sus, plecând de la componenta socială a serviciului de transport, având în vedere subvenționarea aproape totală a investiției în transportul local din fonduri europene nerambursabile, având în vedere necesitatea încurajării utilizării transportului public în comun care, în fapt, se introduce la acest moment, se recomandă adoptarea legitimației de călătorie de tip unic per traseu cu o valoare unică mică de 1 leu.

Pentru a calcula impactul bugetar al stabilirii valorii de 1 leu pentru biletul de călătorie luăm în calcul următoarele:

- un număr de 198.560 călătorii luând în calcul grad mediu de ocupare a locurilor în microbuz de 70% (cf. ord. ANRSC nr. 134/2019);
- o valoare potențială de 2,5 lei/călătorie, având în vedere costul unei călătorii în municipiul Slatina, reședința județului Olt și singurul centru urban din județ care are transport local funcțional.

Astfel, putem determina că, în situația în care valoarea unică a biletului ar fi stabilită la valoarea de 2,5 lei, veniturile operatorului de transport ar putea fi mai mari cu 297.840 lei, sumă care se regăsește în valoarea compensației anuale.

Se recomandă ca, după ce sistemul de transport public local din orașul Corabia (estimativ luna iunie 2027), să se analizeze următoarele opțiuni:

- Menținerea nivelului tarifului stabilit inițial (analiza numărului de călătorii, sondaj în rândul călătorilor);
- Introducerea unui tarif redus pentru 2 călătorii;
- Introducerea unui tarif zilnic (bilet cu valabilitatea de 24 ore);
- Introducerea unor abonamente lunare sau trimestriale/semestriale (pe o rută sau pe toate rutele);
- Introducerea altor modalități de vânzare a biletelor.

7.7.6 Compensația

Compensația pentru serviciul delegat se calculează conform formulei:

$$C \text{ anuală} = (T_{cm} - T_c) \times N \text{ estimat călători.}$$

unde:

C anuală [lei]- reprezintă Compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului;

T_{cm} [lei/călătorie]- tariful mediu pe călătorie, oferat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007;

T_c [lei/călătorie]- tariful de călătorie, impus de Entitatea contractantă pe criterii sociale;

N estimat căl. – numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință.

La semnarea contractului, Compensația anuală se recomandă să fie estimată pe baza următoarelor valori:

- Valoarea totală a serviciilor de transport oferată și fundamentată de Operator – estimată inițial la **1.032.512,00 lei**;
- număr anual estimat de **198.560** călători, luând în calcul grad mediu de ocupare a locurilor în microbuz de 70% (cf. ord. ANRSC nr. 134/2019);
- **tarif mediu de călătorie de 6,20 lei** calculat pornind de la datele de mai sus;
- **tarif unic de 1 leu/călătorie impus.**

Compensația anuală estimată este de **1.032.512,00 lei** și este rezultată din următoarele valori:

$$C \text{ anuală} = (6,20 \text{ lei} - 1 \text{ leu}) \times 198.560 \text{ călătorii} = 1.032.512,00 \text{ lei}$$

Capitolul VIII. CONCLUZII

Având în vedere justificările prezentate în Studiu, coroborat cu toate datele de ieșire prezentate în Contractul de delegare și anexele la acesta, documente ce se constituie ca Anexe la prezenta documentație și având în vedere că:

- a) se va aplica scenariul II recomandat, respectiv atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local către Servicii Comunitare Corabia S.R.L;
- b) Consiliul Local al Orașului Corabia are influența efectivă și poate să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor publice de transport desfășurat pe raza administrativ-teritorială
- c) 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
- d) - 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."
- e) - respectiv art. 30 alin. (2) lit. a) prevede: "societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;"

considerăm oportună soluția gestiunii directe a serviciului prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către Servicii Comunitare Corabia S.R.L pentru serviciul public de transport public de călători pe teritoriul orașului Corabia.

Având în vedere precizările menționate în cuprinsul prezentului Studiu de Oportunitate, apreciem că:

- sunt asigurate atât premisele tehnice și manageriale pentru justificarea atribuirii directe către operatorul SC Servicii Comunitare Corabia S.R.L cât și respectarea prevederilor legale în vigoare la nivel național și comunitar în ceea ce privește delegarea gestiunii serviciului de transport public local;
- este oportună alegerea delegării serviciului de transport public local din orașul Corabia prin atribuire directă operatorului intern Servicii Comunitare Corabia S.R.L.

În concluzie, propunem Consiliului Local al Orașului Corabia încheierea Contractului de Servicii Publice cu operatorul intern S.C. Servicii Comunitare Corabia S.R.L., prin atribuire directă pe o perioadă de 5 ani, cu mențiunile referitoare la autorizare/licențiere și dotarea bazei materiale, respectând prevederile legale în materie adoptate la nivel național și comunitar.