

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN COVASNA

HOTĂRÂREA Nr. 81/2026

**privind aprobarea Studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de
atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse
regulate în județul Covasna pentru cele patru loturi rămase neatribuite în urma
desfășurării procedurii de atribuire**

Consiliul Județean Covasna,
întrunit în ședința sa ordinară din data de 30 aprilie 2026,
analizând Referatul de aprobare al Președintelui Consiliului Județean Covasna
privind aprobarea Studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de atribuire a
gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în
județul Covasna pentru cele patru loturi rămase neatribuite în urma desfășurării
procedurii de atribuire,

văzând Raportul Administratorului public, precum și avizele comisiilor de
specialitate din cadrul Consiliului Județean Covasna,

având în vedere:

- art. 22 din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice,
republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- art. 16 și art. 17 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane
în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;

- Hotărârea Consiliului Județean Covasna nr. 214/2025 pentru modificarea
anexelor nr. 1 și 2 la Hotărârea Consiliului Județean Covasna nr. 136/2022 privind
stabilirea programului de transport public județean de persoane prin curse regulate
valabil în perioada 01.01.2023-31.12.2032,

ținând cont de procesul-verbal de recepție nr. 23129/518/17.12.2025,

fiind îndeplinite procedurile prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența
decizională în administrația publică, republicată, cu modificările ulterioare,

în baza art. 173 alin. (5) lit. m) și în temeiul art. 196 alin. (1) lit. a) din Ordonanța
de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și
completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă Studiul de oportunitate privind stabilirea modalității de
atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse

regulate în județul Covasna pentru cele patru loturi rămase neatribuite în urma desfășurării procedurii de atribuire, elaborat de CERTRANS LEVEL S.R.L., cu sediul în București, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se stabilește că modalitatea de gestiune a serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna pentru Loturile 1, 2, 3 și 8 - grupele de trasee 01, 02, 03 și 08 din Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate valabil în perioada 01.01.2023-31.12.2032, este gestiunea delegată către operatori de transport prin contract de delegare a gestiunii.

Art. 3. Cu aducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se însărcinează Compartimentul monitorizarea serviciilor comunitare de utilități publice, transport public județean din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Covasna.

Sfântu Gheorghe, 30 aprilie 2026.

**Președinte,
TAMÁS Sándor**

**Contrasemnează,
SZTAKICS István-Attila
Secretar general al județului Covasna**

STUDIU DE OPORTUNITATE

privind stabilirea modalității de atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna pentru cele patru loturi rămase neatribuite în urma desfășurării procedurii de atribuire, elaborat de CERTRANS LEVEL S.R.L., cu sediul în București

CONTRACT nr. 785/28.11.2024 - Servicii de actualizare Studiu de trafic/mobilitate în vederea actualizării structurii programului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna și a Studiului de oportunitate pentru fundamentarea valorii estimate a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport în județul Covasna, pentru cele 4 loturi rămase neatribuite în urma desfășurării procedurii de atribuire – Cod CPV: 79311000-7

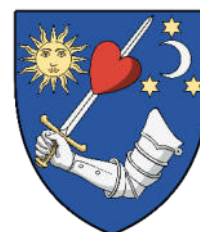
Etapa II. – Actualizarea studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna, pentru fundamentarea valorii estimate a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane pentru traseele rămase neatribuite din programul de transport

Achizitor

CONSILIUL JUDEȚEAN COVASNA

Date de contact:

- ☞ Adresa: Piața Libertății 4, Sfântu Gheorghe 520008
- ☞ Web: <http://www.cjcv.ro>
- ☞ E-mail: office@kvmt.ro
- ☞ Telefon: 0267 311 190
- ☞ Fax: 0267 351 228



Prestator

CERTRANS LEVEL S.R.L.

Date contact:

- ☞ Adresa: str. Delea Veche nr. 28A, Sector 2, București
- ☞ Tel./fax.: 031/407.23.35
- ☞ Website: <http://www.certranslevel.ro>
- ☞ Email: office@certranslevel.com



	Semnătura
ADMINISTRATOR: Ing. Răzvan NOVASELIV	
ADMINISTRATOR: Ing. Ana – Brîndușa COCU	

Cuprins

Introducere	4
1. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI ȘI A ARIEI TERITORIALE	5
1.1 Descrierea ariei teritoriale	5
1.2 Descrierea și identificarea serviciului și a sistemului a cărui gestiune urmează a fi delegată ..	14
2. SITUAȚIA ECONOMICO-FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI ȘI STAREA TEHNICĂ A SISTEMULUI AFERENT ACESTUIA	19
2.1 Situația economico-financiară a serviciului.....	19
2.2 Starea tehnică a sistemului aferent acestuia.....	21
3. MOTIVELE DE ORDIN ECONOMIC, FINANCIAR, SOCIAL ȘI DE MEDIU, CARE JUSTIFICĂ ATRIBUIREA ÎN GESTIUNE	25
3.1 Modalități de atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate	25
3.1.1 Gestiunea directă a serviciului public de transport județean	28
3.1.2 Gestiunea delegată a serviciului public de transport județean	32
3.2 Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică atribuirea în gestiune	37
3.3 Stabilirea modalității optime de gestiune a serviciului public de transport județean la nivelul județului Covasna	45
4. DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI	48
5. VALOAREA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI	50
6. CONTRACTUL DE DELEGARE.....	81
7. CRITERIUL DE ATRIBUIRE A CCONTRACTELOR DE DELEGARE ȘI FACTORII DE EVALUARE A OFERTELOR	83
7.1 Criteriul de atribuire a contractelor de delegare	83
7.2 Factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire.....	84
Concluzii.....	95

Anexe

Anexa nr. 1 – Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna în perioada 01.01.2023-31.12.2032 actualizat 2025

Listă figuri

Figura 1 Poziția județului Covasna la nivel național.....	6
Figura 2 Distribuția localităților în teritoriu în județul Covasna. Sursa: Google Maps.....	9

Listă tabele

Tabel 1 Unități administrativ – teritoriale și localități componente din zona de analiză	9
Tabel 2 Populația după domiciliu, aria de analiză. Sursa: INS	11
Tabel 3 Evoluția populației unităților administrativ teritoriale din județul Covasna – 2021 – 2025 (Populația după domiciliul la 1 ianuarie). Sursa: INS	12
Tabel 4 Sinteza programului de transport județean prin curse regulate cu valabilitate 01.01.2023- 31.12.2032	15
Tabel 5 Program de transport actualizat 2025	17
Tabel 6 Tarife de călătorie între capetele de traseu	20
Tabel 7 Lungimea drumurilor publice, pe categorii de drumuri, tipuri de acoperământ, județul Covasna. Sursa: INSSE	22
Tabel 8 Alocarea riscurilor	39
Tabel 9 Modalitate de gestionare a riscurilor	40
Tabel 10 Elemente de cheltuieli pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean de persoane efectuat prin curse regulate	51
Tabel 11 Număr total de km planificați anual pe trasee și grupe de trasee nou propuse	52
Tabel 12 Estimare cheltuieli materiale anuale pe trasee – lei	56
Tabel 13 Estimarea cheltuielilor anuale cu taxe/impozite și autorizații pe trasee – lei	60
Tabel 14 Estimarea cheltuielilor anuale cu salariile personalului pe trasee – lei	61
Tabel 15 Estimare valoare totală anuală servicii de transport – lei	63
Tabel 16 Tarif mediu lei/km calculat pe baza estimării elementelor de cheltuieli	66
Tabel 17 Valoarea totală anuală a serviciilor de transport pe trasee și grupe de trasee	66
Tabel 18 Estimare venituri pe trasee/grupe de trasee	67
Tabel 19 Valoare anuală (cheltuieli cu profit rezonabil) și venituri totale anuale pe trasee și grupe de trasee	68
Tabel 20 Coeficienții α de ajustare pozitivă și negativă a tarifului mediu lei/km/loc	71
Tabel 21 Valoarea totală estimată contract de delegare pe grupe de trasee – Grupele 02, 03 și 08....	78
Tabel 22 Număr total kilometri planificați anual pe trasee și grupe de trasee	86
Tabel 23 STRUCTURA pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean de persoane efectuat prin curse regulate	88

Listă grafice

Grafic 1 Evoluția populației din aria de analiză	12
Grafic 2 Structura drumurilor publice din județul Covasna	23

Introducere

Mobilitatea populației reprezintă un element esențial pentru dezvoltarea economică și socială a unui județ. În contextul actual, caracterizat de schimbări demografice, creșterea nevoilor de deplasare și accentul tot mai mare pe calitatea serviciilor publice, transportul public județean devine o componentă strategică în asigurarea accesului echitabil la educație, sănătate, locuri de muncă și activități socio-culturale. Pentru județul Covasna, un teritoriu cu așezări dispersate și fluxuri de mobilitate variate, organizarea eficientă a transportului public este esențială pentru coeziunea teritorială și pentru susținerea unei vieți cotidiene funcționale pentru locuitori.

Consiliul Județean Covasna are responsabilitatea de a asigura un serviciu de transport public modern, predictibil și adaptat cerințelor reale ale comunităților locale. Alegerea unei modalități adecvate de atribuire a gestiunii serviciului devine astfel un pas decisiv, deoarece modul de organizare influențează direct calitatea, continuitatea și sustenabilitatea transportului.

Serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate, cu autovehicule, se realizează prin contracte de delegare a gestiunii, pe baza licențelor de traseu. **Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în perioada 01.01.2023-31.12.2032** a fost aprobat prin **Hotărârea Consiliului Județean nr. 136/2022** privind stabilirea programului de transport public județean de persoane prin curse regulate valabil în perioada 01.01.2023-31.12.2032 și include un număr de 47 trasee structurate în 9 grupe.

În vederea întocmirii documentațiilor pentru încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public de persoane în județul Covasna, a fost elaborat **Studiul de oportunitate** privind stabilirea modalității de atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna, studiu **aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Covasna nr. 96 din data de 27.05.2022** privind aprobarea Studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna.

În urma desfășurării procedurii de atribuire contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului Covasna – anunț de participare CN1052557/01.03.2023 au fost atribuite contractele de delegare a gestiunii pentru 5 loturi corespunzătoare a 5 grupe de trasee din programul de transport. Astfel, **au rămas neatribuite contractele de delegare pentru grupele 01, 02, 03, 08, ce însumează un număr de 16 trasee.**

La nivelul anului 2025, prin **Hotărârea Consiliului Județean nr. 214/2025** pentru modificarea anexelor nr. 1 și 2 la Hotărârea Consiliului Județean nr. 136/2022 privind stabilirea programului de transport public județean de persoane prin curse regulate valabil în perioada 01.01.2023-31.12.2032 au fost modificate și înlocuite anexele nr. 1 și 2 din Hotărârea Consiliului Județean nr. 136/2022. Anexa nr. 1 cuprinde **Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în perioada 01.01.2023-31.12.2032 actualizat 2025** în cadrul Studiului de trafic/mobilitate în vederea actualizării structurii programului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna prin reducerea complexității logistice, regruparea traseelor în funcție de fluxuri reale și crearea unor configurații mai ofertante economic, care să poată fi preluate și operate în condiții sustenabile.

Actualizarea Studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna va cuprinde actualizarea valorii estimate a contractelor de delegare, pentru fiecare traseu și grupă de trasee

cuprinse în programul de transport, respectiv pentru grupele 01, 02, 03, 08, ce totalizează un număr de 12 trasee.

1. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI ȘI A ARIEI TERITORIALE

1.1 Descrierea ariei teritoriale

Caracteristici generale de amplasare

Județul Covasna este situat în partea central-estică a României, în zona intracarpatică, fiind integrat în regiunea istorică a Transilvaniei. Teritoriul său se află în zona centrală a arcului carpatic, având o poziție strategică în raport cu principalele culoare de mobilitate ale regiunii. Județul Covasna se învecinează în est cu județul Bacău și județul Vrancea, în sud-est cu județul Buzău, în sud-vest cu județul Brașov, în partea de nord cu județul Harghita, ceea ce îi conferă o poziționare importantă pentru conectivitatea regională și accesul la rute interjudețene.

Județul Covasna este caracterizat printr-o morfologie variată, cuprinzând zone depresionare – precum Depresiunea Târgu Secuiesc și Depresiunea Sfântu Gheorghe – precum și sectoare deluroase și muntoase în partea estică. Această geografie mixtă influențează în mod direct modul de organizare și operare a transportului public județean, întrucât accesibilitatea rutieră variază în funcție de relief, distanțe și densitatea localităților.

Așezările sunt dispersate pe întreg teritoriul județului, cu o concentrare mai ridicată în jurul centrelor urbane: Sfântu Gheorghe, Târgu Secuiesc, Covasna, Baraolt și Întorsura Buzăului. Această distribuție geografică generează fluxuri de mobilitate orientate preponderent către aceste poluri urbane, care funcționează ca nuclee de servicii, educație și activități economice.

Distribuția localităților și accesibilitatea teritorială

Județul cuprinde numeroase localități mici și sate cu populație redusă, dispersate la distanțe considerabile unele de altele. Din punct de vedere funcțional, acestea pot fi grupate astfel:

- localități apropiate de centre urbane, cu acces direct la transport și rute frecvente;
- sate periferice sau izolate, în care transportul public este singura alternativă pentru navetă;
- localități montane sau greu accesibile, unde traseele trebuie adaptate condițiilor rutiere și sezoniere.

Gradul de accesibilitate este influențat de calitatea infrastructurii rutiere, distanțele dintre localități, condițiile climatice specifice zonelor montane și necesitatea unor rute flexibile pentru zone cu cerere redusă.

Amplasare și repere geografice

Județul Covasna este situat între paralelele 45°31' latitudine N – 46°17' latitudine N și 25°27' longitudine E – 26°27' longitudine E, în interiorul Carpaților de curbură, la altitudini cuprinse între 480 m și 1777 m. Are o suprafață de 3710 km², reprezentând 1,56% din teritoriul țării.

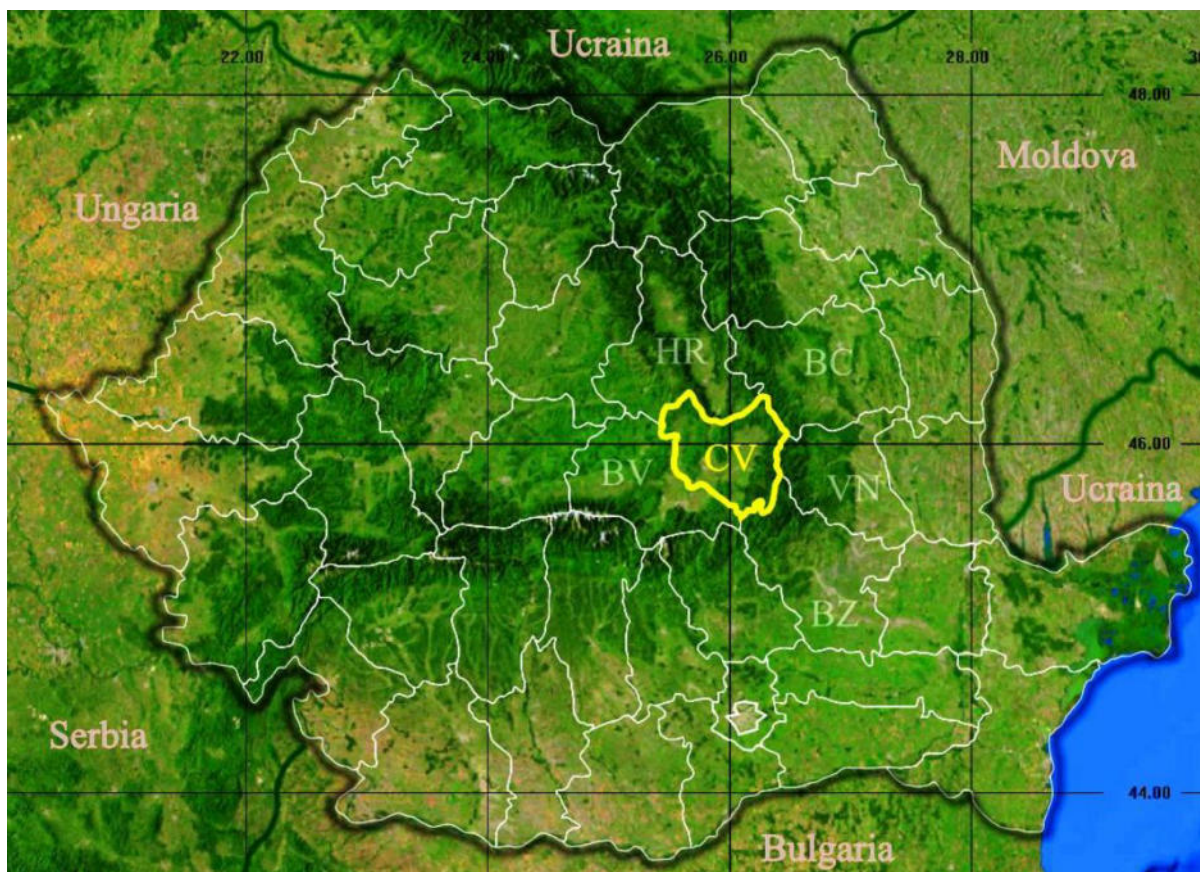


Figura 1 Poziția județului Covasna la nivel național

Caracteristicile fizico-geografice ale ariei teritoriale

Aria județului Covasna se caracterizează printr-o diversitate geografică și naturală pronunțată, ce influențează modul de locuire, accesibilitatea localităților și configurarea infrastructurii de transport. Relieful mixt, rețeaua hidrografică densă și prezența resurselor naturale contribuie la definirea unor particularități teritoriale relevante pentru organizarea transportului public județean.

Geologie și relief

Structura geologică a județului Covasna reflectă poziționarea sa în zona Carpaților de Curbură și a depresiunilor intramontane ale Transilvaniei. Teritoriul este format din:

- zone montane și submontane în partea estică, dominate de formațiuni vulcanice, sedimentare și metamorfice;
- depresiuni extinse (Depresiunea Târgu Secuiesc, Depresiunea Sfântu Gheorghe), alcătuite din depozite sedimentare recente;
- dealuri piemontane și colinare, care fac trecerea către zonele joase.

Această alternanță reliefului determină variații semnificative ale infrastructurii rutiere: rute șerpuitoare în zonele montane, sectoare de drum expuse la alunecări sau eroziune, precum și tronsoane drepte și accesibile în zonele depresionare.

Relieful influențează direct traseele de transport, vitezele de deplasare, consumul de combustibil și necesitatea unor vehicule fiabile, adaptate condițiilor de pantă și drumuri înguste.

Climă

Județul se încadrează în zona climatului continental moderat, cu influențe montane în partea estică. Caracteristicile climatice principale sunt:

- **ierni reci**, cu temperaturi frecvent negative și episoade de ninsori abundente în zonele montane;
- **veri blânde**, mai răcoroase în regiunea deluroasă și montană;
- **amplitudini mari ale temperaturii** între zi și noapte în depresiunile intramontane;
- **ceață persistentă** în perioada de toamnă și iarnă, mai ales în depresiuni;
- **precipitații variabile**, mai ridicate la altitudini mari.

Pentru transportul județean, aceste condiții climatice presupun adaptarea vehiculelor pentru condiții de iarnă, posibile întârzieri pe timp de ninsoare sau polei, necesitatea întreținerii constante a drumurilor și planificarea orarelor în funcție de sezonality.

Rețeaua hidrografică

Teritoriul județului Covasna este traversat de o rețea hidrografică bine dezvoltată, ce include râuri, pâraie și lacuri naturale sau antropice. Cele mai importante elemente hidrografice sunt:

- **Râul Olt**, care limitează partea vestică a județului și constituie un ax hidrologic major;
- **Râul Negru**, cel mai important curs de apă intern, străbătând localități precum Târgu Secuiesc și Baraolt;
- numeroase afluenți și pâraie montane, care delimitează văile locuite;
- lacuri naturale și lacuri de acumulare utilizate pentru agrement sau protecție.

Rețeaua hidrografică influențează amplasarea localităților de-a lungul văilor, traseele de transport, care urmăresc în general cursurile râurilor, necesitatea infrastructurii de poduri și podețe, riscurile locale de inundații sau afectări ale carosabilului.

Resurse naturale

Județul Covasna este recunoscut pentru diversitatea resurselor naturale, care contribuie la economia locală și la potențialul turistic.

Resurse minerale și balneare:

- **ape minerale și mofete**, cu proprietăți terapeutice deosebite — unul dintre cele mai mari potențiale balneare din țară;
- **gaze terapeutice (CO₂ natural)** utilizate tradițional în băile carbogazoase;
- **roci vulcanice și andezit**, exploatate în zonele montane.

Resurse forestiere: suprafețe întinse de pădure acoperă zona de munte și deal, ce generează activități economice specifice, restricții sezoniere asupra transportului din cauza exploatărilor sau a masivelor forestiere, potențial pentru ecoturism și trasee turistice.

Potențial turistic

Covasna este unul dintre județele cu cel mai valoros potențial turistic balnear, natural și cultural din România. Elementele principale ale potențialului turistic sunt:

Turism balnear și de sănătate

- Stațiunile Covasna, Balványos și Malnaș-Băi sunt recunoscute pentru mofete, ape minerale și tratamente bazate pe factori naturali.

Turism montan și ecoturism

- Munții Bodoc, Baraolt și Brețcu
- trasee de drumeție, ciclism montan și zone naturale protejate
- păduri întinse, izvoare minerale și peisaje pitorești

Turism cultural și etnografic

- tradiții secuiești bine conservate;
- arhitectură rurală specifică;
- obiective istorice și monumente locale.

Impactul potențialului turistic asupra transportului public generează fluxuri de mobilitate sezoniere, cerințe pentru curse suplimentare în perioadele de vârf, necesitatea unor conexiuni între localități și stațiunile turistice, presiune pe infrastructura rutieră în zonele montane.

Organizare teritorial-administrativă

Organizarea administrativ-teritorială a județului este următoarea:

1. Municipii (2)

- **Sfântu Gheorghe** (reședința județului)
- **Târgu Secuiesc**

2. Orașe (3)

- **Baraolt**
- **Covasna**
- **Întorsura Buzăului**

3. Comune (40)

- | | | |
|------------------------|--------------------|-------------------------|
| • Aita Mare | • Comandău | • Micfalău |
| • Bățani | • Dalnic | • Moacșa |
| • Belin | • Dobârlău | • Ojdula |
| • Bixad | • Ghidfalău | • Ozun |
| • Bodoc | • Ghelința | • Poian |
| • Brăduț | • Hăghig | • Reci |
| • Brateș | • Ilieni | • Sâncraiu |
| • Boroșneu Mare | • Lemnia | • Sânzieni |
| • Catalina | • Malnaș | • Turia |
| • Chichiș | • Mereni | • Valea Crișului |

- Valea Mare
- Vârghiș
- Zăbala
- Zagon

Amplasarea unităților administrativ-teritoriale la nivelul județului Covasna este prezentată în figura următoare:



Figura 2 Distribuția localităților în teritoriu în județul Covasna. Sursa: Google Maps

Analiza județului Covasna în contextul actualizării studiului de oportunitate se axează îndeosebi pe localitățile de pe cele 16 trasee din cele 4 grupe rămase neatribuite, după cum urmează:

- | | | |
|-------------------------------|-------------------|--------------------|
| 1. Municipiul Sfântu Gheorghe | 7. Belin | 14. Malnaș |
| 2. Orașul Baraolt | 8. Bixad | 15. Micfalău |
| 3. Orașul Covasna | 9. Bodoc | 16. Reci |
| 4. Aita Mare | 10. Boroșneu Mare | 17. Vâlcele |
| 5. Arcuș | 11. Brăduț | 18. Valea Crișului |
| 6. Bățani | 12. Comandău | 19. Vârghiș |
| | 13. Hăghig | 20. Zagon |

Tabel 1 Unități administrativ – teritoriale și localități componente din zona de analiză

Unitate administrative - teritorială	Localități componente
MUNICIPIUL SFÂNTU GHEORGHE	
	SFÂNTU GHEORGHE
	CHILIENI
	COȘENI
ORAȘ BARAOLT	
	BARAOLT
	BIBORȚENI

Unitate administrativă - teritorială	Localități componente
	BODOȘ
	CĂPENI
	MICLOȘOARA
	RĂCOȘUL DE SUS
ORAȘ COVASNA	
	COVASNA
	CHIURUȘ
AITA MARE	
	AITA MARE
	AITA MEDIE
ARCUȘ	
	ARCUȘ
BĂȚANI	
	BĂȚANII MARI
	AITA SEACĂ
	BĂȚANII MICI
	HERCULIAN
	OZUNCA-BĂI
BELIN	
	BELIN
	BELIN-VALE
BIXAD	
	BIXAD
BODOC	
	BODOC
	OLTENI
	ZĂLAN
BOROȘNEU MARE	
	BOROȘNEU MARE
	BOROȘNEU MIC
	DOBOLII DE SUS
	LEȚ
	ȚUFALĂU
	VALEA MICĂ
BRĂDUȚ	
	BRĂDUȚ
	DOBOȘENI
	FILIA
	TĂLIȘOARA
COMANDĂU	
	COMANDĂU

Unitate administrative - teritorială	Localități componente
HĂGHIG	
	HĂGHIG
	IARĂȘ
MALNAȘ	
	MALNAȘ
	MALNAȘ-BĂI
	VALEA ZĂLANULUI
MICFALĂU	
	MICFALĂU
RECI	
	RECI
	ANINOASA
	BITA
	SACIOVA
VÂLCELE	
	ARACI
	ARIUȘD
	HETEA
	VÂLCELE
VALEA CRIȘULUI	
	VALEA CRIȘULUI
	CALNIC
VÂRGHIȘ	
VÂRGHIȘ	VÂRGHIȘ
ZAGON	
	ZAGON
	PĂPĂUȚI

Populația

Populația cu domiciliul stabil¹ a UAT-urilor din aria de analiză era la 1 ianuarie 2025 de 127817 locuitori, conform datelor prezentate de Institutul Național de Statistică.

Tabel 2 Populația după domiciliu, aria de analiză. Sursa: INS

Județe	Medii de rezidență	Ani				
		Anul	Anul	Anul	Anul	Anul
		2021	2022	2023	2024	2025
		UM: Număr persoane				
		Număr persoane	Număr persoane	Număr persoane	Număr persoane	Număr persoane

¹ Populația după domiciliu la data de 1 ianuarie a anului de referință reprezintă numărul persoanelor cu cetățenie română și domiciliu pe teritoriul României, delimitat după criterii administrativ-teritoriale. Domiciliul persoanei este adresa la care aceasta declară că are locuința principală, trecută în actul de identitate (CI, BI), așa cum este luată în evidența organelor administrative ale statului. În stabilirea valorii acestui indicator nu se ține cont de reședința obișnuită, de perioada și/sau motivul absenței de la domiciliu.

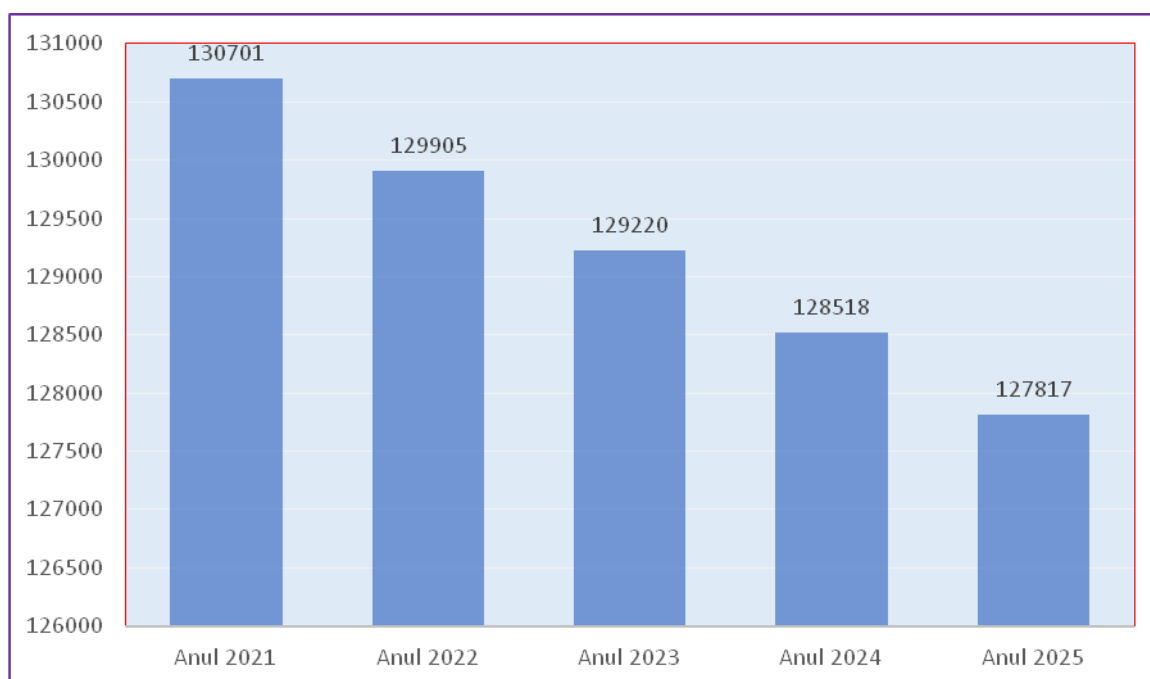
Covasna	Total	130701	129905	129220	128518	<u>127817</u>
	Urban	83136	82285	81435	80573	<u>79655</u>
	Rural	47565	47620	47785	47945	<u>48162</u>

Legenda: ':' - date lipsa; 'c' - date confidentiale; 9999,00 - normal - date definitive; **9999,00 - ingrosat subliniat** - date semidefinite; **9999,00 - ingrosat** - date revizuite; 9999,00 - subliniat - date provizorii

Populația urbană scade de la 83136 locuitori (2021) la 79655 (2025), cu 3481 persoane, scădere ce indică o migrație mai puternică a populației tinere și active către alte județe sau în străinătate, oportunități economice insuficiente în orașele din Covasna, un proces accelerat de îmbătrânire urbană.

În mediul rural, populația rămâne relativ stabilă: de la 47565 (2021) la 48162 (2025), o creștere cu 597 persoane. Această stabilitate poate fi explicată prin:

- mobilitate redusă a populației rurale,
- persistența comunităților tradiționale,
- un ritm mai lent al schimbărilor demografice față de urban.



Grafic 1 Evoluția populației din aria de analiză

Potrivit datelor furnizate de Institut Național de Statistică, populația cu domiciliul în localitățile din zona de analiză era la 1 ianuarie 2024 (date certe) următoarea:

Tabel 3 Evoluția populației unităților administrativ teritoriale din județul Covasna – 2021 – 2025 (Populația după domiciliul la 1 ianuarie). Sursa: INS

Localități	Perioade				
	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024	Anul 2025
UM: Număr persoane					
MUNICIPIUL SFÂNTU GHEORGHE	63190	62509	61822	61148	<u>60350</u>
ORAS BARAOLT	9050	8948	8890	8797	<u>8749</u>
ORAS COVASNA	10896	10828	10708	10628	<u>10556</u>

Localități	Perioade				
	Anul 2021	Anul 2022	Anul 2023	Anul 2024	Anul 2025
UM: Număr persoane					
AITA MARE	1608	1607	1597	1592	<u>1580</u>
ARCUS	1670	1696	1726	1759	<u>1801</u>
BĂȚANI	4731	4766	4768	4774	<u>4802</u>
BELIN	3255	3284	3345	3376	<u>3417</u>
BIXAD	1709	1695	1709	1696	<u>1687</u>
BODOC	2606	2591	2562	2554	<u>2540</u>
BOROȘNEU MARE	3301	3300	3294	3292	<u>3298</u>
BRĂDUȚ	5171	5170	5214	5243	<u>5286</u>
COMĂNDAU	952	948	943	938	<u>930</u>
HĂGHIG	2425	2464	2499	2514	<u>2528</u>
MALNAȘ	1021	1009	1005	1007	<u>1008</u>
MICFALĂU	1796	1769	1729	1721	<u>1696</u>
RECI	2305	2297	2289	2278	<u>2287</u>
VÂLCELE	5641	5752	5889	6044	<u>6186</u>
VALEA CRIȘULUI	2483	2479	2459	2470	<u>2488</u>
VÂRGHIȘ	1744	1728	1724	1707	<u>1696</u>
ZAGON	5147	5065	5039	4980	<u>4932</u>

Legenda: ':' - date lipsa; 'c' - date confidențiale; 9999,00 - normal - date definitive; **9999,00 - ingrosat subliniat** - date semidefinite; **9999,00 - ingrosat** - date revizuite; 9999,00 - subliniat - date provizorii

La nivelul ariei de analiză există:

- comună cu peste 6001 locuitori care totalizează 6.186 locuitori, respectiv 12,84% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- comună cu 5.001 – 6.000 locuitori care totalizează 5.286 locuitori, respectiv 10,98% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 2 comune cu 4.001 – 5.000 locuitori care totalizează 9.734 locuitori, respectiv 20,21% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 2 comune cu 3.001 – 4.000 locuitori care totalizează 6.715 locuitori, respectiv 13,94% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 4 comune cu 2.001 – 3.000 de locuitori care totalizează 9.843 locuitori, respectiv 20,44% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- 6 comune cu 1.001 – 2.000 de locuitori care totalizează 9.468 locuitori, respectiv 19,66% din totalul locuitorilor din mediul rural,
- comună cu sub 1.000 de locuitori care totalizează 930 locuitori, respectiv 1,93% din totalul locuitorilor din mediul rural.

Evoluția populației localităților din zona de studiu conduce la următoarele concluzii:

- **Localități cu scădere semnificativă a populației** (trend descrescător clar) - Aceste localități înregistrează o **scădere constantă și semnificativă** a populației:

Localitate	Populație 2021	Populație 2025	Diferență	% Schimbare
MUNICIPIUL SFÂNTU GHEORGHE	63.190	60.350	-2.840	-4,49%
ORAȘ BARAOLT	9.050	8.749	-301	-3,33%
ORAȘ COVASNA	10.896	10.556	-340	-3,12%

MICFALĂU	1.796	1.696	-100	-5,57%
ZAGON	5.147	4.932	-215	-4,18%

- **Localități cu creștere a populației:** acestea au înregistrat o creștere constantă în perioada 2021–2025:

Localitate	Populație 2021	Populație 2025	Diferență	% Schimbare
VÂLCELE	5.641	6.186	+545	+9,66%
ARCUS	1.670	1.801	+131	+7,84%
BELIN	3.255	3.417	+162	+4,98%
HĂGHIG	2.425	2.528	+103	+4,25%
BRĂDUȚ	5.171	5.286	+115	+2,22%

- **Localități cu variații minime sau stagnare (fluctuații mici):**

Localitate	Diferență totală 2021–2025	Observație
AITA MARE	-28	Stabilă, ușor descendentă
BIXAD	-22	Ușoare fluctuații
BODOK	-66	Ușoară scădere
BOROȘNEU MARE	-3	Aproape constantă
MALNAȘ	-13	Foarte ușor descendentă
VALEA CRIȘULUI	+5	Aproape stagnare
VÂRGHIȘ	-48	Scădere ușoară
RECI	-18	Ușoară scădere

1.2 Descrierea și identificarea serviciului și a sistemului a cărui gestiune urmează a fi delegată

Serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate reprezintă un serviciu public de interes general, organizat de autoritatea administrației publice județene, respectiv Consiliul Județean Covasna, având ca scop asigurarea mobilității locuitorilor între localitățile din județ. Acest serviciu este structurat pe ansamblul de trasee județene, operate conform unui program de transport aprobat prin H CJ de către Consiliul Județean Covasna într-o manieră continuă, sigură și accesibilă pentru populație.

Serviciul include totalitatea activităților necesare pentru realizarea transportului de persoane cu vehicule special destinate acestui scop, pe traseele și în orarele stabilite de autoritatea județeană. Principalele componente ale serviciului sunt:

- **operarea curselor regulate**, pe rute care asigură conectivitatea între localități;
- **punerea la dispoziție a parcului de vehicule**, în conformitate cu cerințele minime de capacitate, confort și siguranță;
- **respectarea orarelor și a graficului de circulație**, ajustate în funcție de fluxurile de navetă ale populației;
- **asigurarea accesului egal pentru toți utilizatorii**, inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- **emiterea și controlul titlurilor de călătorie**;
- **realizarea obligațiilor de serviciu public**, acolo unde cererea este sub nivelul de rentabilitate economică.

În prezent, serviciul de transport public județean este efectuat pe raza județului Covasna în baza Programului de transport public județean de persoane prin curse regulate în perioada 01.01.2023-

31.12.2032 care a fost **aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean nr. 136/2022** și include un număr de 47 trasee structurate în 9 grupe.

Tabel 4 Sinteza programului de transport județean prin curse regulate cu valabilitate 01.01.2023-31.12.2032

Nr. crt.	Nr. grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Km pe sens
1	01	001	Sfântu Gheorghe-Arcuș	8
2		002	Bixad-Olteni-Sfântu Gheorghe	31
3		003	Sfântu Gheorghe-Bodoc-Zălan	16
4		004	Sfântu Gheorghe-Valea Crișului-Calnic	17
5		005	Zagon-Boroșneu Mare-Sfântu Gheorghe	30
6	02	006	Iarăș-Haghig-Sfântu Gheorghe	30
7		007	Aita Medie-Vâlcele-Sfântu Gheorghe	45
8		008	Filia-Hăghig-Sfântu Gheorghe	67
9		009	Filia-Malnaș-Sfântu Gheorghe	61
10		010	Baraolt-Vâlcele-Sfântu Gheorghe	55
11	03	011	Herculian-Baraolt	12
12		012	Aita Seacă-Baraolt	16
13		013	Baraolt-Doboșeni-Filia Vashamor	12
14		014	Baraolt-Talisora-Varghis	8
15		015	Belin-Aita Medie-Baraolt	29
16	04	016	Saciova-Reci-Sfântu Gheorghe	24
17		017	Sfântu Gheorghe-Zoltan-Angheluș	20
18		018	Let-Pădureni-Sfântu Gheorghe	31
19		019	Covasna-Brateș-Sfântu Gheorghe	31
20		020	Sfântu Gheorghe-Sâncraiu-Dobolii de Jos	18
21		021	Băcel-Chichiș-Sfântu Gheorghe	15
22		022	Dobârlau-Ozun-Sfântu Gheorghe	24
23		023	Sântionlunca-Ozun-Sfântu Gheorghe	16
24		024	Ozun-Sfântu Gheorghe	12
25		025	Bicfalău-Lisnau-Sfântu Gheorghe	24
26	05	026	Mărtănuș-Brețcu-Târgu Secuiesc	22
27		027	Ojdula-Hilib-Târgu Secuiesc	22
28		028	Târgu Secuiesc-Catalina-Mărcușa	16
29		029	Ghelința-Harale-Târgu Secuiesc	23
30		030	Mereni-Poian-Târgu Secuiesc	22
31		031	Târgu Secuiesc-Petriceni-Valea Seacă	20
32		032	Târgu Secuiesc-Turia-Panorama Sf. Ana	32
33		033	Târgu Secuiesc-Turia-Alungeni	12
34		034	Cernatul de Sus-Cernat-Târgu Secuiesc	15
35		035	Icafalău-Cernat-Târgu Secuiesc	20
36		036	Sfântu Gheorghe-Dalnic-Târgu Secuiesc	42
37	06	037	Surcea-Zăbala-Covasna	14
38		038	Telechia-Brateș-Covasna	12
39		039	Covasna-Păpăuți-Zagon	18
40		040	Întorsura Buzăului-Zagon-Covasna	34
41		041	Covasna-Zăbala-Târgu Secuiesc	20
42		042	Crasna-Sita Buzăului-Întorsura Buzăului	16
43		043	Întorsura Buzăului-Valea Mare-Sfântu Gheorghe	46
44	07	044	Lădăuți-Întorsura Buzăului	7
45		045	Barcani-Întorsura Buzăului	10
46	08	046	Comandău-Covasna	20
47	09	047	Sita Buzăului (Ciurnic)-Întorsura Buzăului	6

La nivelul anului 2023, în urma procedurii de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului Covasna, **au fost atribuite contractele de delegare a gestiunii pentru loturile 4, 5, 6, 7 și 9.**

Pentru Grupele / Loturile 1, 2, 3, 8 nu au fost depuse oferte și nici nu s-a reușit nici atribuirea directă, ca măsură de urgență realizată conform prevederilor art. 5, alin. (5) din 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*, cu modificările și completările ulterioare, din cauza lipsei de interes din partea operatorilor de transport.

În prezent, nu sunt încheiate contracte de delegare cu operatori de transport pentru serviciul de transport public județean de persoane prin curse regulate pentru loturile 1, 2, 3 și 8 iar cursele aferente traseelor din loturile propuse 2, 3 și 8 sunt efectuate “în regim comercial”, motiv pentru care **a fost actualizat Programul de transport public județean** de persoane prin curse regulate în perioada 01.01.2023-31.12.2032 în cadrul *Studiului de trafic/mobilitate în vederea actualizării structurii programului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna*.

Actualizarea programului de transport pentru cele 4 grupe neatribuite s-a realizat în concordanță cu nivelul real al cererii, iar modificarea configurațiilor de traseu s-a fundamentat pe informațiile provenite din: sondajele de mobilitate aplicate populației județului, feedback-ul și solicitările autorităților locale, precum și datele privind numărul de elevi navetiști puse la dispoziție de ISJ Covasna – toate acestea oferind o imagine fidelă asupra necesităților zilnice de deplasare.

Conform *Studiului de trafic/mobilitate* actualizat în anul 2025, traseele din grupele/loturile rămase neatribuite au fost restructurate și reorganizate, astfel:

- **Grupele de trasee 01** include traseele 001 - Sfântu Gheorghe – Arcuș, 002 - Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe, 003 - Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan, 004 - Sfântu Gheorghe – Valea Crișului - Calnic cu Observația potrivit căreia “*Programul de transport pe traseele 001, 002, 003 și 004 din Grupa 01 este valabil și în vigoare până la data începerii prestării Serviciului public de transport călători în zona metropolitană Sepsî în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî.*”; în vederea asigurării continuității serviciului, Consiliul Județean Covasna va desfășura în perioada imediat următoare atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean pe traseele Sfântu Gheorghe – Arcuș, Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe, Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan și Sfântu Gheorghe – Valea Crișului - Calnic din Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna prin procedură de negociere fără invitație prealabilă la o procedură concurențială de ofertare, către un operator de transport ce dispune de parcul auto necesar operării curselor prevăzute în Programul de transport pe aceste trasee
- **Traseul Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe** a fost comasat cu traseul 016 Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe din Grupa 04

- **Grupa de trasee 02** include 4 trasee: 005 Baraolt – Aita Medie – Sfântu Gheorghe, 006 Filia – Hăghig - Sfântu Gheorghe, 007 Vârghiș – Aita Mare - Sfântu Gheorghe, 008 Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe, traseele reprezentând comasări, prelungiri și modificări/înlocuiri față de traseele Grupei 02 din actualul Program de transport;
- **Grupa de trasee 03** include 3 trasee: 009 Aita Seacă – Herculian – Baraolt, 010 Baraolt – Doboșeni – Filia Vashámor – Vârghiș, 011 Vârghiș – Filia – Malnaș – Sfântu Gheorghe, traseele reprezentând fie comasări, modificări/înlocuiri și prelungiri ale traseelor Grupei 03 din Programul de transport;
- **Grupa 08 include traseul Comandău – Covasna** al cărei grafic de circulație a fost adaptat la modul actual de operare și cu asigurarea curselor preluării fluxurilor potențiale de elevi navetiști;
- **Traseul 045 Barcani – Întorsura Buzăului – Brădet din Grupa 07**, urmare a solicitării Comunei Barcani a fost prelungit până în localitatea Brădet;
- **Traseul 022 Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe** a fost modificat prin includerea unei curse în ziua de miercuri care să include localitățile Măgheruș și Lisnău, urmare a solicitării primite din partea Comunei Ozun.

Programul de transport actualizat în 2025 a fost aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean nr. 214/2025 pentru modificarea anexelor nr. 1 și 2 la Hotărârea Consiliului Județean nr. 136/2022 privind stabilirea programului de transport public județean de persoane prin curse regulate valabil în perioada 01.01.2023-31.12.2032 și a avut în vedere continuitatea cu modelul de grupare a traseelor din Programul de transport aprobat Hotărârea Consiliului Județean nr. 136/2022. La actualizarea programului de transport s-a ținut cont de raționalizarea numărului de trasee prin comasare funcțională, optimizarea rutelor, regrouparea coerentă geografic, corelarea traseelor cu cererea școlară și de muncă, eficiența economică și reducerea presiunii logistice.

Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna în perioada 01.01.2023-31.12.2032 actualizat 2025 cuprinde 47 trasee și este prezentat în tabelul următor.

Tabel 5 Program de transport actualizat 2025

Nr. Crt.	Nr. rețea	Nr. grupa	Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Nr. curse planificate	Capacitate transport (locuri)	Nr. vehicule necesare	
				Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.				active	rezerve
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	20	01*	001*	Sfântu Gheorghe		Arcuș	8	7	≥ 23	1	1
2	20	01*	002*	Bixad	Olteni	Sfântu Gheorghe	31	2	≥ 23	1	
3	20	01*	003*	Sfântu Gheorghe	Bodoc	Zălan	16	2	≥ 23	1	
4	20	01*	004*	Sfântu Gheorghe	Valea Crișului	Calnic	17	7	≥ 23	1	
5	20	02	005	Baraolt	Aita Medie	Sfântu Gheorghe	69,3	1	≥ 23	1	
6	20	02	006	Filia	Hăghig	Sfântu Gheorghe	67	1	≥ 23	1	
7	20	02	007	Vârghiș	Aita Mare	Sfântu Gheorghe	74	1	≥ 23	1	

Nr. Crt.	Nr. rețea	Nr. grupa	Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Nr. curse planificate	Capacitate transport (locuri)	Nr. vehicule necesare	
				Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.				active	rezerve
8	20	02	008	Baraolt	Vâlcele	Sfântu Gheorghe	55	2	≥ 23	1	
9	20	03	009	Aita Seaca	Herculian	Baraolt	27,9	1	≥ 23	1	
10	20	03	010	Baraolt	Doboșeni	Filia Vashâmor / Vârghiș	22,2	4	≥ 23	1	
11	20	03	011	Vârghiș	Filia / Malnaș	Sfântu Gheorghe	70,4	1	≥ 23	1	
12	20	04	016	Zagon		Sfântu Gheorghe	30	4	≥ 23	1	
				Saciova	Reci	Sfântu Gheorghe	24	1	≤ 22	1	
13	20	04	017	Sfântu Gheorghe	Zoltan	Angheluș	20	5	≥ 23	1	
14	20	04	018	Let	Pădureni	Sfântu Gheorghe	31	1	≥ 23	1	
15	20	04	019	Covasna	Brateș	Sfântu Gheorghe	31	6	≥ 23	1	
16	20	04	020	Sfântu Gheorghe	Sâncraiu	Dobolii de Jos	18	6	≥ 23	1	
17	20	04	021	Băcel	Chichiș	Sfântu Gheorghe	15	1	≤ 22	1	
18	20	04	022	Dobârlau	Ozun	Sfântu Gheorghe	24 / 37,2	4	≥ 23	1	
19	20	04	023	Sântionlunca	Ozun	Sfântu Gheorghe	16	9	≥ 23	1	1
20	20	04	024	Ozun		Sfântu Gheorghe	12	2	≤ 22	1	
21	20	04	025	Bicfalău	Lisnau	Sfântu Gheorghe	24	2	≤ 22	2	
22	20	05	026	Mărtănuș	Brețcu	Târgu Secuiesc	22	2	≥ 23	1	
23	20	05	027	Ojdula	Hilib	Târgu Secuiesc	22	3	≥ 23	1	
24	20	05	028	Târgu Secuiesc	Catalina	Mărcușa	16	4	≥ 23	1	
25	20	05	029	Ghelița	Harale	Târgu Secuiesc	23	4	≥ 23	1	
26	20	05	030	Mereni	Poian	Târgu Secuiesc	22	8	≥ 23	2	1
27	20	05	031	Târgu Secuiesc	Petriceni	Valea Seacă	20	4	≥ 23	1	
28	20	05	032	Târgu Secuiesc	Turia	Panorama Sf. Ana	32	6	≥ 23	1	
29	20	05	033	Târgu Secuiesc	Turia	Alungeni	12	2	≥ 23	1	
30	20	05	034	Cernatul de Sus	Cernat	Târgu Secuiesc	15	3	≥ 23	1	
31	20	05	035	Icafalău	Cernat	Târgu Secuiesc	20	1	≤ 22	1	
32	20	05	036	Sfântu Gheorghe	Dalnic	Târgu Secuiesc	42	7	≥ 23	2	
33	20	06	037	Surcea	Zăbala	Covasna	14	1	≤ 22	1	
34	20	06	038	Telechia	Brateș	Covasna	12	1	≤ 22	1	

Nr. Crt.	Nr. rețea	Nr. grupa	Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Nr. curse planificate	Capacitate transport (locuri)	Nr. vehicule necesare	
				Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.				active	rezerve
35	20	06	039	Covasna	Păpăuți	Zagon	18	4	≥ 23	1	1
36	20	06	040	Întorsura Buzăului	Zagon	Covasna	34	2	≥ 23	1	
37	20	06	041	Covasna	Zăbala	Târgu Secuiesc	20	3	≥ 23	1	
38	20	06	042	Crasna	Sita Buzăului	Întorsura Buzăului	16	2	≤ 22	1	
39	20	06	043	Întorsura Buzăului	Valea Mare	Sfântu Gheorghe	46	3	≥ 23	1	
40	20	07	044	Lădăuți		Întorsura Buzăului	7	1	≤ 22	1	
41	20	07	045	Barcani		Întorsura Buzăului / Brădet	12	4	≤ 22	1	
42	20	08	046	Comandău		Covasna	20	1	≤ 22	1	
43	20	09	047	Sita Buzăului (Ciumernic)		Întorsura Buzăului	6	3	≤ 22	1	

**Programul de transport pe traseele 001, 002, 003 și 004 din Grupa 01 este valabil și în vigoare până la data începerii prestării Serviciului public de transport călători în zona metropolitană Sepsî în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî.*

2. SITUAȚIA ECONOMICO-FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI ȘI STAREA TEHNICĂ A SISTEMULUI AFERENT ACESTUIA

2.1 Situația economico-financiară a serviciului

La data actualizării studiului, serviciul de transport public județean de persoane la nivelul județului Covasna este asigurat de un număr de 3 operatori de transport care au atribuite licențe de traseu, astfel:

- ASOCIEREA S.C. LINKA TRANZIT S.R.L. – S.C. TRANSBUS S.A. operează pe traseele grupelor 04, 05, 06, conform:
 - HCJ Covasna nr. 163 din 05.10.2023 *privind aprobarea tarifelor de călătorie și atribuirii licențelor de traseu pentru operatorul de transport ASOCIEREA S.C. LINKA TRANZIT S.R.L. - S.C. TRANSBUS S.A., a cărei ofertă a fost declarată câștigătoare la procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Covasna pentru LOTUL 4,*
 - HCJ Covasna nr. 164 din 05.10.2023 *privind aprobarea tarifelor de călătorie și atribuirii licențelor de traseu pentru operatorul de transport ASOCIEREA S.C. LINKA TRANZIT S.R.L. - S.C. TRANSBUS S.A., a cărei ofertă a fost declarată câștigătoare la procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Covasna pentru LOTUL 5,*
 - HCJ Covasna nr. 165 din 05.10.2023 *privind aprobarea tarifelor de călătorie și atribuirii licențelor de traseu pentru operatorul de transport ASOCIEREA S.C. LINKA TRANZIT S.R.L. - S.C. TRANSBUS S.A., a cărei ofertă a fost declarată câștigătoare la procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Covasna pentru LOTUL 6,*

- COMUNA BARCANI operează pe traseele grupei 07, conform HCJ Covasna nr. 166 din 05.10.2023 privind aprobarea tarifelor de călătorie și atribuirii licențelor de traseu pentru operatorul de transport COMUNA BARCANI, a cărui ofertă a fost declarată câștigătoare la procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Covasna pentru LOTUL 7,
- COMUNA SITA BUZĂULUI operează pe traseele grupei 09, conform HCJ Covasna nr. 167 din 05.10.2023 privind aprobarea tarifelor de călătorie și atribuirii licențelor de traseu pentru operatorul de transport COMUNA SITA BUZĂULUI, a cărui ofertă a fost declarată câștigătoare la procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în județul Covasna pentru LOTUL 9.

Tarifele de călătorie practicate de operatori la bilete și abonamente pentru loturile 4, 5 și 6 au fost modificate și aprobate prin:

- HCJ Covasna nr. 182 din 25.08.2025 privind aprobarea modificării tarifelor de călătorie pentru serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului Covasna, practicate de către operatorul de transport ASOCIEREA S.C. LINKA TRANZIT S.R.L. – S.C. TRANSBUS S.A. pentru LOTUL 4
- HCJ Covasna nr. 183 din 25.08.2025 privind aprobarea modificării tarifelor de călătorie pentru serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului Covasna, practicate de către operatorul de transport ASOCIEREA S.C. LINKA TRANZIT S.R.L. – S.C. TRANSBUS S.A. pentru LOTUL 5
- HCJ Covasna nr. 184 din 25.08.2025 privind aprobarea modificării tarifelor de călătorie pentru serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului Covasna, practicate de către operatorul de transport ASOCIEREA S.C. LINKA TRANZIT S.R.L. – S.C. TRANSBUS S.A. pentru LOTUL 6

În ceea ce privește loturile 7 și 9 tarifele de călătorie au rămas neschimbate, respectiv cele care au fost aprobate prin Hotărârile Consiliului Județean Covasna cu nr. 166/2023 și 167/2023.

Tarifele de călătorie corespunzătoare distanței dintre capetele de traseu sunt prezentate în tabelul următor.

Tabel 6 Tarife de călătorie între capetele de traseu

Nr. crt.	Nr. grupa	Cod traseu	Denumire traseu	Km pe sens	Tarif solicitat lei/călătorie
1	01*	001	Sfântu Gheorghe-Arcuș	8	
2		002	Bixad-Olteni-Sfântu Gheorghe	31	
3		003	Sfântu Gheorghe-Bodoc-Zălan	16	
4		004	Sfântu Gheorghe-Valea Crișului-Calnic	17	
5		005	Zagon-Boroșneu Mare-Sfântu Gheorghe	30	
6	02*	006	Iarăș-Haghig-Sfântu Gheorghe	30	
7		007	Aita Medie-Vâlcele-Sfântu Gheorghe	45	
8		008	Filia-Hăghig-Sfântu Gheorghe	67	
9		009	Filia-Malnaș-Sfântu Gheorghe	61	
10		010	Baraolt-Vâlcele-Sfântu Gheorghe	55	
11	03*	011	Herculian-Baraolt	12	
12		012	Aita Seacă-Baraolt	16	
13		013	Baraolt-Doboșeni-Filia Vashamor	12	

14		014	Baraolt-Talisoara-Varghis	8	
15		015	Belin-Aita Medie-Baraolt	29	
16		016	Saciova-Reci-Sfântu Gheorghe	24	13,50
17		017	Sfântu Gheorghe-Zoltan-Angheluș	20	8,00
18		018	Let-Pădureni-Sfântu Gheorghe	31	14,50
19		019	Covasna-Brateș-Sfântu Gheorghe	31	13,50
20	04	020	Sfântu Gheorghe-Sâncraiu-Dobolii de Jos	18	7,00
21		021	Băcel-Chichiș-Sfântu Gheorghe	15	9,50
22		022	Dobârlau-Ozun-Sfântu Gheorghe	24	7,00
23		023	Sântionlunca-Ozun-Sfântu Gheorghe	16	8,50
24		024	Ozun-Sfântu Gheorghe	12	6,00
25		025	Bicfalău-Lisnau-Sfântu Gheorghe	24	7,00
26		026	Mărtănuș-Brețcu-Târgu Secuiesc	22	10,50
27		027	Ojdula-Hilib-Târgu Secuiesc	22	11,00
28		028	Târgu Secuiesc-Catalina-Mărcușa	16	6,50
29		029	Ghelința-Harale-Târgu Secuiesc	23	9,50
30		030	Mereni-Poian-Târgu Secuiesc	22	9,50
31	05	031	Târgu Secuiesc-Petriceni-Valea Seacă	20	9,00
32		032	Târgu Secuiesc-Turia-Panorama Sf. Ana	32	13,00
33		033	Târgu Secuiesc-Turia-Alungeni	12	8,00
34		034	Cernatul de Sus-Cernat-Târgu Secuiesc	15	8,50
35		035	Icafalău-Cernat-Târgu Secuiesc	20	11,50
36		036	Sfântu Gheorghe-Dalnic-Târgu Secuiesc	42	18,00
37		037	Surcea-Zăbala-Covasna	14	5,50
38		038	Telechia-Brateș-Covasna	12	6,00
39		039	Covasna-Păpăuți-Zagon	18	6,00
40	06	040	Întorsura Buzăului-Zagon-Covasna	34	12,00
41		041	Covasna-Zăbala-Târgu Secuiesc	20	7,00
42		042	Crasna-Sita Buzăului-Întorsura Buzăului	16	6,00
43		043	Întorsura Buzăului-Valea Mare-Sfântu Gheorghe	46	16,00
44	07	044	Lădăuți-Întorsura Buzăului	7	8,00
45		045	Barcani-Întorsura Buzăului	10	3,50
46	08*	046	Comandău-Covasna	20	
47	09	047	Sita Buzăului (Ciumernic)-Întorsura Buzăului	6	5,50

* Grupele nu au tarife stabilite deoarece acestea nu au fost atribuite din cauza lipsei de ofertanți

2.2 Starea tehnică a sistemului aferent acestuia

Activitatea de transport public județean efectuată pe raza județului Covasna, se desfășoară pe drumurile de interes național, drumurile de interes județean și drumurile de interes local.

Rețeaua rutieră a județului Covasna reprezintă elementul fundamental al mobilității intrajudețene, fiind infrastructura pe care se bazează aproape în totalitate serviciul de transport public. Din cauza faptului că județul dispune de o rețea feroviară redusă ca acoperire, drumurile naționale, județene și comunale devin instrumente esențiale pentru conectarea localităților, pentru circulația zilnică a populației și pentru desfășurarea activităților economice.

Lungimea rețelei rutiere în județul Covasna, conform datelor statistice publicate de Institutul Național de Statistică, la nivelul anului 2024 este de 880 km (densitatea drumurilor: 23,72 km /100 km² teritoriu). Din totalul de 880 km, 315 km sunt drumuri naționale și 565 km drumuri județene și comunale.

Tabel 7 Lungimea drumurilor publice, pe categorii de drumuri, tipuri de acoperământ, județul Covasna. Sursa: INSSE

Categorii de drumuri publice	Tipuri de acoperamant	Ani
		Anul 2024
		UM: Km
		Kilometri
Total	Total	880
-	Modernizate	695
-	Cu îmbracaminti usoare rutiere	20
-	Pietruite	131
-	De pamint	34
Nationale	Total	315
-	Modernizate	308
-	Pietruite	7
Judetene si comunale	Total	565
-	Modernizate	387
-	Cu îmbracaminti usoare rutiere	20
-	Pietruite	124
-	De pamint	34
- Judetene	Total	267
-	Modernizate	239
-	Pietruite	28
- Comunale	Total	298
-	Modernizate	148
-	Cu îmbracaminti usoare rutiere	20
-	Pietruite	96
-	De pamint	34

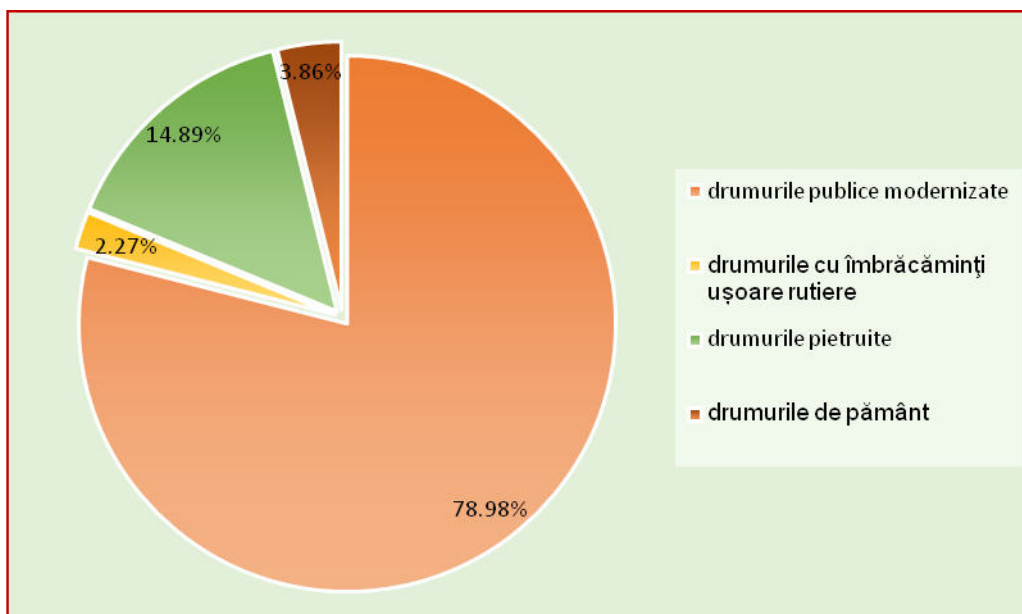
Rețeaua de drumuri publice analizată evidențiază o structură predominant modernizată, ceea ce indică un nivel ridicat de accesibilitate și condiții bune de circulație. Din totalul infrastructurii rutiere, **drumurile publice modernizate însumează 695 km**, ceea ce reprezintă **78,98%** din întreaga rețea. Acest procent ridicat sugerează o infrastructură bine dezvoltată și un efort constant de întreținere și modernizare.

Drumurile cu îmbrăcămînți ușoare totalizează **20 km**, adică doar **2,27%**, având un rol complementar în conectivitatea locală, în special în zonele cu trafic redus. Această categorie, deși minoritară, contribuie la diversificarea tipurilor de infrastructură.

Drumurile pietruite însumează **131 km**, ceea ce înseamnă **14,89%** din rețea. Ele reprezintă rute de importanță locală, des utilizate în zone rurale sau semiurbane, unde modernizarea completă este încă în curs.

Drumurile de pământ însumează **34 km**, adică **3,86%** din total. Prezența lor indică existența unor zone încă neamenajate sau aflate în curs de dezvoltare, unde accesibilitatea poate fi limitată în anumite perioade ale anului.

În ansamblu, situația drumurilor arată o infrastructură rutieră dominant modernizată, completată de segmente variate ca structură tehnică, care reflectă atât prioritățile investiționale, cât și particularitățile geografice și funcționale ale zonei.



Grafic 2 Structura drumurilor publice din județul Covasna

Drumurile naționale – axele principale de mobilitate

Drumurile naționale reprezintă coridoarele rutiere esențiale care permit deplasarea rapidă între orașe, comune și localitățile învecinate. În județul Covasna, acestea au un rol strategic în fluxurile de transport.

DN11 Brașov – Târgu Secuiesc – Bacău

Este una dintre cele mai importante artere de tranzit dintre Transilvania și Moldova. Pe teritoriul județului Covasna:

- deservește direct municipiul Târgu Secuiesc;
- asigură accesul către drumul european E574;
- prezintă un trafic mixt ridicat (autoturisme, transport marfă, transport persoane).

Starea tehnică este în general bună, dar traficul intens generează uneori congestii în zonele de intrare în localități.

DN12 Brașov – Sfântu Gheorghe – Miercurea Ciuc

- este axa nord-sud principală a județului, conectând Sfântu Gheorghe cu celelalte orașe din Covasna și Harghita;
- asigură legătura principală cu Brașovul;
- reprezintă traseu-cheie pentru navetă;
- este utilizat în mod frecvent de traseele județene și interjudețene.

Calitatea carosabilului este variabilă pe sectoare, dar cu tronsoane modernizate recent.

DN13E Sfântu Gheorghe – Covasna – Întorsura Buzăului

- conectează principalele stațiuni balneare și zone turistice ale județului.
- rută importantă pentru mobilitatea turistică;
- asigură accesul către Pasul Întorsura Buzăului;

- pe unele sectoare există limitări de viteză datorită curbilor strânse și pantelor.

Această rută este sensibilă la condițiile meteo, în special iarna.

Drumurile județene – infrastructura fundamentală pentru localitățile rurale

Rețeaua drumurilor județene acoperă majoritatea comunelor și satelor, asigurând legătura între zonele rurale și centrele urbane. Aceasta este esențială pentru operarea transportului public, deoarece majoritatea traseelor depind de aceste drumuri.

Caracteristici principale ale drumurilor județene:

- asigură conectivitate radială către Sfântu Gheorghe, Baraolt, Târgu Secuiesc, Covasna și Întorsura Buzăului;
- acoperă zone cu relief variat, de la câmpii depresionare la zone împădurite sau montane;
- unele sectoare sunt modernizate și permit circulația fluentă;
- alte sectoare au infrastructură degradată, cu gropi, îngustări sau podețe vechi.

Probleme specifice drumurilor județene

- degradare accelerată în zonele cu trafic greu (transport lemn, agricultură);
- sensibilitate la intemperii, mai ales în zone montane sau cu pante accentuate;
- limitări de circulație pe vreme rea pentru unele sectoare.

Aceste aspecte impun adaptarea parcului de vehicule și influențează orarele traseelor de transport public.

Drumurile comunale – accesul direct la comunități

Drumurile comunale sunt structura cea mai variată și mai dificilă din punct de vedere tehnic. Ele sunt responsabile pentru conectarea satelor mai mici la drumurile județene sau naționale.

Caracteristici:

- deseori înguste, cu profil redus;
- porțiuni neasfaltate sau parțial modernizate;
- infrastructură fragilă în perioadele de ploi abundente sau îngheț-dezghet;
- pot pune restricții de circulație pentru vehicule mari.

Pentru transportul public, drumurile comunale reprezintă factorul critic care determină tipul vehiculului utilizat (microbuz vs. autobuz); frecvența și traseul curselor; siguranța pasagerilor; adaptarea graficelor în funcție de sezon.

Zonele cu drumuri comunale neasfaltate impun utilizarea microbuzelor în locul autobuzelor mari; vehicule rezistente la șocuri și aluviuni; consum mai ridicat și uzură mai mare.

Pentru operatorii de transport, starea drumurilor influențează:

- consumul de carburant;
- costurile de întreținere ale vehiculelor;
- timpii de parcurs;
- necesitatea suplimentării vehiculelor de rezervă.

3. MOTIVELE DE ORDIN ECONOMIC, FINANCIAR, SOCIAL ȘI DE MEDIU, CARE JUSTIFICĂ ATRIBUIREA ÎN GESTIUNE

3.1 Modalități de atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate

Cadrul legal aplicabil pentru atribuirea Serviciilor de Transport Public și pentru un Contract de Servicii Publice ce se conformează reglementărilor Uniunii Europene este conferit de legislația de la nivel european și de cea de la nivel național.

Principala reglementare aplicabilă la nivelul Uniunii Europene **este Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007** al Parlamentului European și a 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 1107/70 ale Consiliului*, ce a intrat în vigoare în data de 3 Decembrie 2009. Acest regulament stabilește cadrul pentru atribuirea contractelor de servicii publice și pentru compensarea obligațiilor de serviciu public. Scopul Regulamentului este acela de a crea o piață internă pentru furnizarea serviciilor de transport public de călători. Realizarea acestui lucru prin completarea normelor generale privind achizițiile publice stabilește condițiile în care plata compensării poate fi considerată compatibilă cu piața internă și scutită de notificarea prealabilă privind ajutorul de Stat. Cadrul legal al UE a rămas în mare parte stabil începând cu anul 2009, când a intrat în vigoare Regulamentul 1370/2007, care este direct și integral aplicabil în România.

La nivel național, principala lege aplicabilă este **Legea nr. 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice** republicată, cu modificările și completările ulterioare, iar **în ceea ce privește legislația specializată**, **Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale** stabilește cadrul legal pentru implementarea, autorizarea, operarea, administrarea, finanțarea și controlul prestării serviciilor de transport public în județe. Această lege este implementată printr-o serie de reglementări emise de entitățile de reglementare a transportului public local, dintre care cel mai important este **Ordinul nr. 131/1.401/2019** privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, emis de Autoritatea Națională de Reglementare pentru serviciile comunitare de Utilități Publice nr. 131 din 17 aprilie 2019 și Agenția Națională pentru Achiziții Publice Nr. 1.401 din 17 aprilie 2019.

În ceea ce privește nivelul național, prezentul studiu de oportunitate se concentrează pe prevederile legale relevante privind organizarea și contractarea serviciilor de transport public județean. Cu toate acestea, întreaga legislație națională este luată în considerare și respectată, inclusiv Codul Civil al României și Legea 273/2006 privind finanțele publice locale.

La nivelul țării noastre există două tipuri de instrumente legislative, structurate, după cum urmează:

- Legislația națională (ce include legile, ordonanțele, Regulamentele Naționale, Ordinele Ministrului etc.) – toate acestea fiind reglementări aplicabile la nivel național;
- Legislația locală (care include hotărâri ale Consiliului Județean) – toate fiind reglementări aplicabile numai la nivel unității teritorial-administrative județene.

Regulamentul nr.1370/2007 definește „transportul public de călători” ca fiind „*serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu*”. Noțiunea de servicii de interes economic general („SIEG”) se referă, în general, la serviciile de natură economică pe care autoritățile publice ale statelor membre, la nivel

național, regional sau local, în funcție de repartizarea competențelor lor conform dreptului național, le supun obligațiilor specifice de serviciu public prin intermediul unui mandat (contract) acordat unei întreprinderi pentru prestarea unui SIEG și pe baza unui criteriu de interes general, pentru a asigura prestarea acestor servicii în condiții care nu sunt neapărat cele existente pe piață.

Conform Protocolului nr. 26 anexat Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene („TFUE”), art. 1:

„Valorile comune ale Uniunii în privința serviciilor de interes economic general în înțelesul articolului 14 din Tratatul privind funcționarea Uniunii includ în special:

- ✓ *Rolul esențial și competențele discreționare ample ale autorităților naționale, regionale și locale în ceea ce privește furnizarea, punerea în funcțiune și organizarea serviciilor de interes economic general într-un mod care să răspundă cât mai bine nevoilor utilizatorilor;*
- ✓ *Diversitatea existentă la nivelul diferitelor servicii de interes economic general și diferențele dintre nevoile și preferințele utilizatorilor, care pot rezulta din circumstanțe geografice, sociale sau culturale diferite;*
- ✓ *Un nivel ridicat al calității, siguranței și accesibilității, egalitatea de tratament și promovarea accesului universal și a drepturilor utilizatorilor.”*

Scopul Regulamentului nr.1370/2007 este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței. În acest scop, Regulamentul stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public (vom reveni mai jos asupra acestui aspect).

Regulamentul nr.1370/2007 nu cuprinde dispoziții privitoare la modul de organizare și gestionare a serviciilor de transport ce intră sub incidența sa, aceasta fiind de competența statelor membre.

Regulamentul prevede astfel posibilitatea statelor membre de a adopta „norme generale” definite la art.2 litera (I) ca fiind măsuri care se aplică „în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă”.

În acest sens, în Comunicarea Comisiei Europene nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului nr. 1370/2007 se precizează că:

„Normele generale sunt măsuri destinate unuia sau mai multor tipuri de servicii publice de transport pe căi rutiere sau feroviare, care pot fi impuse unilateral operatorilor de servicii publice de către autoritățile publice, în mod nediscriminatoriu sau care pot fi incluse în contracte încheiate între autoritatea competentă și operatorii de servicii publice. Normele generale pot fi, de asemenea, legi regionale sau naționale aplicabile tuturor operatorilor de transport existenți sau potențiali dintr-o regiune sau dintr-un stat membru. Prin urmare, ele nu sunt de obicei negociate cu operatorii individuali de servicii publice.”

Această precizare era necesară pentru a sublinia că întreaga legislație națională ce reglementează sau are incidență în domeniul transportului ce intră sub incidența Regulamentului nr. 1370/2007 reprezintă „norme generale” în sensul acestuia.

Bunurile și elementele componente ale sistemelor publice de transport județean aflate în domeniul public sau privat al administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului public de transport operatorilor de transport cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului. Atribuirea bunurilor și a elementelor componente ale sistemelor de transport se face prin gestiune delegată.

Legea 51/2006 (republicată) serviciilor comunitare de utilități publice 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. Transportul public județean de călători face parte din cadrul serviciilor comunitare de utilități publice.

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

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

Legea 51/2006 (republicată) privind serviciile comunitare de utilități publice cu modificările și completările ulterioare, indică aceleași două forme de gestiune (art. 22), în sensul că Autoritățile administrației publice au posibilitatea de **a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice** în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de **a încredința gestiunea acestora**, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii. Autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor. Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în baza unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.

Precizăm că cele două modalități de gestiune nu contravin prevederilor Regulamentului nr.1370/2007.

Potrivit art. 29 din legea 92/2007, *“Serviciul public de transport județean poate fi atribuit pentru executare, **în gestiune directă sau delegată**, operatorilor de transport rutier deținători de licențe de transport, eliberate sau recunoscute în condițiile legii, ori transportatorilor autorizați deținători ai unei autorizații de transport de persoane, eliberată, în condițiile legii, de către autoritatea administrației publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare.”*

Desfășurarea activităților serviciului de transport public județean, indiferent de forma de gestiune aleasă, se realizează pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, elaborate de autoritățile locale de transport și aprobate prin hotărâri ale consiliului județean, pe baza regulamentului-cadru al serviciului public de transport județean, elaborate de autoritatea națională de reglementare competentă.

Raporturile juridice dintre unitatea administrativ-teritorială și operatori sunt reglementate prin:

- **hotărâri de dare în administrare a furnizării/prestării serviciilor de utilități publice** către servicii publice de interes județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliului județean, respectiv **contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice** către 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 gestiunii directe;
- **contractele de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice**, în cazul gestiunii delegate.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006 actualizată, bunurile proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale din componenta sistemelor de utilități publice (în cazul de față sistemul de transport public), utilizate pentru furnizarea/prestarea serviciilor, pot fi:

- **date în administrare și exploatare** operatorilor, în baza hotărârii de dare în administrare;
- **puse la dispoziție și exploatare** în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

3.1.1 Gestiunea directă a serviciului public de transport județean

În cazul gestiunii directe, potrivit legii, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport județean și toate sarcinile și responsabilitățile privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport județean, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

Articolul 28 din **Legea 51/2006** stipulează că: *“(1) **Gestiunea directă** este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.”*

Legea 92/2007 prevede că **gestiunea directă** a serviciului de transport județean **se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat**, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare.

Aceeași formulare o regăsim și în cuprinsul **Legii 51/2006**: *“**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.”*

Prin urmare, cele două legi oferă o definiție similară a gestiunii directe, cu singura diferență că legea 51/2006 detaliază cu o referire la calitatea operatorului de drept public și privat prin care se realizează gestiunea directă a serviciilor de transport public, prin indicarea art. 2 lit. g), respectiv lit. h) și anume:

- **“g) operator de servicii de utilități publice, denumit și operator** - persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai

multor activități din sfera serviciilor de utilități publice;”

- **“h) operator regional** - operatorul societate reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice. Operatorul regional asigură furnizarea/ prestarea serviciului/activității de utilități publice pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale asociate, exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, precum și implementarea programelor de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau, după caz, dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestor servicii/activități, realizate în comun în cadrul asociației...”

În continuare, prezentăm în paralel referințele din legea 92/2007 și legea 51/2006 la societățile care pot face obiectul gestiunii directe a serviciilor de transport public județean:

Legea 92/2007	Legea 51/2006
a) servicii publice de interes județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor județene, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;	a) servicii publice de interes județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor județene, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;	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.
c) operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.	Operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) - operator regional - operatorul societate reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice), 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

Operatorii organizați ca servicii publice de interes județean, cu personalitate juridică, sunt subiecte juridice de drept fiscal, sunt titulari ai codului unic de înregistrare fiscală și ai conturilor deschise la unitățile teritoriale ale trezoreriei sau la unitățile bancare și întocmesc, în condițiile legii, buget de venituri și cheltuieli și situații financiare anuale.

Legea 51/2006 detaliază în cuprinsul său **condițiile care trebuie întrunite în mod concomitent** în vederea încredințării unui operator de drept privat a gestiunii serviciilor de utilități publice prin

atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii. Aceste condiții trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe durata acestui contract:

- **unitatea administrativ-teritorială**, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, **exercită un control direct și o influență dominantă** asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- **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;
- **capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială**; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă;
- în cazul serviciului de transport public de călători, **atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007** al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

Legea 92/2007 prevede că **contractele de servicii publice încheiate în modalitatea gestiunii directe**, astfel cum acestea sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 **pot fi hotărâri de dare în administrare** a serviciilor de transport județean în cazul operatorilor prevăzuți la lit. a) (a se vedea tabelul anterior) sau **contracte de delegare a gestiunii** serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la lit. b) și c) (a se vedea tabelul anterior).

Ambele prevederi legale naționale invocă Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Potrivit Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin „contract de servicii publice” *se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public; în funcție de dreptul statelor membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:*

- *sub forma unui act cu putere de lege sau a unor acte administrative speciale sau*
- *care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern.*

Potrivit art. 22 din Legea 92/2007, “(4) Contractele de servicii publice de transport călători pot fi **atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5 alin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007**, după caz.”

Atribuirea directă este considerată în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă.

Cu referire direct la atribuirea directă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că “**Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern**, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare sau un grup de autorități care furnizează servicii publice integrate

de transport de călători, poate decide să furnizeze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control similar celui exercitat asupra propriilor sale departamente. Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

- a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă **exercită controlul**, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100 %, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii;
- b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare **activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente**, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;
- c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;
- d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit contractul de servicii publice;
- e) dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, operatorul intern trebuie să presteze el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători."

Cu referire la punctul e), acesta este interzis de dreptul intern (legea 92/2007 art. 22 referitor la gestiunea directă, alin. (5)): subcontractarea serviciilor publice de transport călători de către operatorii interni este interzisă.

Reținem din aceste prevederi controlul exercitat asupra operatorului căruia i se atribuie în mod direct gestiunea serviciului, 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, aria teritorială pe care trebuie să își desfășoare activitatea operatorul.

Celelalte articole din cuprinsul Regulamentului (CE) Nr.1370/2007 care fac referire la atribuirea

directă a contractelor de servicii publice indică că aceasta se poate realiza, în condițiile în care dreptul intern nu o interzice, atunci când valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR; ori dacă aceste contracte se referă la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri. De asemenea, valorile maxime respective pot fi majorate la 2 000 000 EUR, respectiv 600 000 km în cazul întreprinderilor mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de vehicule rutiere.

Totodată, **atribuirea directă a contractelor de servicii publice este posibilă în sensul celor stipulate de Regulamentul (CE) Nr.1370/2007 ca și măsură de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea situații.** Măsurile de urgență iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice sau a unei cerințe de executare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de servicii publice are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. **Perioada pentru care un contract de servicii publice este atribuit, prelungit sau impus prin măsuri de urgență nu depășește doi ani.**

Legea 51/2006 prevede că operatorii organizați ca servicii publice de interes județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor județene funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de autoritatea deliberativă a unității administrativ-teritoriale, iar operatorii organizați ca 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 funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.

În cazul acestei modalități de gestiune a serviciului de transport public nu se organizează niciun proces de selecție a operatorului, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe printr-un compartiment specializat, revine autorității locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective sau societății comerciale al cărei acționar/asociat unic este reprezentat de unitatea administrativ-teritorială.

3.1.2 Gestiunea delegată a serviciului public de transport județean

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin delegare de gestiune a serviciului de transport public județean prin care autoritatea administrației publice locale – Consiliul Județean Covasna transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public județean, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Față de gestiunea directă există diferențe majore din punct de vedere managerial: un grad de autonomie sporit față de autoritatea care a decis delegarea, independența economică a operatorului de transport.

Potrivit Legii 92/2007, **gestiunea delegată** se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare iar procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, se stabilește de către autoritățile

administrației publice locale, conform prevederilor Legii nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau ale Legii nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, după caz. La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

Legea 51/2006 stipulează că **gestiunea delegată** este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii. Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme. În sensul prevederilor legii menționate, contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:

- a) contract de concesiune de servicii;
- b) contract de achiziție publică de servicii.

Legea 100/2016 *privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii* exclude de la aplicarea sa concesiunile de servicii de transport de călători, prin urmare acestea pot fi atribuite în conformitate cu legislația internă specială. Legea 100/2016 *"nu se aplică concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului."* (articolul 27, alin. (1), lit. d).

Gestiunea delegată a serviciului de transport public se realizează prin intermediul unui *operator de servicii de utilități publice, denumit și operator - persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai multor activități din sfera serviciilor de utilități publice* care pot fi (art. 29, alin. (4)):

- 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.

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 articolului 32 din Legea 51/2006, *„(1) În cazul gestiunii delegate, autoritățile administrației publice locale păstrează, în conformitate cu competențele ce le revin, potrivit legii, prerogativele și răspunderile privind adoptarea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciilor, respectiv a programelor de dezvoltare a sistemelor de utilități publice, precum și obligația de a urmări, de a controla și de a supraveghea modul în care se realizează serviciile de utilități publice, respectiv:*

- a) *modul de respectare și de îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de operatori, inclusiv în relația cu utilizatorii;*
- b) *calitatea serviciilor furnizate/prestate;*

- c) *indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate;*
- d) *modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare sau modernizare a sistemelor de utilități publice;*
- e) *modul de formare, stabilire, modificare și ajustare a prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice.”*

Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitatea administrativ-teritorială – Județul Covasna în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz. Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de unitatea administrativ-teritorială, care are calitatea de delegatar. 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 va fi însoțit de caietul de sarcini și regulamentul serviciului, de inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unității administrativ-teritoriale, aferente serviciului, procesul-verbal de predare-preluare a acestor bunuri, indicatorii tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.

Potrivit legii 51/2006 cu modificările și completările ulterioare, contractul de delegare a gestiunii cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la:

- a) denumirea părților contractante;
- b) obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;
- c) durata contractului;
- d) aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;
- e) drepturile și obligațiile părților contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului și la sistemul de utilități publice aferent, inclusiv conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;
- f) modul de repartizare a riscurilor între părți, în cazul contractelor de concesiune;
- g) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;
- h) sarcinile și responsabilitățile părților cu privire la investiții/programele de investiții, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanțare a acestora;
- i) indicatorii de performanță privind calitatea și cantitatea serviciului și modul de monitorizare și evaluare a îndeplinirii acestora;
- j) prețurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum și regulile, principiile și/sau formulele de ajustare și modificare a acestora;
- k) compensația pentru obligațiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensații;
- l) modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor și/sau delegatarului, după caz;
- m) nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; la stabilirea nivelului redevenței,

autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul;

- n) garanția de bună execuție a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire și de executare a acesteia;
- o) răspunderea contractuală;
- p) forța majoră;
- q) condițiile de revizuire a clauzelor contractuale;
- r) condițiile de restituire sau repartitie, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investițiile realizate;
- s) menținerea echilibrului contractual;
- t) cazurile de încetare și condițiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;
- u) forța de muncă;
- v) alte clauze convenite de părți, după caz.

Procedura de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport județean se desfășoară conform Legii nr. 99/2016 *privind achizițiile sectoriale*. Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

Sarcinile efectuate de un operator privat sunt finanțate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritatea administrației publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini obligațiile de serviciu public.

Un operator Extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Autoritatea Locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor. Un operator extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei Compensații pentru serviciul public, dacă este cazul.

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

- să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză,
- să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, **dacă există**, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces,
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii,
- să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- să stabilească standardele de calitate a serviciului,
- să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
- să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura.

Operatorul Privat se selectează în urma aplicării unei proceduri de atribuire competitive organizată

de Autoritatea Locală responsabilă.

Delegarea gestiunii pe principii concurențiale

Delegarea gestiunii serviciului de transport public realizată pe principii concurențiale se bazează pe aplicarea unei proceduri de atribuire competitive. În acest sens sunt și dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, recitalul 20: *„În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredințeze unui terț un serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind contractele publice și concesiunile, astfel cum este stabilit prin articolele 43-49 din tratat și în conformitate cu principiile transparenței și egalității de tratament.”*

Această idee este reconfirmată în art.5 alin (3) din Regulament: *„(3) Orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (3a), (4), (4a), (4b), (5) și (6). Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe.”*

Organizarea și desfășurarea procedurilor de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciile de utilități publice se fac în baza unei documentații de atribuire elaborate de delegatar (entitatea contractantă), după caz, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016, după caz. Cum s-a menționat deja, Legea 100/2016 nu se aplică în cazul concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.

Documentația de atribuire cuprinde toate informațiile necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de organizare, desfășurare și aplicare a procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii și include în mod obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii și anexele obligatorii la acestea menționate anterior.

Din această delegare pe principii concurențiale rezidă și principalul avantaj al gestiunii delegate către un operator de transport, în sensul că va fi selectat acel operator care va răspunde în cea mai mare măsură criteriilor impuse de Entitatea Contractantă.

Ca dezavantaje și riscuri ale gestiunii delegate menționăm în schimb:

- Strategiile de dezvoltare a sistemului de transport județean vizate de unitatea administrativ-teritorială, respectiv ale operatorului privat vor putea fi cu greu armonizate (autoritatea publică urmărește interesul public, operatorul privat urmărește interesul propriu).
- Procedura competitivă de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public poate dura peste 6 luni, incluzând pregătirea documentației de atribuire, timpul necesar desfășurării procedurii, eventualele contestații;
- Necesarul de resurse suplimentare implicate în pregătirea documentației de atribuire în vederea atribuirii contractului de delegare a gestiunii.

Forma de gestiune a serviciului public de transport prin curse regulate la nivelul județului Covasna va fi gestiunea delegată către operatori de transport prin contract de delegare a gestiunii.

Atribuirea gestiunii serviciului public de transport județean prin curse regulate la nivelul județului Covasna cu respectarea legislației în vigoare și ținând cont de particularitățile transportului județean în contextul în care transportul județean face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică se va realiza pe principii concurențiale, cu aplicarea Legii nr. 99 din 19 mai 2016 *privind achizițiile sectoriale*.

3.2 Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică atribuirea în gestiune

Motivele de ordin economic, financiar

Potrivit prevederilor Legii nr. 92/2007, serviciul de transport public județean este autonom din punct de vedere financiar; finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport. 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 și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii și cu aprobarea Consiliului Județean.

Finanțarea cheltuielilor de capital pentru realizarea obiectivelor de investiții publice ale unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor serviciilor publice de transport județean de persoane, se asigură potrivit Legii nr. 51/2006, din următoarele surse:

- fonduri proprii ale operatorilor și/sau fonduri de la bugetul local, în conformitate cu obligațiile asumate prin actele juridice pe baza cărora este organizată și se desfășoară gestiunea serviciilor;
- credite bancare, ce pot fi garantate de unitățile administrativ-teritoriale, de statul român sau de alte entități specializate în acordarea de garanții bancare;
- fonduri nerambursabile obținute prin aranjamente bilaterale sau multilaterale;
- fonduri speciale constituite pe baza unor taxe, instituite la nivelul autorităților administrației publice locale, potrivit legii;
- fonduri transferate de la bugetul de stat, ca participare la cofinanțarea unor programe de investiții realizate cu finanțare externă, precum și din bugetele unor ordonatori principali de credite ai bugetului de stat;
- fonduri puse la dispoziție de utilizatori;
- alte surse, constituite potrivit legii.

Finanțarea investițiilor pentru înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea sistemelor serviciilor publice de transport public județean de persoane se face din bugetele locale, din bugetul de stat sau din fonduri private, pe baza hotărârilor consiliilor județene, cu respectarea legislației în vigoare privind finanțele publice, respectiv finanțele publice locale și a legislației în vigoare privind achizițiile publice.

Principalul motiv de ordin economic care susține delegarea gestiunii serviciului de transport public județean este că prin această modalitate se va asigura prestarea serviciului de personal calificat și cu mijloacele de transport solicitate prin programul de transport, elemente de care Consiliul Județean Covasna nu dispune pentru a desfășura această activitate în regim propriu. În acest fel, Consiliul Județean este degrevat de toate cheltuielile aferente executării acestui serviciu de utilitate publică, acestuia revenindu-i doar sarcinile de organizare, verificare și control.

Administrarea sistemului de transport public județean prin gestiune directă, de către Consiliul Județean Covasna ar presupune demersuri dificil de realizat: înființarea unei structuri sau societăți, costuri foarte mari cu achiziționarea dotărilor materiale necesare (mijloace de transport, bază logistică etc.), asigurarea de personal specializat, precum și adoptarea măsurilor organizatorice necesare. Lipsa resurselor materiale și financiare de la nivelul Consiliului Județean nu permit prestarea directă a serviciului de transport public județean.

Investițiile realizate de operatori în ce privește modernizarea parcului auto vor avea un impact pozitiv asupra creșterii calității serviciului de transport județean.

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 județean 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 județene 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 Județean și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport județean.

Principala motivație de ordin financiar a delegării gestiunii este că sarcinile îndeplinite de operatorii de transport sunt finanțate din capitalurile lor proprii.

Delegarea gestiunii acestui serviciu se impune, deoarece bugetul județului nu poate suporta toate cheltuielile ocazionate de dotarea și funcționarea serviciului de transport public județean. Consiliul Județean nu dispune de capacitatea de a organiza și de a susține financiar în regim propriu serviciul de transport public județean.

Organizarea serviciului prin **gestiune directă** ar presupune investiții foarte mari și imediate din bugetul Consiliului Județean Covasna pentru dotarea cu mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului. Acesta este unul dintre motivele importante de ordin economic și financiar care pledează în favoarea **delegării gestiunii serviciului**. Consiliul județean Covasna este avantajat de dispărerea presiunii asupra bugetului local dacă se intră pe scenariul gestiunii delegate.

Avantajul atribuirii gestiunii serviciului de transport public județean de călători îl constituie, în afară de evitarea dificultăților generate de identificarea unor surse de finanțare, neasumarea de către

autoritatea contractantă a unor riscuri concomitente și ulterioare realizării investițiilor de îmbunătățire a serviciului de transport județean de persoane, în condițiile implementării acestora.

Identificarea riscurilor, distribuirea lor pe categorii și alocarea riscurilor în cazul gestiunii delegate a serviciului de transport public județean către un operator/operatori de transport este prezentată în tabelul următor.

Tabel 8 Alocarea riscurilor

Nr.	Categoria de risc	Descriere risc	Alocare risc		
			Consiliul Județean	Ambele părți	Operator
Riscuri de amplasament					
1	Structura existentă a infrastructurii de transport	Drumurile existente pe traseele pe care se efectuează transportul județean sunt deteriorate sau au tendință să se deterioreze rapid	X		
Aspecte legate de finanțarea contractului					
2	Modificări de taxe	Pe parcursul contractului, regimul de taxe și impozite se schimbă în defavoarea operatorului de transport (delegatului)		X	
Riscuri operare					
3	Întreținere și reparare	Defectarea mijloacelor de transport mai des decât s-a luat în considerare ducând la cheltuieli mai mari de întreținere și reparație decât cele folosite la fundamentarea tarifelor de transport			X
4	Operare	Operatorul de transport (delegatul) nu poate efectua prestațiile conform contractului		X	
Piața					
5	Schimbări demografice	O schimbare demografică sau socio-economică afectează cererea pentru serviciile delegate		X	
6	Inflația	Valoarea plăților în timp este afectată de inflație		X	
Riscul legal și de politică a Entității Contractante					
7	Reglementarea	Existența unui cadru statutar de reglementări care vor afecta operatorul de transport (delegatul).		X	
8	Schimbări legislative și/sau depolitică referitoare la prestarea acestor servicii	Schimbarea legislativă și/sau a politicii Entității Contractante, care nu poate fi anticipată la semnarea contractului și care este adresată direct, specific și exclusiv prestării serviciului de transport, ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea operatorului de transport (delegatului).		X	
9	Schimbări legislative	Schimbare legislativă și/sau a politicii		X	

Nr.	Categoria de risc	Descriere risc	Alocare risc		
			Consiliul Județean	Ambele părți	Operator
	și/sau de politică la nivel național	la nivel național, care nu putea fi anticipată la semnarea contractului și care este adresată direct sau se aplică indirect și serviciului de transport public de persoane, ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea operatorului de transport (delegatului).			
Activele proiectului					
10	Deprecierea tehnică	Deprecierea tehnică este mai mare decât cea prevăzută		X	
Forța majoră					
11	Forța majoră	Forța majoră, astfel cum este definită prin lege, împiedică realizarea contractului		X	

În contextul delegării gestiunii serviciului de transport public județean nu există un transfer a unei părți semnificative a riscului de operare către operatorul de transport. Cu toate că alocarea riscurilor derulării contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport pare a fi partajată în mod egal între Entitatea Contractantă – Consiliul Județean și Operatorul de transport, în ultimă instanță orice risc inerent operatorului se răsfrânge și asupra posibilității Entității Contractante de a asigura prestarea serviciilor publice de transport pe raza sa administrativ-teritorială, obligație prevăzută de *Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*. Chiar și în condițiile sancționării operatorului de transport pentru neîndeplinirea corespunzătoare a obligației de serviciu public, chiar și cu aplicarea măsurii extreme a rezilierii contractului din cauza nerealizării obligației de serviciu, în final Entitatea Contractantă este cea care va trebui să asigure realizarea/continuitatea serviciului.

În cazul delegării de gestiune a serviciului de transport județean cea mai mare parte a riscului de operare nu este preluată de operator, argument ce susține încheierea unui contract de achiziție sectorială pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport județean. Acesta este un argument în favoarea încheierii unui contract de achiziție sectorială pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport județean.

Modalitatea de gestionare a riscurilor identificate anterior este prezentată în cele ce urmează:

Tabel 9 Modalitate de gestionare a riscurilor

Categoria de risc	Descriere	Consecințe	Gestionare
Riscuri de amplasament			
Structura existentă a infrastructurii de transport	Drumurile existente pe traseele pe care se efectuează transportul județean sunt deteriorate sau au tendință să se deterioreze rapid	Uzură accentuată a mijloacelor de transport și majorarea costurilor de întreținere	Entitatea contractantă, în calitate de administrator a drumurilor județene va lua toate măsurile necesare pentru a le menține în bună stare.
Aspecte legate de finanțarea contractului			

Categoria de risc	Descriere	Consecințe	Gestionare
Modificări de taxe	Pe parcursul contractului, regimul de taxe și impozite se schimbă în defavoarea operatorului de transport (delegatului)	Impact negativ asupra veniturilor financiare ale operatorului de transport (delegatului) și imposibilitatea asigurării serviciului la nivelul impus	Stabilirea procentului ce îl reprezintă taxele și impozitele din valoarea tarifului la fundamentarea acestuia și stabilirea modalității de modificare a tarifului proporțional cu aceste modificări
Operare			
Întreținere și reparare	Defectarea mijloacelor de transport mai des decât s-a luat în considerare ducând la cheltuieli mai mari de întreținere și reparație decât cele folosite la fundamentarea tarifelor de transport	Creșterea costurilor de operare cu efecte negative atât asupra calității serviciului prestat cât și asupra investițiilor planificate prin diminuarea profitului obținut.	Entitatea contractantă a stabilit ca factor de evaluare "vechimea parcului de autovehicule" prin care se acordă cele mai mari punctaje mijloacelor de transport cu o vechime cât mai mică, astfel încât să se diminueze probabilitatea de defectare a acestora peste limita previzionată.
Operare	Operatorul de transport (delegatul) nu poate efectua prestațiile conform contractului	Imposibilitatea asigurării serviciului la nivelul specificat în caietul de sarcini și oferta depusă.	Entitatea contractantă impune prin documentația de atribuire (caietul de sarcini, condiții contractuale obligatorii) condiții care să minimizeze riscurile de a nu mai putea fi prestate serviciile de către delegat și să examineze în detaliu încă din faza de ofertare, capacitatea viitorului delegat de a îndeplini în bune condiții contractul.
Piața			
Schimbări demografice	O schimbare demografică sau socio-economică afectează cererea pentru serviciile delegate	Venituri sub proiecțiile financiare anterioare	Prevederea de condiții contractuale care să permită, de comun acord, modificarea prestării serviciului astfel încât acestea să satisfacă cererea utilizatorilor finali.
Inflația	Valoarea plăților în timp este afectată de inflație	Diminuarea în termeni reali a veniturilor din prestarea serviciului	În contract se prevede o modalitate de actualizare, ajustare a tarifelor pentru a compensa inflația.
Riscul legal și de politică a Entității Contractante			
Reglementarea	Existența unui cadru statutar de reglementări	Efect asupra costurilor și veniturilor.	Operatorul de transport (delegatul) evaluează

Categoria de risc	Descriere	Consecințe	Gestionare
	care vor afecta delegatul.		sistemul de reglementări și își fundamentează oferta în consecință.
Schimbări legislative și/sau depolitică referitoare la prestarea acestor servicii	Schimbarea legislativă și/sau a politicii Entității Contractante, care nu poate fi anticipată la semnarea contractului și care este adresată direct, specific și exclusiv prestării serviciului de transport, ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea operatorului de transport (delegatului).	Creștere semnificativă în costurile operaționale ale delegatului și/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări.	Entitatea Contractantă poate să reducă răspunderea pentru astfel de schimbări prin monitorizarea și limitarea schimbărilor ce ar putea avea astfel de consecințe asupra serviciului.
Schimbări legislative și/sau de politică la nivel național	Schimbare legislativă și/sau a politicii la nivel național, care nu putea fi anticipată la semnarea contractului și care este adresată direct sau se aplică indirect și serviciului de transport public de persoane, ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea operatorului de transport (delegatului).	Creștere semnificativă în costurile operaționale ale delegatului și/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări.	Prevederea de clauze care să reglementeze cât mai multe asemenea modificări posibile: taxe și impozite, inflație etc.
Activele proiectului			
Deprecierea tehnică	Deprecierea tehnică este mai mare decât cea prevăzută	Crește costurile de rețehnologizare	Operatorul de transport (delegatul) va lua măsurile organizatorice necesare pentru evitarea unei astfel de situații.
Forța majoră			
Forța majoră	Forța majoră, astfel cum este definită prin lege, împiedică realizarea contractului	Pierderea sau avarierea activelor proiectului și pierderea/diminuarea posibilității de obținere a veniturilor preconizate.	Delegatul va lua măsuri de asigurare a activelor implicate în asigurarea serviciului, astfel încât să poată fi reparate sau înlocuite în cel mai scurt timp posibil.

Motivele de ordin social și de mediu

Transportul public județean de persoane reprezintă un factor important al incluziunii sociale. Activitățile desfășurate în cadrul unui județ și gestionarea mobilității rezidențiale condiționează deplasările care au loc. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială.

Serviciul de transport public județean reduce excluderea socială, pentru că oferă persoanelor posibilitatea să se deplaseze fără autoturism la locul de muncă, la școală, la cumpărături, la centrele medicale și de agrement, acestea fiind principalele scopuri ale deplasărilor între comune și municipii/orașe pe teritoriul județului. De asemenea, se are în vedere situația femeilor, tinerilor (populației școlare), persoanelor în vârstă, șomerilor și persoanelor cu handicap și în general a persoanelor care nu dispun de autoturism personal și care depind în mod deosebit de mijloacele de transport în comun.

Creșterea atractivității transportului public județean de persoane nu este determinată doar de calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, ea este determinată și de viteză, curățenie, siguranță, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență autoturismului personal, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins doar în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Transportul județean de persoane trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute.

În situația delegării de gestiune a serviciului de transport județean, Consiliul Județean va stabili tarifele de călătorie astfel încât să asigure executarea unui transport public la un nivel suportabil pentru beneficiarii direcți ai serviciului – călătorii – și în condiții de calitate și autonomie și independență financiară a operatorilor de transport. Stabilirea tarifelor de călătorie de către Consiliul Județean se va face în baza tarifului mediu pe km/loc ofertat de către operatorul de transport rutier desemnat câștigător al procedurii competitive desfășurate în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare.

Motivele de ordin social care pledează în vederea asigurării unui mod de gestiune delegată prin încredințare unor operatori a serviciului de transport public județean de persoane sunt reprezentate și de locurile de muncă oferite de operatorii de transport și asigurarea unui serviciu de transport public eficient care să deservească cât mai mare parte a populației Județului Covasna, asigurându-se astfel satisfacerea cerințelor de mobilitate existente la nivelul județului.

În analiza aspectelor sociale ale oportunității delegării de gestiune trebuie ținut cont de faptul că beneficiarii direcți ai delegării gestiunii sunt în principal locuitorii Județului Covasna:

- Delegarea gestiunii serviciului de transport public județean unor operatori de transport public apare ca fiind alegerea corectă pentru administrația locală și ca măsură de “externalizare” a unei activități cu mare grad de specializare;
- Îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun și prin alegerea transportului public județean în detrimentul autovehiculelor personale;
- Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul administrativ al Consiliului Județean Covasna.

Operatorii de transport cărora li se va delega gestiunea serviciului de transport județean pe grupe de trasee vor asigura deplasarea călătorilor de pe traseele județene de transport în condiții de siguranță și de confort, inclusiv asigurarea de risc a persoanelor transportate și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări.

Activitatea de transport public de persoane joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți, însă impactul acesteia asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluarea fonică și vibrațiile, poluarea aerului și a apei, aglomerări de trafic și accidente, generarea de deșeuri solide (anvelope uzate, acumulatori etc.). Dintre efectele pe care transportul le are asupra mediului cel mai perceput este cel al poluării fonice pentru că este factorul de agresiune cel mai direct și mai sesizabil, urmat de poluarea factorilor de mediu aer și apă.

Din perspectiva mediului, cel mai relevant aspect care pledează în favoarea delegării serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate la nivelul județului Covasna îl reprezintă îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun. În cadrul criteriilor pentru atribuirea grupelor de trasee de transport public județean va figura nivelul de poluare al autobuzelor, asigurându-se selectarea acelor operatori care prezintă în cadrul procedurii autovehicule cu norme de poluare dintre cele mai recente.

Utilizarea de autobuze/microbuze nepoluante urmărește scăderea gradului de poluare cu particule în suspensie și a poluării fonice provenite de la autovehiculele de transport public și atingerea obiectivelor europene în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului.

Noile reglementări cu privire la normele de poluare Euro 6 aduc modificări semnificative cu privire la reducerea cu 50% a nivelului de emisii poluante măsurat la următorii indicatori: dioxid de carbon (CO₂), hidrocarburi (HC), mTCEn (CH₄), oxizi de azot (NOx) și pulberi în suspensie (PM).

Prin delegarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate unor operatori de transport public care dispun de capacitatea de a presta acest serviciu în mod corespunzător se vine în întâmpinarea obiectivelor strategice de mediu privind transportul:

- reducerea poluării aerului și a poluării fonice, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- creșterea atractivității și calității mediului și peisajului județean, în folosul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Transportul cu autoturismul conduce în mod frecvent la cheltuieli legate de întârzieri și de consumul sporit de combustibil cauzat de blocajele apărute la orele de vârf, poluarea produsă în detrimentul sănătății publice și a atractivității mediului de locuit, poluarea fonică, acapararea unor suprafețe de către traficul auto în mers și staționar. **Eliminarea acestor costuri externe în domeniul transportului se poate realiza prin promovarea transportului public de călători.**

Un alt argument care pledează pentru delegarea gestiunii serviciului de transport județean din perspectiva mediului este satisfacerea necesităților de deplasare a locuitorilor județului Covasna prin intermediul transportului județean de călători prin curse regulate care diminuează deplasarea cu autoturismul personal între diferite localități din județ, asigurând astfel diminuarea poluării ca urmare a scăderii volumului traficului motorizat reprezentat de autoturismele personale. Scăderea consumului de energie, reducerea poluării fonice, a emisiilor poluante contribuie în plus la regenerarea mediului înconjurător.

Operarea serviciului de transport public județean prin gestiune delegată se va face cu respectarea principiilor de protecție a mediului, astfel încât să se reducă la minim impactul negativ asupra mediului. Operatorii de transport public se obligă să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului

înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate/clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare.

În intervalul dintre două inspecții tehnice periodice/revizii tehnice periodice, operatorii de transport public trebuie să asigure menținerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entități tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare și dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislației în vigoare.

Celelalte echipamente conexe mijloacelor de transport vor fi certificate conform standardelor internaționale de calitate și mediu specifice, contribuind la realizarea unui consum de energie eficient și la promovarea tehnologiilor curate și reducerea resurselor de consum.

3.3 Stabilirea modalității optime de gestiune a serviciului public de transport județean la nivelul județului Covasna

Delegarea gestiunii serviciului de transport public județean de călători prin curse regulate este justificată în principal de următoarele aspecte:

- Inexistența unui serviciu specializat de transport județean în cadrul Consiliului Județean Covasna sau a unui operator de transport cu capital social integral al Consiliului Județean Covasna, cu acționar, asociat unic Consiliul Județean înființat de către unitatea administrativ-teritorială și asupra căruia aceasta are un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor;
- Consiliul Județean Covasna nu are în structurile proprii operatori de transport rutier și tot sistemul de organizare necesar - parc vehicule de transport, spații de parcare, atelier de reparații și întreținere, personal de specialitate autorizat și licențiat R.A.R și A.R.R., personal conducător auto și auxiliar, fonduri necesare pentru asigurarea cheltuielilor ca: salarii, chirii, plata taxelor pentru vehicule, plata combustibililor, lubrifianților, anvelopelor, altor consumabile, asigurărilor de vehicule, asigurărilor de călători și bagaje etc.;
- Serviciul de transport public județean este supus regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-i aplicabile obligațiile de serviciu public definite potrivit exigenței/cerinței fundamentale de: continuitate din punct de vedere calitativ și cantitativ, în condiții contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice.

Dat fiind faptul că la nivelul unității administrativ-teritoriale – Județul Covasna nu există infrastructura necesară prestării serviciului de transport public județean în gestiune directă sau capacitatea tehnică de a presta acest serviciu, se evidențiază ca oportună modalitate gestiunii delegate către un operator/i extern/i. În scenariul delegării prin procedură competitivă către un operator de transport, Consiliul Județean Covasna va încredința în totalitate furnizarea serviciilor de transport public județean, printr-o procedură competitivă, către o terță firmă (operator/operatori privat/privați) care va asigura administrarea și operarea acestuia. Operatorul/operatorii va/vor trebui să dispună de o flotă de transport care să permită operarea pe traseele de transport județean și de personal specializat pentru prestarea serviciului de transport public.

Delegarea de gestiune către un operator extern prin procedură competitivă de atribuire este modalitatea recomandată de manageriere a serviciului public de transport județean de călători prin curse regulate către populația județului Covasna.

Gestiunea delegată către un operator de transport reprezintă varianta cea mai optimă de delegare pentru Județul Covasna, alegerea acestei modalități de delegare fiind în conformitate cu art. 7, punctul (i) din Legea 51/2006 *privind serviciile de utilități publice* modificată și actualizată de Legea 225/2016, care prevede că „*Organizarea, furnizarea/prestarea și gestionarea serviciilor de utilități publice trebuie să asigure:... (i) respectarea principiilor economiei de piață, asigurarea unui mediu concurențial, restrângerea și reglementarea ariilor de monopol.*”

Acest aspect al mediului concurențial de atribuire a contractului de serviciu public este prevăzut și de Legea 92/2007 *privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale* la articolul 19, litera b): „*Autoritățile administrației publice locale au următoarele obligații față de operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați: b) să asigure accesul operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați pentru realizarea serviciilor publice de transport local și județean într-un mediu concurențial și transparent.*”.

Luând în considerare atât prevederile legale privind crearea unui mediu concurențial, dar și plecând de la premisa că un operator delegat prin procedură competitivă, bine gestionat și dotat în mod corespunzător cu resursele necesare ar presta serviciul de utilitate publică în condiții de eficiență, Consiliul Județean Covasna va fi îndreptățit să adopte soluția gestiunii delegate către un operator de transport sau către mai mulți operatori de transport.

Transportul public județean de călători face parte din sfera serviciilor comunitare de utilități publice și, ca urmare, intră sub sfera de incidență a prevederilor privind gestiunea serviciilor de utilități publice, fiindu-i aplicabile regulile privind gestiunea directă sau gestiunea delegată, prevăzute la art. 28, respectiv art. 29 din Legea nr. 51/2006.

În cadrul gestiunii delegate, conform art. 29 alin. (8) și (9) din Legea nr. 51/2006, contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate lua forma unui contract de concesiune de servicii sau a unui contract de achiziție publică/sectorială de servicii, iar procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabilește, după caz, în baza prevederilor Legii nr. 98/2026, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

Art. 27, litera d) din Legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii precizează: „(1) *Prezenta lege nu se aplică: .. d) concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.*”. În plus, aceeași lege precizează la Art. 27[^]1 că: „***Prezenta lege nu se aplică pentru atribuirea contractelor care nu presupun plăți către contractant și în cadrul cărora contractantul este remunerat pe baza tarifelor reglementate, calculate astfel încât să acopere toate costurile și investițiile suportate de contractant pentru furnizarea serviciilor publice corespunzătoare activităților menționate în anexa nr. 2.***”. Anexa nr. 2 din lege include și transportul public.

Deoarece contractul de delegare a gestiunii are ca obiect servicii pentru transportul de persoane la nivel județean, în condițiile art. 3 alin. (1) lit. a), k), n), art. 8 alin. (1) și (2) și art. 251 alin. (2) din Legea nr. 99/2016, acesta este un contract sectorial de servicii și ca urmare, se atribuie cu respectarea Legii nr. 99/2016 și a Normelor metodologice de aplicare a acesteia. Odată cu intrarea în vigoare a Legii nr. 34/2020, legislația aplicabilă procedurii de atribuire a contractului de servicii pentru transportul de persoane la nivel județean este legislația în domeniul achizițiilor sectoriale.

Așa cum s-a mai precizat și în cadrul *Studiului de trafic/mobilitate în vederea actualizării structurii programului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna*, **pentru Grupele / Loturile 1, 2, 3, 8** în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a județului Covasna – anunț de participare CN1052557/01.03.2023, **nu au fost depuse oferte și nici nu s-a reușit atribuirea directă**, ca măsură de urgență realizată conform prevederilor art. 5, alin. (5) din 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, cu modificările și completările ulterioare, din cauza lipsei de interes din partea operatorilor de transport.

Lotul 1 / Grupa de trasee 01

Consiliul Județean Covasna a încheiat **Protocolul nr. 723/26/16.07.2025 cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî"**, prin care Consiliul Județean Covasna **transferă** prerogativele organizării, reglementării, finanțării exploatarei, monitorizării și gestionării serviciului de transport public de persoane pe **traseele Sfântu Gheorghe – Arcuș, Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe, Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan și Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic** din *Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna* **Asociației de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî"** la data începerii prestării serviciului public de transport călători în zona metropolitană Sepsî în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî.

Modelul Protocolului a fost aprobat prin H CJ nr. 152 din 07.07.2025 privind aprobarea colabărării Județului Covasna prin Consiliul Județean Covasna cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî" în vederea asigurării, organizării și gestionării serviciilor de transport public între diferite unități administrativ-teritoriale de la nivelul județului Covasna, și modificat prin H CJ nr. 215 din 23.10.2025 pentru modificarea Protocolului nr. 723/26/16.07.2025 privind asigurarea, organizarea și gestiunea serviciilor de transport public între diferite unități administrativ-teritoriale de la nivelul județului Covasna, încheiat între Județul Covasna prin Consiliul Județean Covasna și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî".

Consiliul Județean Covasna va desfășura în perioada imediat următoare **atribuirea** contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean pe traseele 001 - Sfântu Gheorghe – Arcuș, 002 - Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe, 003 - Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan și 004 - Sfântu Gheorghe – Valea Crișului - Calnic din *Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna* **prin procedură de negociere fără invitație prealabilă la o procedură concurențială de ofertare**, către un operator de transport ce dispune de parcul auto necesar operării curselor prevăzute în Programul de transport pe aceste trasee.

Dat fiind că programul de transport pe traseele 001, 002, 003 și 004 din **Grupa 01** din Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna în perioada 01.01.2023-31.12.2032 actualizat este valabil și în vigoare până la data începerii prestării Serviciului public de transport călători în zona metropolitană Sepsî în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî și că potrivit Protocolului nr. 723/26/16.07.2025, *organizarea, reglementarea, finanțarea exploatarei, monitorizarea și gestionarea serviciului de transport public de persoane pe traseele Sfântu Gheorghe – Arcuș, Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe, Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan și Sfântu Gheorghe – Valea Crișului - Calnic* din Programul de

transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna se va efectua de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî" la data începerii prestării Serviciului public de transport călători în zona metropolitană Sepsî, în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a județului Covasna pe grupa 01 din actualul program de transport județean aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Covasna nr. 214/2025, se propune **să se realizeze pe o perioadă de 1 an calendaristic**, prin procedură de **negociere fără invitație prealabilă la o procedură concurențială de ofertare**, având în vedere implementarea în orizontul pe termen scurt (anul 2026) a serviciului de transport public de persoane în cadrul Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî" care include localitățile Sfântu Gheorghe și comunele Bixad, Micfalău, Malnaș, Bodoc, Valea Crișului, Arcuș, Reci, aflate pe traseele respective.

Entitatea contractantă atribuie contractele sectoriale/ acordurile-cadru în cazul în care valoarea estimată este egală sau mai mare decât pragurile valorice prevăzute la art. 12 alin. (1) prin aplicarea procedurilor de **licitație deschisă, licitație restrânsă, negociere competitivă** sau dialog competitiv.

Articolul 117 din Legea 99/2016 prevede următoarele:

(1) Entitatea contractantă are dreptul de a aplica procedura de negociere fără invitație prealabilă la o procedură concurențială de ofertare pentru atribuirea contractelor sectoriale, doar într-unul din următoarele cazuri:

a) dacă în cadrul unei proceduri cu invitație prealabilă la o procedură concurențială de ofertare organizată pentru achiziția produselor, serviciilor sau lucrărilor respective nu a fost depusă nicio ofertă/solicitare de participare sau au fost depuse numai oferte/solicitări de participare neadecvate, cu condiția să nu se modifice în mod substanțial condițiile inițiale ale achiziției sectoriale;

Lotul 2 / Grupa de trasee 02, Lotul 3 / Grupa de trasee 03, Lotul 8 / Grupa de trasee 08

În ceea ce privește Grupele / Loturile 2, 3, 8, dată fiind complexitatea serviciului de transport județean care urmează să fie delegat și pentru a garanta accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piața serviciului public de transport județean, **atribuirea contractului de delegare se va realiza pe loturi, fiecărui lot corespunzându-i o grupă de trasee (3 loturi corespunzătoare numărului de grupe de trasee propuse).**

4. DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI

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, stabilește prin art. 4, al. (3) că **durata contractelor de servicii publice** este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport efectuate cu autocarul și cu autobuzul.

Legislația națională, în speță **Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007** a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare s-a aliniat la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 și prevede la art. 28 alin. (1) că „Durata încredințării gestiunii

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

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

Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice – Republicată, stabilește la art. 32 alin (3) că *“Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare.”*

Durata semnificativă a tuturor etapelor de pregătire și încheiere a contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport județean prin curse regulate (peste 1 an) este un argument în favoarea susținerii unei durate mai mari a contractelor de delegare a gestiunii, date fiind toate aceste demersuri laborioase și în special că atribuirea unor astfel de contracte de delegare a gestiunii serviciului de transport județean nu s-a realizat până la data prezentului studiu în maniera achizițiilor publice desfășurate în cadrul sistemului electronic de achiziții publice.

Pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, autoritățile administrației publice locale păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public și a sistemului public de transport județean, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:

- a. respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;
- b. derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;
- c. respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul public de transport județean.

În conformitate cu prevederile legale în vigoare și în concordanță cu durata contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport județean pentru grupele 04, 05, 06, 07, 09 din programul de transport atribuite prin procedură competitivă la nivelul anului 2023 (anunț de participare CN1052557/01.03.2023), se propune ca **durata contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean prin curse regulate în județul Covasna pentru grupele 02, 03, 08 din programul de transport actualizat să fie de 10 ani (120 de luni)**. Această durată va da posibilitatea recuperării investițiilor pe care le vor efectua operatorii pentru achiziția de mijloace de transport moderne, cu grad scăzut de poluare și a altor sisteme conexe în vederea creșterii calității serviciului, ținând cont și de durata de amortizare a mijloacelor de transport în comun. Recuperarea costurilor de investiții din veniturile colectate prin prestarea serviciului pe o durată de 10 ani va fi în măsură să diminueze presiunea financiară asupra operatorilor de transport.

În viitorul contract de delegare a gestiunii serviciului de transport județean va fi prevăzută o perioadă de mobilizare care se va derula între Data Intrării în Vigoare a contractului și Data de Începere. Autoritatea Contractantă, respectiv Consiliul Județean Covasna, poate decide asupra duratei efective a acestei perioade de mobilizare. Această perioadă poate fi destinată prezentării de către operatorii de transport a mijloacelor de transport cu care s-au angajat prin ofertă, a dovezilor de licențiere și a autorizațiilor eliberate de autoritățile competente pentru toate mijloacele de transport cu care operatorul s-a angajat prin ofertă, a dovezilor privind angajarea personalului necesar pentru prestarea serviciului, a copiilor după contractele de asigurare a persoanelor transportate și a bagajelor acestora, inclusiv contractele de asigurare obligatorie RCA pentru fiecare autovehicul, a procedurilor interne de lucru.

Pentru atribuirea **contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport județean pe traseele grupei 01** din programul de transport actualizat, astfel cum s-a mai precizat, se propune **durata de 1 an (12 luni)**, dar nu mai târziu de data începerii prestării Serviciului public de transport călători în zona metropolitană Sepsî în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî care va fi încheiat de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî" cu operatorul /operatorii de transport în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî"

5. VALOAREA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI

Valoarea totală a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului de transport, reprezentând numărul de kilometri planificați multiplicat cu tariful per kilometru la care se adaugă profitul rezonabil.

Regulamentul 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 stipulează: „prin „valoare” se înțelege valoarea unui serviciu, a unei rute, a unui contract de servicii publice sau a unui regim de compensare pentru transportul public de călători și care este echivalentul remunerației totale, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză;”.*

Valoarea estimată a contractului de delegare pe fiecare grupă de trasee se realizează pornind de la valoarea anuală estimată a serviciului pentru fiecare traseu din programul județean de transport (grupele 01, 02, 03 și 08) și în mod corespunzător valoarea pentru fiecare grupă de trasee, prin însumarea valorilor aferente grupei respective de trasee, pe baza unei analize tehnico economice și de eficiență a costurilor de operare, raportate la *Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna în perioada 01.01.2023-31.12.2032 actualizat 2025*, aprobat prin HCl Covasna nr. 2014/2025, prezentat în Anexa nr. 1 a studiului.

Valoarea totală a serviciilor de transport pentru fiecare traseu s-a calculat pe baza elementelor de cheltuieli din cadrul Anexei nr. 2 la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane aprobate prin Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007 cu modificările și completările ulterioare, prezentată mai jos.

Tabel 10 Elemente de cheltuieli pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean de persoane efectuat prin curse regulate

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	
	Carburanți	
	Energie electrică	
	Amortizare	
	Service auto (întreținere-reparații)	
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	
	Alte cheltuieli materiale	
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
	Inspekția tehnică periodică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	
	Asigurarea CASCO	
	Licență comunitară	
	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.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	
	- salarii	
	- contribuții sociale obligatorii	
	- alte drepturi asimilate salariilor	
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	
V.	Cheltuieli financiare	
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	
VII.	Profit	
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	

La categoriile de cheltuieli din tabelul anterior s-au adăugat și alte cheltuieli constând în cheltuielile indirecte, administrative, generale ale operatorilor de transport.

Calculul cheltuielilor aferente fiecărui traseu din grupele 01, 02, 03 și 08 s-a realizat pornind de la numărul total de kilometri planificați anual pe fiecare traseu în parte din grupele respective.

Numărul de kilometri anuali planificați, pe trasee și grupe de trasee, conform programului de transport actualizat (lungime traseu, număr de curse, zilele de circulație din graficele de circulație ale fiecărui traseu) sunt prezentați în tabelul următor:

- Nr. curse L-V – număr curse în zilele luni-vineri
- Nr. curse L-D – număr curse în zilele luni-duminică
- Nr. curse D – număr curse în ziua de duminică

S-au luat în considerare pentru calculul numărului anual de kilometri planificați un număr de 257, respectiv 256 zile lucrătoare (luni-vineri), 51 de zile de duminică și 361 zile luni-duminică la nivelul

unui an calendaristic, având în vedere sărbătorile legale. Sărbătorile legale sunt considerate: 1-2 ianuarie, prima și a doua zi de Paște Ortodox și Catolic, 25-26 decembrie (Crăciun). Diferențele între numărul de zile sunt urmare a faptul că pe unele trasee prima și a doua zi de Paște se ia în considerare pentru Paște Ortodox, pe unele trasee de Paște Catolic iar pe alte trasee se iau în considerare ca zile libere legale prima și a doua zi de Paște, atât pentru Paște Ortodox cât și pentru cel Catolic.

Astfel, pentru traseele din noua propunere de program de transport se consideră ca zile libere legale raportat la sărbătorile de Paște:

- Sărbătoare Paște Catolic: traseele 001-004, 007-011, 016
- Mixt (Sărbătoare Paște Catolic și Sărbătoare Paște Ortodox: traseele 005, 006, 0046

Tabel 11 Număr total de km planificați anual pe trasee și grupe de trasee nou propuse

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Nr. curse L-V	Nr. curse L-D	Nr. curse D	Număr total de km planificați anual / traseu	Număr total de km planificați anual / grupă de trasee
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	7			28.784,00	138.266,00
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	2			31.868,00	
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	2			16.448,00	
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	7			61.166,00	
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	69,3	1			35.481,60	187.241,60
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	67	1			34.304,00	
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	74	1			38.036,00	
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	55		2		79.420,00	
03	009	Aita Seacă - Herculan - Baraolt	27,9	1			14.340,60	112.585,40
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashâmor / Vârghiș	22,2	2	2		54.878,40	
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	70,4	1		1	43.366,40	
08	046	Comandău - Covasna	20	1		1	12.320,00	12.320,00

Elementele de cheltuieli pentru traseele grupelor 01, 02, 03 și 08 din programul de transport actualizat pentru perioada contractelor de delegare vor fi prezentate tabelar, pentru fiecare categorie de cheltuieli: cheltuieli materiale, cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații, cheltuieli cu salariile personalului etc.

Estimarea cheltuielilor s-a realizat luând în considerare situațiile de operare a transportului public de călători în conformitate cu cerințele actuale privind normele de poluare și cu caracteristicile tehnice de performanță proprii mijloacelor de transport destinate transportului călătorilor în condiții moderne de confort și siguranță, în baza unei analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare raportate la programul de transport actualizat. În ceea ce privește prețurile utilizate la

estimarea cheltuielilor prilejuite de efectuarea serviciilor pe trasee, acestea au fost preluate de pe piața de profil.

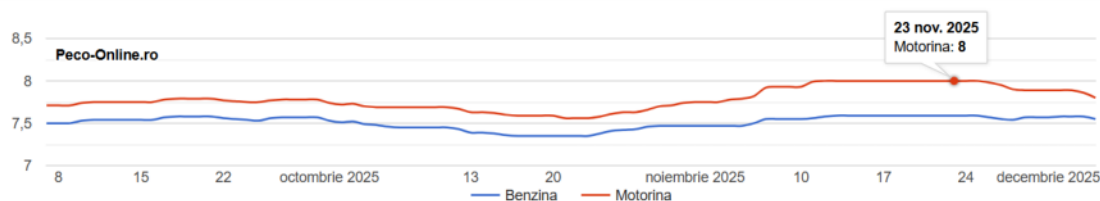
Estimarea cheltuielilor s-a realizat la nivel anual, pentru fiecare traseu în parte, funcție de volumul prestației de transport – numărul anual de kilometri planificați calculat în baza programului de transport actualizat, la valori fără TVA.

- **Estimare cheltuieli materiale**

Carburanți

Estimarea cheltuielilor cu carburanții s-a realizat pe baza prețurilor de achiziție în vigoare și consumurilor normate standard menționate de producătorii de autovehicule de transport public de persoane de capacități adaptate după capacitățile de transport (locuri) prezentate în cadrul programului de transport. Prețul carburantului (motorină) luat în calcul în estimarea cheltuielilor a fost cel mai mare preț practicat pe piață în județul Covasna la data actualizării studiului, respectiv 8,58 lei cu TVA/litru motorină (7,09 lei fără TVA). La nivel național, la data elaborării prezentului studiu, prețul mediu al litrului de motorină a fost de 8 lei cu TVA/litru motorină, astfel cum o indică și cotația de pe site-ul Peco-Online.ro.

Evolutia preturilor la benzina si motorina in Romania



În estimarea cheltuielilor cu carburanții s-au luat în considerare consumuri diferite la 100 km, funcție de capacitatea vehiculelor: acestea variază în registrul 24 litri/100 km – 33 litri/100 km.

Amortizare

Estimarea cheltuielilor cu amortizarea s-a realizat conform legislației în vigoare privind calculul amortizării și cu luarea în considerare a unor autovehicule de transport public care respectă normele actuale de poluare și un anumit grad de confort pentru utilizatori, precum și a efectivului de autovehicule necesare a echipa traseele conform programului de transport actualizat. Cheltuielile cu amortizarea au fost raportate la durata de amortizare liniară prevăzută pentru autovehiculele de transport public (s-a luat în considerare o durată de amortizare de 6 ani). Estimarea cheltuielilor cu amortizarea s-a realizat pe baza prețurilor de achiziție existente pe piața locală la autovehiculele de transport public (cu capacități minime solicitate prin programul de transport): exemplificativ, pentru un autovehicul nou cu o capacitate ≤22 locuri s-a considerat 60.000 euro ca preț de referință, iar pentru autobuze cu capacitate ≥23 locuri s-a considerat 120.000 euro ca preț de referință. Amortizarea s-a apreciat prin prisma duratei de funcționare normale a mijloacelor de transport, astfel cum este specificată în cadrul *Catalogului mijloacelor fixe și duratelor normale de funcționare*, pentru autobuze durata normală de funcționare fiind cuprinsă între 4 și 8 ani.

Service auto (întreținere-reparații)

Cheltuielile cu întreținerea și reparațiile au fost estimate pe baza numărului de autovehicule necesare a echipa traseele de transport, pe capacitatea solicitată a acestora prin programul de transport actualizat, a prețurilor practicate pe piața locală de service-uri auto. Estimările au vizat autovehicule cu performanțe care respectă prevederile actuale în materie de grad de poluare și confort, avându-se în vedere costurile de contractare de servicii și prețuri de achiziție pe piața service-urilor auto locale.

Cheltuielile cu service-ul auto (întreținerea și reparațiile) au inclus costurile cu reviziile la un anumit interval de km pentru diferite sisteme/componente ale autovehiculelor: sistemul de distribuție (la 250.000 km), pompa apă (la 120.000 km), ambreiajul (la 200.000 km), sistemul suspensie (la 80.000 km), alte reparații (la 50.000 km), astfel cum reies din practica domeniului. Costurile cu service-ul auto la reviziile planificate la intervalele de km menționate diferă funcție de capacitatea autovehiculelor. Pentru componentele și sistemele menționate, funcție de capacitatea autobuzului, costurile cu service-ul auto se încadrează în intervalul 40.100 – 54.536 lei.

Schimb ulei

Cheltuielile cu schimbul de ulei au fost estimate în baza următoarelor elemente: numărul total de km planificați anual, un interval de schimb al uleiului de 15.000 km, un volum de schimb de 13 litri la schimb pentru autobuzele de capacitate mică și de 18 litri la schimb pentru autobuzele de capacitate mare și un preț de 54 lei fără TVA / litru ulei motor cu manopera de schimb inclusă.

Schimb filtru

Estimarea cheltuielilor cu schimbul de filtre s-a realizat în baza următoarelor elemente: numărul total de km planificați anual, un interval de schimb al filtrelor aer motor, carburant, ulei, polen, habitacul de 15.000 km, un interval al filtrului pentru aditiv AdBlue de 3.000 km și un interval al curățării/verificării instalației de aer condiționat de 80.000 km. Costurile cu schimbarea filtrelor variază funcție de capacitatea autovehiculelor acestea fiind preluate de pe piața de profil și din datele furnizate de operatorii de transport în fundamentarea tarifelor la acest element de cheltuie. Exemple de costuri filtre cu manoperă schimb inclusă: filtru aer motor 230 – 276 lei fără TVA, filtru carburant 320 – 480 lei fără TVA, filtru ulei 350-488 lei fără TVA, filtru polen 150 – 200 lei fără TVA, filtru habitacul 40 - 46 lei fără TVA, filtru aditiv AdBlue 252 lei fără TVA, curățare/verificare instalație aer condiționat 2220 lei fără TVA.

Schimb antigel

Estimarea cheltuielilor cu schimb de antigel s-a realizat în baza următoarelor elemente: 2 schimburi pe an pentru antigel, indiferent de numărul de km efectuați de vehicule, un volum de 8 litri per schimb și un preț de 34 lei fără TVA.

Piese de schimb

Estimarea cheltuielilor cu piesele de schimb s-a realizat în baza următoarelor elemente: numărul total de km planificați anual, costurile cu schimbarea plăcuțelor de frână, discurilor de frână și a senzorilor pentru schimbarea plăcuțelor de frână la un interval de 60.000 km, costurile cu schimbarea anvelopelor la un interval de 60.000 km. Costurile de achiziție pentru aceste elemente au fost preluate de pe piață, acestea fiind în funcție de capacitatea autovehiculelor. Pentru un

autovehicul de capacitate mica (≤ 22 locuri) s-au considerat pe schimb la 60.000 km: 4 discuri de frână la preț de 300 lei/buc, 2 seturi de plăcuțe la preț de 150 lei/set, senzori la prețul de 65 lei, 4 anvelope la prețul de 640 lei/buc incluzând achiziția și manopera pentru schimb. Pentru un autovehicul de capacitate mare s-au considerat pe schimb la 60.000 km: 4 discuri de frână la preț de 666 lei/buc, 2 seturi de plăcuțe la preț de 333 lei/set, senzori la prețul de 89,9 lei, 6 anvelope la prețul de 842,94 lei/buc incluzând achiziția și manopera pentru schimb. Prețurile menționate nu includ TVA.

Alte cheltuieli materiale

În această categorie sunt incluse costurile cu alte consumabile, produse și servicii (costurile cu casele de marcat fiscale, costurile cu dispozitivele GPS, coturile cu serviciile de autogară etc.) cu incidență în activitatea de transport județean de persoane și cu alte cheltuieli neprevăzute din activitatea de transport.

Estimarea cheltuielilor materiale nu include TVA.

În tabelul următor este prezentată estimarea cheltuielilor materiale anuale pentru fiecare traseu din grupele 01, 02, 03 și 08, pe diferite categorii de cheltuieli.

Tabel 12 Estimare cheltuieli materiale anuale pe trasee – lei

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Număr total de km planificați anual / traseu	Carburanți	Amortizare	Service auto (întreținere-reparații)	Schimb ulei	Schimb filtru	Schimb antigel	Piese de schimb	Alte cheltuieli materiale	Total cheltuieli materiale
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	28.784,00	67.345,92	203.624,00	19.573,12	1.727,04	6.044,64	1.088,00	4.029,76	8.635,20	312.067,68
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31.868,00	74.561,56	101.812,00	21.670,24	1.912,08	6.692,28	544,00	4.461,52	9.560,40	221.214,08
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16.448,00	38.483,39	101.812,00	11.184,64	986,88	3.454,08	544,00	2.302,72	4.934,40	163.702,11
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	61.166,00	143.110,09	101.812,00	41.592,88	3.669,96	12.844,86	544,00	8.563,24	18.349,80	330.486,83
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	35.481,60	83.016,30	101.812,00	24.127,49	2.128,90	7.451,14	544,00	4.967,42	10.644,48	234.691,72
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	34.304,00	80.261,07	101.812,00	23.326,72	2.058,24	7.203,84	544,00	4.802,56	10.291,20	230.299,63
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	38.036,00	88.992,83	101.812,00	25.864,48	2.282,16	7.987,56	544,00	5.325,04	11.410,80	244.218,87
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	79.420,00	185.818,97	101.812,00	54.005,60	4.765,20	16.678,20	544,00	11.118,80	23.826,00	398.568,77
03	009	Aita Seacă - Herculian - Baraolt	14.340,60	33.552,70	101.812,00	9.751,61	860,44	3.011,53	544,00	2.007,68	4.302,18	155.842,14
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashámor / Vârghiș	54.878,40	128.398,99	101.812,00	37.317,31	3.292,70	11.524,46	544,00	7.682,98	16.463,52	307.035,97
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	43.366,40	101.464,37	101.812,00	29.489,15	2.601,98	9.106,94	544,00	6.071,30	13.009,92	264.099,66
08	046	Comandău - Covasna	12.320,00	12.228,83	50.906,00	6.160,00	616,00	2.217,60	544,00	862,40	2.464,00	75.998,83

- **Estimare cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații**

Inspekția tehnică periodică

Estimarea cheltuielilor cu inspekția tehnică periodică s-a realizat cu luarea în considerare a următoarelor informații:

- numărul de autovehicule prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este solicitat în cadrul programului de transport;
- faptul că ITP se face la 6 luni pentru autovehicule transport persoane care au mai mult de 8 locuri pe scaune în afara locului conducătorului;
- prețurile practicate pe piața locală pentru prestarea serviciilor de ITP a vehiculelor de transport persoane care se încadrează în capacitățile minime menționate în propunerea de program de transport, valabile la data elaborării studiului;
- pentru autovehiculele cu capacitate ≤ 22 locuri s-a luat în calcul un cost de 206 lei fără TVA pentru o inspekție tehnică periodică iar pentru autovehiculele cu capacitate ≥ 23 locuri s-a luat în calcul un cost de 330 lei fără TVA.

Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie – RCA

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este solicitat în cadrul programului de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor prevăzute pentru fiecare traseu în parte, astfel cum este solicitată în programul de transport;
- prețurile maxime practicate pe piața locală de societățile de asigurare, valabile la data actualizării studiului (5.800 lei pentru vehiculele de capacitate ≤ 22 locuri și 9.000 lei pentru vehiculele cu capacitate ≥ 23 locuri).

Asigurare CASCO

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea CASCO s-a realizat luând în considerare:

- numărul de autovehicule prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este solicitat în cadrul programului de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este solicitat în programul de transport propus;
- prețurile maxime practicate pe piața locală de societățile de asigurare, valabile la data actualizării prezentului studiu (6.000 lei pentru vehiculele de capacitate ≤ 22 locuri și 11.000 lei pentru vehiculele cu capacitate ≥ 23 locuri).

Licența comunitară

Estimarea cheltuielilor cu licența comunitară a luat în calcul numărul de autovehicule de pe traseu și prețurile ARR pentru eliberarea licenței comunitare pentru transportul de persoane (706 lei pe 10 ani) și a copiei conforme a licenței comunitare de persoane (260 lei anual) pentru fiecare autobuz.

Impozit pe terenuri pentru parcare

Acest element de cheltuieli poate să nu intervină, funcție de deținerea terenurilor de parcare sau de închirierea lor sau alte forme de dispunere (comodat) de către operatorii de transport. Pentru

estimarea cheltuielilor cu impozitul pentru terenuri pentru parcare s-a luat în considerare o sumă fixă pentru fiecare traseu raportată la numărul de autovehicule prevăzute pe fiecare traseu, cu respectarea valorii impozitelor pe terenuri astfel cum sunt reglementate de ANAF.

Impozitul pe mijloace de transport

Nu au fost prevăzute cheltuieli cu impozitul pe mijloace de transport deoarece Legea 227/2015 (Codul Fiscal) cu modificările și completările ulterioare prevede la art. 469, lit. g) că nu se datorează impozitul pe mijloacele de transport pentru mijloacele de transport ale persoanelor juridice, care sunt utilizate pentru servicii de transport public de pasageri în regim urban sau suburban, inclusiv transportul de pasageri în afara unei localități, dacă tariful de transport este stabilit în condiții de transport public. Transportul județean de persoane prin curse regulate este serviciu de transport public.

Impozit pe clădiri

În estimarea valorii contractelor cheltuiala cu impozitul pe clădiri nu a fost prevăzută ca o cheltuială distinctă, nefiind posibilă o cuantificare a acestei categorii de cheltuieli, această cheltuială intervenind dacă operatorul deține clădiri care sunt utilizate în activitatea de transport public de călători. Cheltuiala cu impozitul pe clădiri depinde de situația operatorilor de transport și dacă acești dețin clădiri care sunt utilizate în desfășurarea transportului public județean (sedii, puncte de lucru, puncte de vânzare titluri de călătorie, autogări), astfel încât este dificil de estimat o valoare strict raportată la activitatea de transport județean. La cheltuielile cu taxe, impozite și autorizații au fost prevăzute pe fiecare traseu și alte cheltuieli, în care se pot regăsi și valorile cheltuielilor cu impozitul pe clădiri.

Redevența

Nu au fost prevăzute cheltuieli cu redevența deoarece entitatea contractantă (Consiliul Județean Covasna) nu pune la dispoziția operatorilor de transport în cadrul contractelor de delegare mijloace de transport, astfel încât aceștia nu sunt ținuti de la plata vreunei redevențe în cadrul contractului de delegare.

Taxa de drum

Estimarea cheltuielilor cu taxa de drum s-a raportat la numărul de autovehicule de pe traseu și capacitatea acestora și la valoarea acestor taxe, astfel cum este prevăzută în reglementările legale. Ordonanța nr. 15 din 24 ianuarie 2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România cu modificările și completările ulterioare prevede tarifele utilizate pentru taxa de drum pentru vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) la 320 euro pentru o perioadă de 12 luni și la 560 de euro pentru o perioadă de 12 luni pentru autovehiculele de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto).

Asigurarea de risc a bagajelor și persoanelor

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea de risc a bagajelor și persoanelor s-a raportat la numărul de autovehicule de pe traseu și la prețurile practicate pe piață de societățile de asigurări pentru emiterea acestor asigurări pentru mijloacele de transport în comun (100 lei pentru vehiculele de capacitate ≤ 22 locuri și 160 lei pentru vehiculele cu capacitate ≥ 23 locuri).

Taxa de mediu

Acest element de cheltuieli nu a fost prevăzut ca și element distinct de cheltuială în estimarea valorii serviciilor, deoarece taxa de mediu pentru diferite materiale consumabile utilizate în desfășurarea serviciului de transport județean (carburanți, uleiuri, anvelope) este de cele mai multe ori inclusă în prețul de achiziție al materialelor. La cheltuielile cu taxe, impozite și autorizații au fost prevăzute pe fiecare traseu și alte cheltuieli, în care se pot regăsi și valorile cheltuielilor suplimentare cu taxe de mediu.

Alte cheltuieli cu taxe, impozite și autorizații

Estimarea acestor cheltuieli include un procent din cheltuielile cu taxe, impozite și autorizații reprezentând alte cheltuieli (verificare tahograf 1 dată la 2 ani – cost cuprins între 400 și 900 lei, taxe peron, taxă ANRSC) prilejuite de desfășurarea serviciului de transport public, cheltuieli neprevăzute și creșteri de taxe.

Tabelul următor include estimarea cheltuielilor anuale cu taxe/impozite și autorizații pentru fiecare dintre traseele grupelor 01, 02, 03 și 08 din programul de transport actualizat.

Tabel 13 Estimarea cheltuielilor anuale cu taxe/impozite și autorizații pe trasee – lei

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Vehicule active	Rezerve	Cap. vehicule	Inspecție tehnică periodică	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	Asigurare CASCO	Licență comunitară	Impozit pe terenuri pentru parcare	Taxa drum	Asigurare călători	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	1	1	≥ 23	1.320,00	18.000,00	18.000,00	537,65	900,00	6.000,00	320,00	14.723,30	63.800,95
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	1		≥ 23	660,00	9.000,00	9.000,00	277,65	450,00	3.000,00	160,00	7.364,30	31.911,95
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	1		≥ 23	660,00	9.000,00	9.000,00	277,65	450,00	3.000,00	160,00	7.364,30	31.911,95
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	1		≥ 23	660,00	9.000,00	9.000,00	277,65	450,00	3.000,00	160,00	7.364,30	31.911,95
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	1		≥ 23	660,00	9.000,00	9.000,00	277,65	450,00	3.000,00	160,00	7.364,30	31.911,95
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	1		≥ 23	660,00	9.000,00	9.000,00	277,65	450,00	3.000,00	160,00	7.364,30	31.911,95
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	1		≥ 23	660,00	9.000,00	9.000,00	277,65	450,00	3.000,00	160,00	7.364,30	31.911,95
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	1		≥ 23	660,00	9.000,00	9.000,00	277,65	450,00	3.000,00	160,00	7.364,30	31.911,95
03	009	Aita Seacă - Herculan - Baraolt	1		≥ 23	660,00	9.000,00	9.000,00	283,53	450,00	3.000,00	160,00	7.366,06	31.919,59
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashâmor / Vârghiș	1		≥ 23	660,00	9.000,00	9.000,00	283,53	450,00	3.000,00	160,00	7.366,06	31.919,59
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	1		≥ 23	660,00	9.000,00	9.000,00	283,53	450,00	3.000,00	160,00	7.366,06	31.919,59
08	046	Comandău - Covasna	1		≤ 22	412,00	5.800,00	5.800,00	330,60	450,00	1.800,00	100,00	4.467,78	19.360,38

- **Estimare cheltuieli cu salariile personalului**

Cheltuielile cu salariile personalului s-au fundamentat în funcție de legislația în vigoare privind salarizare, în corelație cu principiul eficienței economice. Estimarea cheltuielilor cu salariile personalului pentru fiecare traseu s-a realizat pornind de la următoarele aspecte:

- asigurarea venitului minim garantat pe economie, astfel cum este prevăzut de reglementările actuale, în concordanță cu nivelul salariilor stabilite în sectorul de activitate și la nivelul județului;
- contribuțiile sociale obligatorii;
- pentru fiecare traseu au fost prevăzut un număr de conducători auto, funcție de curse pe zile ale săptămânii și ore de exploatare pe fiecare traseu, cu respectarea prevederilor legale în ceea ce privește programul de muncă și timpul de conducere auto și o persoană de specialitate desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport cu certificat de competență profesională eliberat de Autoritatea Rutieră Română („ARR”)

În tabelul următor sunt prezentate estimările cheltuielilor cu salariile personalului pentru fiecare traseu din grupele 01, 02, 03 și 08 din programul de transport actualizat.

Tabel 14 Estimarea cheltuielilor anuale cu salariile personalului pe trasee – lei

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Nr. curse	Număr total de km planificați anual / traseu	Vehicule active	Cheltuieli salariale (salarii și contribuții)
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	7	28.784,00	1	230.703,00
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	2	31.868,00	1	104.865,00
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	2	16.448,00	1	104.865,00
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	7	61.166,00	1	314.595,00
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	69,3	1	35.481,60	1	104.865,00
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	67	1	34.304,00	1	104.865,00
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	74	1	38.036,00	1	104.865,00
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	55	2	79.420,00	1	272.649,00
03	009	Aita Seacă - Herculan - Baraolt	27,9	1	14.340,60	1	69.910,00
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashámor / Vârghiș	22,2	4	54.878,40	1	237.694,00
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	70,4	1	43.366,40	1	153.802,00
08	046	Comandău - Covasna	20	1	12.320,00	1	44.043,30

- **Estimare cheltuieli financiare**

În stabilirea valorii serviciilor de transport pe fiecare traseu au fost incluse și cheltuielile financiare, acestea fiind reprezentate la dobânzile la ratele de leasing pentru autovehicule și dobânda întârziere (dobânda penalizatoare) astfel cum se percep acestea în cadrul contractelor de leasing pentru autovehiculele de transport public. Valoarea acestei cheltuieli s-a raportat la valoarea anuală a amortizării pe vehicul și traseu.

- **Estimare alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)**

Pe fiecare traseu au fost prevăzute o serie de alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale) raportate la cheltuielile de exploatare (cheltuielile de exploatare includ cheltuielile materiale, cheltuielile cu taxe, impozite și autorizații și cheltuielile cu salariile personalului). Aceste cheltuieli se pot regăsi în activitatea operatorilor de transport și pot include cheltuielile cu utilitățile, cheltuielile cu materialele administrative, cheltuielile cu terții, cheltuielile cu telecomunicațiile, cheltuielile cu salariile personalului administrativ etc., cheltuieli ce se pot regăsi în balanțele de verificare anuale ale operatorilor de transport.

- **Profit rezonabil**

Estimarea valorii totale a serviciilor de transport pe traseele grupelor 01, 02, 03 și 08 a inclus un nivel al profitului rezonabil de 7,82% prin raportare la rata SWAP comunicată pe pagina <http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/> a Consiliului Concurenței, valabile de la 01.07.2025 la 31.12.2025 pentru contractele cu o durată de 10 ani. Rata profitului rezonabil de 7,82% este rezultată din 6,82% - rata SWAP aferentă unui contract cu o durată de 10 ani la care se adaugă 100 puncte de bază (1%).

În tabelul următor este prezentată valoarea totală a serviciilor pe categorii de cheltuielile totale, cu includerea profitului rezonabil, pentru fiecare din traseele grupelor 01, 02, 03 și 08 din programul de transport actualizat.

Tabel 15 Estimare valoare totală anuală servicii de transport – lei

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Număr total de km planificați anual / traseu	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli salariale	Total cheltuieli directe	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Cheltuieli financiare	Total cheltuieli	Profit 7,82%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	28.784,00	312.067,68	63.800,95	230.703,00	606.571,63	48.525,73	40.724,80	695.822,16	54.413,29	750.235,45
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31.868,00	221.214,08	31.911,95	104.865,00	357.991,02	28.639,28	20.362,40	406.992,71	31.826,83	438.819,54
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16.448,00	163.702,11	31.911,95	104.865,00	300.479,05	24.038,32	20.362,40	344.879,77	26.969,60	371.849,37
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	61.166,00	330.486,83	31.911,95	314.595,00	676.993,78	54.159,50	20.362,40	751.515,68	58.768,53	810.284,20
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	35.481,60	234.691,72	31.911,95	104.865,00	371.468,67	29.717,49	20.362,40	421.548,56	32.965,10	454.513,66
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	34.304,00	230.299,63	31.911,95	104.865,00	367.076,57	29.366,13	20.362,40	416.805,10	32.594,16	449.399,26
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	38.036,00	244.218,87	31.911,95	104.865,00	380.995,81	30.479,67	20.362,40	431.837,88	33.769,72	465.607,60
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	79.420,00	398.568,77	31.911,95	272.649,00	703.129,72	56.250,38	20.362,40	779.742,50	60.975,86	840.718,36
03	009	Aita Seacă - Herculan - Baraolt	14.340,60	155.842,14	31.919,59	69.910,00	257.671,73	20.613,74	20.362,40	298.647,87	23.354,26	322.002,13
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashámor / Vârghiș	54.878,40	307.035,97	31.919,59	237.694,00	576.649,56	46.131,96	20.362,40	643.143,93	50.293,86	693.437,78
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	43.366,40	264.099,66	31.919,59	153.802,00	449.821,26	35.985,70	20.362,40	506.169,36	39.582,44	545.751,80
08	046	Comandău - Covasna	12.320,00	75.998,83	19.360,38	44.043,30	139.402,51	2.788,05	1.527,18	143.717,74	11.238,73	154.956,47

Estimare valoare servicii de transport pe traseul modificat 016 Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe

Dat fiind faptul că actualizarea programului de transport a presupus restructurarea parțială a grupelor 01 și 04 prin aceea că traseul 005 Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe a fost comasat cu traseul 016 Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe din Grupa 04, se impune estimarea noii valori a serviciilor pe noul traseu 016 Zagon / Saciova - Sfântu Gheorghe. Estimarea valorii anuale a serviciilor de transport județean pe acest traseu s-a bazat pe aceleași elemente prezentate anterior în estimarea diferitelor categorii de cheltuieli ce formează valoarea serviciilor. În continuare este prezentată valoarea estimată a serviciilor de transport pe traseul 016 Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe.

Nr. total km planificația anual

Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Nr. curse L-V	Nr. curse S-D	Număr total de km planificați anual / traseu
016	Zagon/Saciova - Sfântu Gheorghe	30 / 24	5	1	79.836,00

Estimare cheltuieli materiale

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Număr total de km planificați anual / traseu	Carburanți	Amortizare	Service auto (întreținere-reparații)	Schimb ulei
04	016	Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe	79.836,00	169.811,17	152.718,00	51.893,40	4.790,16

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Număr total de km planificați anual / traseu	Schimb filtru	Schimb antigel	Piese de schimb	Alte cheltuieli materiale	Total cheltuieli materiale
04	016	Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe	79.836,00	16.765,56	1.088,00	10.378,68	23.950,80	431.395,77

Estimare cheltuieli cu taxe / impozite și autorizații

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Vehicule active	Cap. vehicule	Inspecție tehnică periodică	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	Asigurare CASCO	Licență comunitară
04	016	Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe	2	≥ 23, ≤ 22	1.072,00	14.800,00	17.000,00	419,06

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Vehicule active	Cap. vehicule	Impozit pe terenuri pentru parcare	Taxa drum	Asigurare călători	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații
04	016	Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe	2	≥ 23, ≤ 22	900,00	4.800,00	260,00	11.775,32	51.026,38

Estimare cheltuieli salariale

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Nr. curse	Număr total de km planificați anual / traseu	Vehicule active	Cheltuieli salariale (salarii și contribuții)
04	016	Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe	30 / 24	5	79.836,00	2	251.676,00

Estimare valoare totală anuală servicii de transport traseu 016

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Număr total de km planificați anual / traseu	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli taxe/impozite și autorizații	Salarii și contribuții	Total cheltuieli directe	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)
04	016	Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe	79.836,00	431.395,77	51.026,38	260.065,20	742.487,35	55.686,55

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Număr total de km planificați anual / traseu	Cheltuieli financiare	Total cheltuieli	Profit 7,82%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
04	016	Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe	79.836,00	30.543,60	828.717,50	64.805,71	893.523,21

Valoarea totală anuală estimată a serviciilor de transport în urma modificării traseului 016 Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe este 893.523,21 lei fără TVA.

Valoarea totală a serviciilor pe traseul inițial 016 Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe oferată de operatorul de transport în cadrul procedurii de atribuire a contractului pentru grupa 04 din programul de transport a fost de 79.633,65 lei.

Valoarea totală oferată pentru Grupa 04 din programul de transport în cadrul procedurii de atribuire a contractelor este **34.322.884,80 lei fără TVA pe 10 ani**, valoarea anuală pe grupă fiind 3.432.288,48 lei fără TVA. Valoarea oferată a serviciilor de transport pe fiecare din traseele grupei 016 a fost:

- Traseul 016: Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe – 79.633,65 lei
- Traseul 017: Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș – 406.702,30 lei
- Traseul 018: Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe – 137.442,03 lei
- Traseul 019: Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe – 1.075.218,74 lei
- Traseul 020: Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos – 463.254,56 lei
- Traseul 021: Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe – 79.440,81 lei
- Traseul 022: Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe – 393.401,66 lei
- Traseul 023: Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe – 451.746,51 lei
- Traseul 024: Ozun - Sfântu Gheorghe – 138.972,39 lei
- Traseul 025: Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe – 206.475,86 lei

Tariful mediu lei/km obținut pentru fiecare traseu din grupele 01, 02, 03 și 08 din programul de transport actualizat, determinat în urma estimărilor diferitelor categorii de cheltuieli prilejuite de activitatea de transport județean la care se adaugă profitul rezonabil convenit operatorului este prezentat în tabelul următor:

Tabel 16 Tarif mediu lei/km calculat pe baza estimării elementelor de cheltuieli

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Număr total de km planificați anual / traseu	Valoare totală anuală servicii transport/traseu	Tarif mediu lei/km (valoarea totală anuală servicii/nr. km planificați anual - lei)
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	28.784,00	750.235,45	26,06
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31.868,00	438.819,54	13,77
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16.448,00	371.849,37	22,61
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	61.166,00	810.284,20	13,25
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	35.481,60	454.513,66	12,81
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	34.304,00	449.399,26	13,10
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	38.036,00	465.607,60	12,24
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	79.420,00	840.718,36	10,59
03	009	Aita Seacă - Herculian - Baraolt	14.340,60	322.002,13	22,45
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashámor / Vârghiș	54.878,40	693.437,78	12,64
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	43.366,40	545.751,80	12,58
08	046	Comandău - Covasna	12.320,00	154.956,47	12,58

Valoarea totală anuală a serviciilor de transport pe grupele 02, 03 și 08 prevăzute în programul de transport actualizat este prezentată în tabelul următor:

Tabel 17 Valoarea totală anuală a serviciilor de transport pe trasee și grupe de trasee

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	750.235,45	2.371.188,57
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	438.819,54	
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	371.849,37	
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	810.284,20	
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	454.513,66	2.210.238,88
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	449.399,26	
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	465.607,60	
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	840.718,36	
03	009	Aita Seacă - Herculian - Baraolt	322.002,13	1.561.191,71
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashámor / Vârghiș	693.437,78	
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	545.751,80	
08	046	Comandău - Covasna	154.956,47	154.956,47
Total			6.297.575,63	6.297.575,63

- **Estimare venituri**

Estimarea veniturilor pe fiecare traseu s-a realizat pe baza fluxurilor potențiale de călători pe traseele grupelor 01, 02, 03 și 08 din cadrul programului de transport actualizat, în corelație și cu caracteristicile demografice ale localităților. Numărul de călătorii estimat pe fiecare traseu au fost multiplicat cu tarifele de călătorie ponderate practicate între stațiile de pe traseele de transport județean. Tariful mediu de călătorie pentru fiecare traseu a fost determinat pe baza lungimii ponderate a călătoriei, în general aceasta fiind mai mare decât jumătatea traseului, astfel că raportarea tarifului călătoriei s-a făcut la circa 70-88% din lungimea traseului. Pentru traseele de mai mici lungimi, care au doar 1 sau 2 stații pe traseu, s-a luat în considerare un tarif unic pe traseu.

Tabel 18 Estimare venituri pe trasee/grupe de trasee

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Nr. călătorii	Tarif mediu ponderat călătorie - lei	Venituri totale anuale traseu - lei	Venituri totale anuale grupă de trasee - lei
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	123.483	6	740.898,00	2.373.523,00
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	40.092	11	441.012,00	
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	50.115	7	350.805,00	
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	105.101	8	840.808,00	
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	69,3	20.966	22	461.252,00	2.211.727,00
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	67	23.363	19	443.897,00	
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	74	21.249	22	467.478,00	
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	55	41.955	20	839.100,00	
03	009	Aita Seacă - Herculan - Baraolt	27,9	26.260	12	315.120,00	1.563.047,00
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vasháamor / Vârghiș	22,2	70.751	10	707.510,00	
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	70,4	28.443	19	540.417,00	
08	046	Comandău - Covasna	20	12.936	12	155.232,00	155.232,00

Comparația dintre veniturile și cheltuielile estimate pentru fiecare grupă de trasee indică faptul că veniturile sunt ușor mai mari decât cheltuielile de exploatare, cheltuielile indirecte la care se adaugă profitul rezonabil în procent de 7,82% (din cheltuieli). Cu toate că în cadrul unor grupe se regăsesc și trasee pentru care diferența dintre venituri și cheltuieli+profit rezonabil este negativă, per total grupă veniturile sunt mai mari decât cheltuielile + profitul rezonabil.

Tabel 19 Valoare anuală (cheltuieli cu profit rezonabil) și venituri totale anuale pe trasee și grupe de trasee

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei	Venituri totale anuale traseu - lei	Venituri totale anuale grupă de trasee - lei	Venituri totale anuale minus Valoare totală anuală servicii-trasee - lei	Venituri totale anuale minus Valoare totală anuală servicii-grupe de trasee - lei
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	750.235,45	2.371.188,57	740.898,00	2.373.523,00	-9.337,45	2.334,43
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	438.819,54		441.012,00		2.192,46	
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	371.849,37		350.805,00		-21.044,37	
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	810.284,20		840.808,00		30.523,80	
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	69,3	454.513,66	2.210.238,88	461.252,00	2.211.727,00	6.738,34	1.488,12
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	67	449.399,26		443.897,00		-5.502,26	
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	74	465.607,60		467.478,00		1.870,40	
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	55	840.718,36		839.100,00		-1.618,36	
03	009	Aita Seacă - Herculian - Baraolt	27,9	322.002,13	1.561.191,71	315.120,00	1.563.047,00	-6.882,13	1.855,29
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashámor / Vârghiș	22,2	693.437,78		707.510,00		14.072,22	
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	70,4	545.751,80		540.417,00		-5.334,80	
08	046	Comandău - Covasna	20	154.956,47	154.956,47	155.232,00	155.232,00	275,53	275,53

Mod calcul tarife

Tarifele pentru serviciile publice de transport județean de persoane efectuat prin curse regulate se fundamentează fără includerea TVA în cheltuielile materiale, aceasta urmând să fie aplicată la totalul cheltuielilor rezultate plus cota de profit rezonabilă. Cheltuielile materiale estimate pe trasee nu au inclus TVA iar valoarea totală a serviciilor a inclus și cota de profit rezonabil.

Pe baza valorii serviciilor obținute pe fiecare traseu în continuare este prezentat un calcul exemplificativ al tarifului mediu lei/km, respectiv al tarifului mediu lei/km/loc cu luarea în considerare anumitor capacități medii a vehiculelor care vor fi utilizate pe trasee.

Tarifal mediu lei/km/loc se calculează împărțind tariful mediu (lei/km) obținut pentru fiecare traseu la capacitatea medie calculată conform formulei din Normele-cadru aprobate prin Ordinul nr. 272/2007 astfel cum a fost modificat prin Ordinul 134/2019, la care se adaugă TVA.

Capacitatea medie se calculează potrivit formulei:

$$Cap.m (loc) = \frac{Cap.1 + Cap.2 + \dots + Cap.N}{A_N} \times k, \text{ unde:}$$

Cap. 1 - capacitatea de transport a autobuzului 1 (nr. locuri);

Cap. 2 - capacitatea de transport a autobuzului 2 (nr. locuri);

Cap. n - capacitatea de transport a autobuzului N (nr. locuri);

AN - numărul total de autobuze;

k = 70% - grad mediu de ocupare a locurilor în autobuz

Conform Normelor-cadru, pe lungimea traseului/grupeii de trasee se pot stabili tranșe de distanțe/zone kilometrice egale și în număr par, cu o abatere de ± 2 km, pe toată lungimea traseului/grupa de trasee la care se pot aplica coeficienți de ajustarea pozitivă și negativă în funcție de gradul de încărcare a autobuzului și de consumul urban și extraurban de combustibil. De exemplu, pe un traseu de 60 de km se pot stabili două tranșe de distanță de 30 de km, 4 tranșe de 20 de km, 6 tranșe de 10 km etc. Ulterior se pot stabili coeficienții α , de ajustare pozitivă și negativă, a tarifului mediu pe km/loc T_m (km/loc) pe tranșe de distanțe/zone kilometrice, în funcție de gradul de încărcare cu călători a autobuzului care, și de consumul urban și extraurban de combustibil. De exemplu, pe un traseu de 60/km se pot stabili doi coeficienți de ajustare $\alpha_1 = 1,2$ și $\alpha_2 = 0,8$, patru coeficienți de ajustare $\alpha_1 = 1,2$, $\alpha_2 = 1,1$, $\alpha_3 = 0,9$ și $\alpha_4 = 0,8$ etc. Coeficienții de ajustare din exemplul precedent sunt stabiliți convențional prin luarea în considerare a unor costuri de exploatare cu 20% mai mari în zona urbană. Se pot stabili și alte valori ale coeficienților de ajustare, în funcție de condițiile concrete din trafic, precum deplasarea autobuzului în rampă. Tarifele medii pe loc/km T_m (km/loc) se stabilesc pe parcursul dus al autobuzului, corespunzătoare fiecărei tranșe de distanță/zone kilometrice. De exemplu, pe traseul de 60 de km, tarifele medii pe loc/km, prin aplicarea primilor coeficienți de ajustare menționați, se calculează:

$$T_{m_1} (km/loc)_{0-30 km} = T_m (km/loc) \times \alpha_1 = T_m (km/loc) \times 1,2$$

$$T_{m_2} (km/loc)_{30-60 km} = T_m (km/loc) \times \alpha_2 = T_m (km/loc) \times 0,8$$

Tarifele de călătorie se stabilesc pe parcursul dus, respectiv întors al autobuzului, corespunzătoare distanțelor dintre stațiile publice de îmbarcare-debarcare a călătorilor. De exemplu, pe traseul de 60 de km, tariful de călătorie până la:

- i. stația nr. 1 aflată în zona tranșei de distanță Tm_1 (km/loc) $_0 - 30$ km, la 5 km distanță de capătul de traseu, se calculează potrivit formulei:
 $Tc \text{ stația nr. 1} = Tm_1 \text{ (km/loc) } _0 - 30 \text{ km} \times 5 \text{ (lei/călătorie)}$
- ii. stația nr. 8 aflată la 40 km distanță de capătul de traseu, din care 30 de km în zona tranșei de distanță nr. 1 și 10 km în zona tranșei de distanță nr. 2, se calculează potrivit formulei:
 $Tc \text{ stația nr. 8} = Tm_1 \text{ (km/loc) } _0 - 30 \text{ km} \times 30 + Tm_2 \text{ (km/loc) } _{30} - 60 \text{ km} \times 10 \text{ (lei/călătorie)}$

Pentru traseele din programul de transport actualizat, au fost propuși o serie de coeficienți de ajustare pozitivă și negativă a tarifului mediu lei/km/loc, prezentați în tabelul următor:

Tabel 20 Coeficienții α de ajustare pozitivă și negativă a tarifului mediu lei/km/loc

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	0-8,00 km							
				1							
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	0-8,00 km	8,01-16,00 km	16,01-24,00 km	24,01-31,00 km				
				0,8	0,9	1,1	1,2				
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	0-8,00 km	8,01-16 km						
				1,1	0,9						
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	0-9,00 km	9,01-17,00 km						
				1,1	0,9						
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	69,3	0-11,00 km	11,01-24,00 km	24,01-35,00 km	35,01-47,00 km	47,01-58,00 km	58,01-69,30 km		
				1,1	0,9	0,8	0,9	1,1	1,2		
02	006	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	0-9,00 km	9,01-18,00 km	18,01-26,00 km	26,01-35,00 km	35,01-43,00 km	43,01-51,00 km	51,01-59,00 km	59,01-67,00 km
				0,8	0,85	0,9	0,95	1,05	1,1	1,15	1,2
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	74	0-10,00 km	10,01-19,00 km	19,01-27,00 km	27,01-36,00 km	36,01-45,00 km	45,01-54,00 km	54,01-65,00 km	65,01-74,00 km

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
				0,8	0,85	0,9	0,95	1,05	1,1	1,15	1,2

02	008	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	0-10,00 km	10,01-19,00 km	19,01-28,00 km	28,01-37,00 km	37,01-46,00 km	46,01-55,00 km		
				1,1	1,05	0,9	0,95	1,1	1,2		

03	009	Aita Seacă - Herculan - Baraolt	27,9	0-13,00 km	13,01-27,90 km						
				0,9	1,1						

03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashámor / Vârghiș	22,2	0-11,00 km	11,01-22,20 km						
				0,9	1,1						

03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	70,4	0-17,40 km	17,41-34,40 km	34,41-52,4 km	52,41-70,4 km				
				0,8	0,9	1,1	1,2				

04	016	Saciova / Zagon – Sfântu Gheorghe	24	0-12,00 km	12,01-24,00 km						
				0,9	1,1						
			30	0-9,00 km	9,01-16,00 km	16,01-23,00 km	23,01-30,00 km				
				1	1,1	1,75	1,1				

04	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	0-10,00 km	10,01-20,00 km						
----	-----	--	----	---------------	-------------------	--	--	--	--	--	--

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
				1,1	0,9						

04	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	0-8,00 km	8,01-16,00 km	16,01-24,00 km	24,01-31,00 km				
				0,8	0,9	1,1	1,2				

04	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	0-8,00 km	8,01-16,00 km	16,01-24,00 km	24,01-31,00 km				
				1,1	0,9	0,95	1,2				

04	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	0-9,00 km	9,01-18,00 km						
				1,1	0,9						

04	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	0-15,00 km							
				1							

04	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	0-12,00 km	12,01-24,20 km						
				0,9	1,1						
			37,2	0-19,00 km	19,01-37,02 km						
				0,9	1,1						

04	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	0-16,00 km							
----	-----	---	----	---------------	--	--	--	--	--	--	--

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
				1							
04	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	0-12,00 km							
				1							
04	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	0-12,00 km	12,01-24,00 km						
				0,9	1,1						
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	0-12,00 km	12,01-22,00 km						
				0,9	1,1						
05	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	0-12 km	12,01-22,00 km						
				0,9	1,1						
05	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	0-8,00 km	8,01-16,00 km						
				1,1	0,9						
05	029	Ghelița – Harale – Târgu Secuiesc	23	0-12,00 km	12,01-23,00 km						
				0,9	1,1						
05	030	Mereni – Poian – Târgu	22	0-11,00	11,01-22,00						

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
		Secuiesc		km	km						
				0,9	1,1						

05	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	0-10,00 km	10,01-20,00 km						
				1,1	0,9						

05	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	0-16,00 km	16,01-32,00 km						
				1,1	0,9						

05	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	0-12,00 km							
				1							

05	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	0-15,00 km							
				1							

05	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	0-11,00 km	11,01-20,00 km						
				0,9	1,1						

05	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	0-21,00 km	21,01-42,00 km						
				1,1	1						

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	0-14,00 km							
				1							

06	038	Telechia – Brateș – Covasna	12	0-12,00 km							
				1							

06	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	0-18,00 km							
				1							

06	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	0-17,00 km	17,01-34,00 km						
				1,15	1,1						

06	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	0-20,00 km							
				1							

06	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	0-16,00 km							
				1							

06	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	0-12,00 km	12,01-24,00 km	24,01-35,00 km	35,01-46,00 km				
				0,8	0,9	1,1	1,2				

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
-------	---------------	------------------	------------------	--	---	--	--	--	--	--	---

07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	0-7,00 km							
				1							

07	045	Barcani – Întorsura Buzăului	12	0-12,00 km							
				1							

08	046	Comandău – Covasna	20	0-20,00 km							
				1							

09	047	Sita Buzăului (Ciurnic) – Întorsura Buzăului	6	0-6,00 km							
				1							

Valoarea estimată a contractului/contractelor de delegare cu durata propusă de 10 ani se obține din însumarea valorii totale a serviciului (cheltuielile la care se adaugă profitul rezonabil) pentru fiecare dintre traseele grupelor 02, 03 și 08 (fiecare grupă de trasee reprezintă un lot în cadrul procedurii de achiziție a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean) multiplicată cu 10.

Tabel 21 Valoarea totală estimată contract de delegare pe grupe de trasee – Grupele 02, 03 și 08

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei	Valoare totală trasee 10 ani - lei	Valoare totală grupă trasee 10 ani - lei	Grupa
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	454.513,66	2.210.238,88	4.545.136,60	22.102.388,79	02
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	449.399,26		4.493.992,59		
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	465.607,60		4.656.076,02		
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	840.718,36		8.407.183,60		
03	009	Aita Seacă - Herculian - Baraolt	322.002,13	1.561.191,71	3.220.021,31	15.611.917,12	03
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashámor / Vârghiș	693.437,78		6.934.377,82		
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	545.751,80		5.457.517,99		
08	046	Comandău - Covasna	154.956,47	154.956,47	1.549.564,70	1.549.564,70	08
			Total		39.263.870,61	39.263.870,61	

În cadrul procedurii de achiziție a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean, atribuirea se va face pe loturi, fiecărui lot corespunzându-i o grupă de trasee (Lotul 1 – Grupa 02, Lotul 2 – Grupa 03, Lotul 3 – Grupa 08).

Valoarea totală a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean la nivelul județului Covasna, cu durata de 10 ani pe grupele de trasee 02, 03 și 08 este de 39.263.870,61 lei fără TVA.

Valoarea totală a contractului de delegare pe durata de 10 ani reprezintă suma valorilor loturilor corespunzătoare grupelor de trasee, valoarea fiecărui lot fiind valoarea grupei obținută din suma valorilor traseelor care o compun.

Dat fiind că programul de transport pe traseele 001, 002, 003 și 004 din Grupa 01 din Programul de transport este valabil și în vigoare până la data începerii prestării Serviciului public de transport călători în zona metropolitană Sepsî în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî și că potrivit Protocolului nr. 723/26/16.07.2025, *organizarea, reglementarea, finanțarea exploatării, monitorizarea și gestionarea serviciului de transport public de persoane pe traseele Sfântu Gheorghe – Arcuș, Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe, Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan și Sfântu Gheorghe – Valea Crișului - Calnic din Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna se va efectua de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî" la data începerii prestării Serviciului public de*

transport călători în zona metropolitană Sepsî, în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî, s-a propus ca atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a județului Covasna pe grupa 01 din actualul program de transport județean aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Covasna nr. 214/2025, **să se realizeze pe o perioadă de 1 an**, prin procedură de **negociere fără invitație prealabilă la o procedură concurențială de ofertare**, având în vedere implementarea în orizontul pe termen scurt (anul 2026) a serviciului de transport public de persoane în cadrul Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî" care include localitățile (Sfântu Gheorghe și comunele Bixad, Micfalău, Malnaș, Bodoc, Valea Crișului, Arcuș, Reci) aflate pe traseele respective.

Având în vedere cele precizate, **valoarea estimată a contractului pe grupa 01 este reprezentată de valoarea estimată a serviciilor de transport pe cele 4 trasee din grupa 01, respectiv 2.371.188,57 lei fără TVA.**

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	750.235,45	2.371.188,57
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	438.819,54	
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	371.849,37	
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	810.284,20	
Total			2.371.188,57	2.371.188,57

Valoarea contractelor va putea fi modificată pe parcursul derulării contractelor de delegare. Această modificare este determinată de faptul că tarifele pentru serviciile publice de transport județean de persoane se pot ajusta periodic, la un interval de minim 3 luni, astfel cum prevăd Normele-Cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane aprobate prin Ordinul 272/2007 cu modificările și completările ulterioare (inclusiv Ordinul 134/18.04.2019), pe baza cererilor primite de la operatorii de transport, prin hotărâri ale autorității locale competente implicate, în baza creșterii indicelui prețului de consum total față de nivelul existent la data stabilirii sau, după caz, la data precedentei aprobări.

De asemenea, potrivit aceluiași norme, tarifele pentru serviciile publice de transport județean de persoane se pot modifica, prin hotărâri ale autorităților locale competente, pe baza cererilor primite de la operatorii de transport în cazurile care conduc la modificarea majoră a costurilor ori condițiilor de exploatare, care determină modificarea nivelului tarifelor cu o influență mai mare decât cea determinată de influența indicelui prețului de consum total.

Operatorii de transport cărora li se va atribui gestiunea serviciului public de transport județean la nivelul județului Covasna vor avea obligația menținerii tarifelor oferite în cadrul procedurii de achiziție a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean la nivelul județului Covasna pe o perioadă de minim 6 luni de la încheierea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciului. Ajustarea tarifelor se va face după acest interval minim pe baza

cererilor fundamentate și însoțite de documente justificative, primite de la operatorii de transport, prin hotărâri ale Consiliului Județean Covasna, conform reglementărilor în vigoare.

Ajustarea și modificarea nivelului tarifului mediu pe km/loc pentru serviciile publice de transport județean de persoane se fac potrivit formulei:

$T_m(1) \text{ (km/loc)} = T_m(0) \text{ (km/loc)} + \Delta \text{ (lei/km/loc)}$, unde:

$T_m(1) \text{ (km/loc)}$ - tariful mediu ajustat sau, după caz, tariful mediu modificat (lei/km/loc);

$T_m(0) \text{ (km/loc)}$ - tariful mediu actual (lei/km/loc);

$\Delta \text{ (km/loc)}$ - creșterea cheltuielilor totale determinată de influențele reale primite în costuri (lei).

Nivelul tarifului mediu ajustat/modificat $T_m(1) \text{ (km/loc)}$ se fundamentează de către operatorii de transport rutier, pe structura elementelor de cheltuieli prevăzută în anexa nr. 2 la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane.

Ajustarea și modificarea tarifului mediu pe km/loc se aprobă de către consiliul județean la cererea operatorilor de transport rutier, pe baza documentelor prevăzute art. 20 din Normele-cadru:

- a) cererea de stabilire, ajustare sau modificare, care conține, după caz: tarifele în vigoare, în cazul ajustării sau modificării și tarifele solicitate, inclusiv TVA; justificarea propunerii de stabilire, ajustare sau modificare se face pe baza unui memoriu tehnico-economic, care prezintă oportunitatea fundamentării tarifelor datorată creșterii principalelor elemente de cheltuieli;
- b) fișele de fundamentare pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor;
- c) alte date și informații necesare fundamentării tarifelor propuse.

Consiliul Județean Covasna poate solicita în condițiile legii, de la operatorii de transport rutier orice date și informații pentru clarificarea unor aspecte din propunerile de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor pentru serviciile publice de transport local sau județean de persoane.

Tarifele de călătorie T_c recalculate se aprobă de către Consiliul Județean în funcție de nivelul tarifului mediu ajustat/modificat $T_m(1) \text{ (km/loc)}$.

Tarifele pot fi modificate în următoarele situații:

- a) la modificarea majoră a unuia sau a mai multor elemente de cheltuieli, determinată de modificarea prețurilor de achiziție din piață, a condițiilor de exploatare sau a obligațiilor de serviciu public, care au o influență în creșterea nivelului tarifelor mai mare decât cea determinată de influența indicelui prețului de consum total calculat pe o perioadă de 3 luni consecutive anterioare datei cererii de modificare;
- b) la modificarea cheltuielilor cu amortizarea/redevența, ca urmare a punerii în funcțiune a unor mijloacele fixe rezultate din investițiile realizate în instalații, echipamente și mijloace de transport pentru îmbunătățirea calitativă a serviciului și numai după înregistrarea acestora în contabilitate;
- c) la modificarea structurii tarifului, ca urmare a introducerii unor noi elemente de cheltuieli ori a eliminării sau modificării nivelului acestora, survenite prin efectul legii, ce au influență în costurile totale ale operatorului de transport/transportatorului autorizat.

Posibilitatea modificării valorii contractului este prevăzută și de Legea 99/2016 (art. 236, alin(1)) aplicabilă procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean. Astfel, contractele sectoriale și acordurile-cadru pot fi modificate, fără organizarea unei noi proceduri de atribuire, atunci când modificările, indiferent de valoarea acestora, au fost prevăzute în documentele achiziției inițiale sub forma unor clauze de revizuire clare, precise și fără echivoc, care pot include clauze de revizuire a prețului.

Alinierea la normativele europene privind calitatea serviciilor de transport public prin adaptarea contractului de delegare a gestiunii serviciului, astfel încât prevederile acestuia să fie în concordanță cu specificațiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători reprezintă condiție sine qua non pentru organizarea și finanțarea serviciilor publice de transport.

6. CONTRACTUL DE DELEGARE

Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competență a Județului Covasna reprezintă în sensul legii achizițiilor sectoriale un contract sectorial de servicii - contractul de achiziție sectorială care are ca obiect prestarea de servicii, altele decât cele care fac obiectul unui contract sectorial de lucrări, potrivit definiției din lege.

Potrivit Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, încheierea contractului de servicii publice este obligatorie „în cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public”.

În temeiul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local dintre Unitatea Administrativ-Teritorială - Județul Covasna în calitate de Entitate Contractantă și operatorul/operatorii de transport județean trebuie:

- să definească în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul/operatorii de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;
- să stabilească în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, **dacă există**, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces; acești parametri se stabilesc astfel încât nicio plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil;
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.

Subcontractarea de lucrări sau servicii conexe, necesare prestării serviciului sau uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice, se face numai în condițiile prevăzute de prevederile art. 29 alin. (14) din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, în condițiile prevăzute de legislația din domeniul achizițiilor publice și cu acordul Entității Contractante – UAT Județul Covasna.

Subdelegarea de către operator a gestiunii serviciului/uneia sau mai multor activități din sfera serviciului de utilități publice este interzisă.

Referitor la procedura legală care trebuie utilizată ca regulă generală în vederea asigurării și gestionării serviciului public de transport județean de persoane, potrivit art. 82 alin. (2) din Legea nr. 99/2016, în cazul în care valoarea estimată este egală sau mai mare decât pragurile valorile prevăzute la art. 12 alin. (1) din lege, entitățile contractante au obligația aplicării procedurilor prevăzute pentru contractele/acordurile-cadru sectoriale în vederea atribuirii contractului de servicii publice de transport persoane la nivel județean. În acest caz, modelul contractului-cadru care trebuie utilizat este, potrivit art. 3 alin. (1) din Ordinul comun ANRSC – ANAP nr. 131/1401/2019, contractul-cadru de delegare a gestiunii prevăzut în anexa nr. 2 la ordin.

În conformitate cu art. 2 lit k) din Legea nr. 99/2016, contract sectorial reprezintă contractul cu titlu oneros, asimilat, potrivit legii, actului administrativ, încheiat în scris între unul sau mai mulți operatori economici și una sau mai multe entități contractante, care are ca obiect execuția de lucrări, furnizarea de produse sau prestarea de servicii în scopul realizării activității lor principale în unul dintre domeniile definite de menționata lege ca fiind relevante.

Modelul de contract va include în cadrul anexelor *Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Covasna și Caietul de sarcini al serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Covasna*. Conform art. 22 din Legea nr. 51/2006 republicată cu modificările și completările ulterioare, "*Desfășurarea activităților specifice oricărui serviciu de utilități publice, indiferent de forma de gestiune aleasă, se realizează pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, elaborate și aprobate de autoritățile administrației publice locale, în conformitate cu regulamentul-cadru și cu caietul de sarcini-cadru ale serviciului*". În aplicarea acestor dispoziții, prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 au fost aprobate Regulamentul-cadru pentru efectuarea transportului public local și Caietul de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local.

Regulamentul-cadru privește efectuarea serviciilor de transport public județean, astfel cum sunt definite prin Legea nr. 92/2007 și definește modalitățile și condițiile-cadru necesare pentru efectuarea respectivelor servicii, indicatorii de performanță, condițiile tehnice, precum și raporturile dintre operatori și utilizatori.

Caietul de sarcini-cadru stabilește condițiile tehnice de efectuare a serviciului de transport public județean prin curse regulate în condiții de eficiență și de siguranță în exploatare, precum și nivelurile de calitate, constituind ansamblul cerințelor tehnice de bază.

Dat fiind faptul că entitatea contractantă nu pune la dispoziția operatorilor de transport bunuri publice prin proces-verbal de predare-preluare, nu se va percepe redevență. Apreciem că prin această măsură se creează premisele realizării de către operatorii de transport unor investiții în mijloace de transport moderne, cu grad redus de poluare, de natură să contribuie la creșterea calității serviciilor prestate.

Cu privire la compensația de serviciu public astfel cum aceasta este definită de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 (orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă) Legea 92/2007 precizează: *contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații*.

Chiar Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 indică în cuprinsul său la art. 5 referitor la plata compensației „dacă există”.

Așadar, o autoritate locală competentă are dreptul de a decide, în urma analizei situației serviciului de transport public județean să nu acorde compensații.

În ceea ce privește **transportul elevilor**, pe durata derulării contractului de delegare a gestiunii, se aplică prevederile legale în materie în vigoare: Legea nr. 198 din 4 iulie 2023 a învățământului preuniversitar și Normele metodologice din 8 septembrie 2023 privind acordarea gratuității la transportul public rutier local și metropolitan rutier, transportul public rutier județean și interjudețean pentru elevi.

7. CRITERIUL DE ATRIBUIRE A CONTRACTELOR DE DELEGARE ȘI FACTORII DE EVALUARE A OFERTELOR

7.1 Criteriul de atribuire a contractelor de delegare

Conform articolului 209 din Legea 99/2016 *privind achizițiile sectoriale*, entitatea contractantă își bazează decizia de atribuire a contractului sectorial, prin utilizarea criteriului oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic. Entitatea contractantă stabilește oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic pe baza criteriului de atribuire și, după caz, a factorilor de evaluare prevăzuți în documentele achiziției.

Pentru determinarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic entitatea contractantă are dreptul conform legii de a aplica unul dintre următoarele criterii de atribuire:

- a. prețul cel mai scăzut;
- b. costul cel mai scăzut;
- c. cel mai bun raport calitate-preț;
- d. cel mai bun raport calitate-cost.

Ordinul 131/2019 *privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie* precizează că fără a fi afectate dispozițiile art. 209 alin. (3¹) din Legea nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, în cazul delegării gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, realizat cu autobuze, indiferent de valoarea estimată a contractului aferent care face obiectul unei proceduri de atribuire desfășurate în baza respectivei legi, entitatea contractantă utilizează unul dintre următoarele criterii de atribuire:

- a) **cel mai bun raport calitate-preț;**
- b) **prețul cel mai scăzut.**

În cazul delegării gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, realizat cu autobuze, entitatea contractantă utilizează, în aplicarea criteriului de atribuire **cel mai bun raport calitate-preț**, factorii de evaluare prevăzuți la art. 23¹ alin. (5) din Legea nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare (a) *vechimea medie a parcului de autobuze*; b) *clasificarea autobuzelor*; c) *nivelul tarifului*; d) *dotarea cu instalație de aer condiționat*; e) *capacitatea de transport*; f) *norma de poluare a autobuzului*; g) *utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi*.

În cazul delegării gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, realizat cu autobuze, entitatea contractantă utilizează criteriul de atribuire *prețul cel mai scăzut în situația în care aceasta pune la dispoziția contractantului mijloacele de transport respective*.

În situația serviciului public de transport călători în județul Covasna, nu se pun la dispoziție mijloace de transport în comun, motiv pentru care criteriul de atribuire a contractului va fi **cel mai bun raport calitate-preț**.

Fără a aduce atingere dispozițiilor legale sau administrative privind remunerarea anumitor servicii, **Entitatea contractantă își va baza decizia de atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, prin utilizarea criteriului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”,** precum și a factorilor de evaluare prevăzuți în documentația de atribuire, factori care includ aspecte calitative, de mediu și/sau sociale în legătură directă, obiectivă și relevantă cu obiectul contractului.

7.2 Factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire

Fără a aduce atingere dispozițiilor legale sau administrative privind remunerarea anumitor servicii, Entitatea contractantă și-a bazat decizia de atribuire a Contractului, prin utilizarea criteriului de atribuire „cel mai bun raport calitate-preț”, precum și a factorilor de evaluare prevăzuți în documentația de atribuire, factori care includ aspecte calitative, de mediu și/sau sociale în legătură directă, obiectivă și relevantă cu obiectul Contractului.

În stabilirea factorilor de evaluare utilizați pentru determinarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic în baza criteriului de atribuire cel mai bun raport calitate-preț, se au în vedere prevederile Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, H.G. nr. 394/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial, Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26.02.2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE respectiv, art. 209 alin. (5) din Legea nr.99/2016, art. 82 alin. (1) și (2) din Directiva 2014/25/UE, punctul (97), teza a III-a și a IV-a din preambulul Directivei 2014/25/UE, art. 210 alin. (1) și (2) lit. a) din Legea nr.99/2016, art. 38 alin. (8), și (9) din H.G. nr. 394/2016, art. 211 din Legea nr.99/2016 și punctul (97) teza a V-a din preambulul Directivei 2014/25/UE.

În stabilirea și justificarea factorilor de evaluare, entitatea contractantă urmărește îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:

- factorii de evaluare au ca scop identificarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, au legătură directă cu obiectul și natura contractului și reprezintă un avantaj pe care entitatea contractantă îl poate obține prin utilizarea factorului respectiv;
- factorii de evaluare nu conferă entității contractante o libertate de stabilire a câștigătorului nelimitată, întrucât la baza deciziei de atribuire s-a stabilit un set bine determinat de criterii obiective, care sunt atât calitative, cât și cantitative;
- factorii de evaluare s-au stabilit în conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, a Ordinului comun ANRSC - ANAP 131/1401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de

persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie

- factorii de evaluare sunt cuantificabili și relevanți și respectă principiile fundamentale ale dreptului comunitar, în special principiul nediscriminării, așa cum rezultă acesta din prevederile Tratatului referitoare la dreptul de stabilire și libertate de a presta servicii.

Factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în condițiile legii, sunt:

- **Factorul de natură financiară**
 - Prețul ofertei – Valoarea ofertată pe 10 ani a contractului pe lot (grupa de trasee)
- **Factorii de evaluare de natură tehnică**
 - Nivelul tarifului (tariful mediu – lei/km/loc)
 - Vechimea medie a parcului de autobuze
 - Clasificarea autobuzelor
 - Norma de poluare a autobuzelor
 - Dotarea cu instalație de aer condiționat
 - Capacitatea de transport
 - Utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

Ponderea factorilor de evaluare în total punctaj, recomandăm să fie evaluată după cum urmează:

Factori de evaluare		Punctaj maxim acordat fiecărui criteriu
	Factorul de natură financiară	
	Prețul ofertei - Valoarea totală ofertată pe 10 ani a contractului pe lot (grupa de trasee)	PPO=20 puncte
	Factorii de evaluare de natură tehnică	
a	Nivelul tarifului (tariful mediu – lei/km/loc)	PT= 30 puncte
b	Vechimea medie a parcului de autobuze	PV= 25 puncte
c	Clasificarea autobuzelor	PCA= 4 puncte
d	Norma de poluare a autobuzelor	PNP= 12 puncte
e	Dotarea cu instalație de aer condiționat	PAC= 3 puncte
f	Capacitatea de transport	PCT= 3 puncte
g	Utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi	PCALT= 3 puncte
	Total	100 puncte

Ponderea factorilor de evaluare este proporțională în raport cu aspectele urmărite în evaluarea ofertelor: aspectul social prin asigurarea unor tarife suportabile pentru utilizatori, a costurilor generate de furnizarea serviciului, a aspectelor calitative și de siguranță ale serviciului (confortul și siguranța călătorilor) și a aspectelor care țin de mediu. Factorii de atribuire aleși au stabilită o pondere care nu conduce la distorsionarea rezultatului procedurii de atribuire și au o legătură directă cu natura și obiectul contractului de achiziție sectorială. Punctajele diferite acordate factorilor sunt corelate cu numărul de factori aferenți fiecăruia din aspectele menționate: aspectul social-economic (prin nivelul tarifului și prețul ofertate), aspectul de mediu (prin norma de poluare a autobuzelor, utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, dar și prin vechimea medie a parcului de autobuze

pentru că norma de poluare este determinată de anul de fabricație al autobuzelor), aspectele calitative (de confort) și de siguranță ale serviciului (prin vechimea medie a parcului de autobuze, clasificarea autobuzelor, capacitatea de transport, dotarea cu instalație de aer condiționat).

Factor de evaluare cu privire la componenta financiară a ofertei

Entitatea contractantă stabilește factorul de evaluare **"Prețul ofertei"** drept factor de evaluare de natură financiară. Ordinul comun A.N.R.S.C. și ANAP 131/1401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie prevede în *Anexa nr. 1: Formular-cadru de Instrucțiuni către Ofertanți, la secțiunea Descriere, criteriul de atribuire cu factorii de evaluare*, ca factor de evaluare pentru componenta financiară, prețul.

Prețul ofertei (prețul total ofertat pentru contractul cu durata de 10 ani) reprezintă suma valorii serviciilor de transport pentru traseele care compun lotul/grupa de trasee pentru care se depune oferta, valoare calculată pe baza volumului estimat al activității anuale pe trasee / grupa de trasee (numărul total de kilometri planificați anual pe trasee și grupa de trasee) și raportată la durata de 10 ani a contractului.

Fundamentarea valorii serviciilor de transport pe trasee și lot / grupa de trasee (prețul ofertei) se va face în conformitate cu prevederile *Ordinului A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane ("Normele-cadru")*, cu modificările și completările ulterioare.

Numărul total de kilometri planificați anual pentru fiecare traseu/grupă de trasee a fost calculat pornind de la numărul de km/sens, numărul de curse și graficul de circulație pe zilele săptămânii și este prezentat în tabelul următor.

Numărul de kilometri anuali planificați, pe trasee și grupe de trasee, conform programului de transport actualizat (lungime traseu, număr de curse, zilele de circulație din graficele de circulație ale fiecărui traseu) sunt prezentați în tabelul următor.

Notațiile din tabel reprezintă:

- Nr. curse L-V – număr curse în zilele luni-vineri
- Nr. curse L-D – număr curse în zilele luni-duminică
- Nr. curse D – număr curse în ziua de duminică

Tabel 22 Număr total kilometri planificați anual pe trasee și grupe de trasee

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Nr. curse L-V	Nr. curse L-D	Nr. curse D	Număr total de km planificați anual / traseu	Număr total de km planificați anual / grupă de trasee
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	7			28.784,00	138.266,00
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	2			31.868,00	
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	2			16.448,00	
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	7			61.166,00	

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Km pe sens	Nr. curse L-V	Nr. curse L-D	Nr. curse D	Număr total de km planificați anual / traseu	Număr total de km planificați anual / grupă de trasee
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	69,3	1			35.481,60	187.241,60
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	67	1			34.304,00	
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	74	1			38.036,00	
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	55		2		79.420,00	
03	009	Aita Seacă - Herculian - Baraolt	27,9	1			14.340,60	112.585,40
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashâmor / Vârghiș	22,2	2	2		54.878,40	
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	70,4	1		1	43.366,40	
08	046	Comandău - Covasna	20	1		1	12.320,00	12.320,00

Factori de evaluare cu privire la componenta tehnică a ofertei

Ordinul comun A.N.R.S.C. și ANAP 131/1401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie prevede în *Anexa nr. 1: Formular-cadru de Instrucțiuni către Ofertanți*, la secțiunea *Descriere, criteriul de atribuire cu factorii de evaluare*, la *Componenta tehnică*: că în cazul delegării gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, realizate cu autobuze, entitatea contractantă are obligația de a utiliza factorii de evaluare prevăzuți la art. 23¹ alin. (5) din *Legea nr. 92/2007*], respectiv:

- a) vechimea medie a parcului de autobuze;
- b) clasificarea autobuzelor;
- c) nivelul tarifului;
- d) dotarea cu instalație de aer condiționat;
- e) capacitatea de transport;
- f) norma de poluare a autobuzului;

Factorii de evaluare care privesc componenta tehnică a ofertei sunt prezentați în continuare:

Nivelul tarifului – tarifu mediu km/loc

În alegerea factorului de evaluare entitatea contractantă a avut în vedere posibilitatea atribuirii contractelor de delegare către operatorul economic care asigură un tarifu mediu cât mai scăzut, tarifu generat de condițiile de organizare, de autobuzele solicitate, de calificarea și experiența personalului implicat în executarea contractelor. Prin aplicarea acestui factor de evaluare, entitatea contractantă urmărește asigurarea executării unui **Serviciu** suportabil în ceea ce privește tarifu de transport. Acest factor de evaluare s-a stabilit prin luarea în considerare a aspectului social, conform art. 209 alin. (4) din *Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale* și art. 1 alin. (4) lit. f), h) și m) din *Legea nr. 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*.

”**Tarifu mediu pe kilometru/loc**” se stabilește pentru fiecare traseu.

Fundamentarea tarifului mediu lei/ kilometru/loc se întocmește pentru fiecare traseu în parte. Se va prezenta fundamentarea tarifului mediu lei/km/loc pe fiecare traseu din grupă și calculul tarifului mediu lei/km/loc pe grupa de trasee.

Fundamentarea tarifelor se va face în conformitate cu prevederile *Ordinului ANRSC nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane ("Normele-cadru")*, cu modificările și completările ulterioare.

Valoarea tarifului mediu lei/kilometru/loc fără TVA este cea prevăzută la poziția XI din tabelul următor referitor la structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului pentru serviciul public județean de persoane prin curse regulate din *Anexa nr. 2 la Normele-cadru din 12 decembrie 2007 privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane cu modificările și completările ulterioare*.

Tabel 23 STRUCTURA pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean de persoane efectuat prin curse regulate

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	
	Carburanți	
	Energie electrică	
	Amortizare	
	Service auto (întreținere-reparații)	
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	
	Alte cheltuieli materiale	
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
	Inspekția tehnică periodică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	
	Asigurarea CASCO	
	Licență comunitară	
	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.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	
	- salarii	
	- contribuții sociale obligatorii	
	- alte drepturi asimilate salariilor	
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	
V.	Cheltuieli financiare	
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	
VII.	Profit	
VIII.	Valoare totală servicii de transport - V(t) (VI+VII)	
IX.	Număr total de km planificați anual – N(km)	
X.	Cap. m. (loc)	
XI.	Tarif mediu (lei/km/loc) (VIII/(IX x X))	$T_m = V(t) / (N(km) \times \text{Cap.m (loc)})$
XII.	T.V.A.	

XIII.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XI+XII)	
--------------	---	--

Structura va fi adaptată pe elemente de cheltuieli specifice fiecărui operator de transport.

Defalcarea cheltuielilor indirecte, administrative și generale ale societății între serviciul public de transport și alte servicii/activități desfășurate de operator se poate face prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea cifrei de afaceri aferentă celor două categorii de activități desfășurate din total cifră de afaceri.

Vechimea medie a parcului de autobuze

În alegerea acestui factor de evaluare, entitatea contractantă a luat în considerare asigurarea unui echilibru între aspectele calitative ale serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna (confortul călătorilor) și aspectele de mediu, pe de o parte, și costurile generate de furnizarea serviciului, pe de altă parte, conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 *privind achizițiile sectoriale*, precum și principiile menționate la art.1 alin. (4) lit. g) și k) din Legea nr. 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*.

Clasificarea autobuzelor

În alegerea acestui factor de evaluare, entitatea contractantă a luat în considerare asigurarea unui echilibru între aspectele calitative ale serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna (confortul călătorilor) și aspectele de siguranță conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 *privind achizițiile sectoriale*, precum și principiile menționate la art.1 alin. (4) lit. g) din Legea nr. 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*.

Norma de poluare a autobuzului

În alegerea factorului de evaluare, Entitatea contractantă a luat în considerare, în principal, aspectele de mediu, în conformitate cu prevederile art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, obligația imperativă prevăzută de art. 1 alin. (8) din Legea nr. 92/2007 care stipulează în mod expres că „*În toate raporturile generate de executarea serviciilor de transport public local (....) protecția mediului este prioritară*”, precum și prevederile O.U.G. nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic.

Dotarea cu instalație de aer condiționat

În alegerea acestui factor de evaluare, entitatea contractantă a luat în considerare asigurarea calității serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna (confortul călătorilor) conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 *privind achizițiile sectoriale*, precum și principiile menționate la art.1 alin. (4) lit. g) din Legea nr. 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*.

Capacitatea de transport

În alegerea acestui factor de evaluare, entitatea contractantă a luat în considerare asigurarea calității serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna (confortul călătorilor) conform art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016 *privind achizițiile sectoriale*, precum și principiile menționate la art.1 alin. (4) lit. c) și g) din Legea nr. 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*.

Utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

În alegerea factorului de evaluare, Entitatea contractantă a luat în considerare, în principal, aspectele de mediu, în conformitate cu prevederile art. 209 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, precum și obligația imperativă prevăzută de art. 1 alin. (8) din Legea nr. 92/2007 care stipulează în mod expres că „*În toate raporturile generate de executarea serviciilor de transport public local (...), protecția mediului este prioritară*”, precum și prevederile O.U.G. nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic.

Grila de punctaj

Prețul ofertei – Valoarea totală oferată pe 10 ani a contractului pe lot / grupă de trasee

PPO - punctajul se acordă astfel:

- a) Pentru cel mai scăzut dintre prețuri se acordă punctajul maxim alocat, respectiv 20 puncte;
- b) Pentru celelalte prețuri oferite punctajul P(n) se calculează proporțional, astfel:

$PPO(n) = (\text{Preț minim oferit} / \text{Preț } n) \times \text{punctaj maxim alocat (20)}.$

Nivelul tarifului

PT - punctajul pentru acest factor se acordă astfel:

- a) pentru oferta cu cel mai scăzut tarif mediu lei/km/loc pe grupa / lotul pe care se depune oferta, se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 30 puncte;
- b) pentru oferta (n) cu alt tarif decât cel prevăzut la lit. a) se acordă punctajul astfel:

$$PT(n) = \frac{\text{tariful minim}}{\text{tariful (n)}} \times 30$$

Punctajul la factorul de evaluare “**Nivelul tarifului**” se acordă pentru tariful mediu lei/km/loc oferit pe grupa de trasee.

Vechimea medie a parcului de autobuze

PV – Punctajul pentru vechimea medie a parcului de autobuze se calculează astfel:

$PV_n = AO - AF_n$, unde:

AF_n – anul de fabricație înscris în cartea de identitate a autobuzului **n**;

AO – anul de depunere a ofertelor.

- AF = AO = 25 pct.
- AF = AO - 1 = 24 pct.
- AF = AO - 2 = 23 pct.
- AF = AO - 3 = 22 pct.
- AF = AO - 4 = 21 pct.
- AF = AO - 5 = 19 pct.
- AF = AO - 6 = 17 pct.
- AF = AO - 7 = 14 pct.
- AF = AO - 8 = 10 pct.
- AF = AO - 9 = 6 pct.
- AF = AO - 10 = 2 pct.
- AF ≤ AO - 11 = 0 pct.

PV = punctajul pentru factorul de evaluare “**vechimea medie a parcului de autobuze**” se calculează după următoarea formulă: $PV = (PV_1 + PV_2 + \dots + PV_n) / n$, unde:

PV₁ = punctajul acordat pentru vechimea autobuzului 1 din listă;

PVn = punctajul acordat pentru vechimea autobuzului n din listă, unde n este ultimul autobuz alocat din lot/grupă.

Punctele se cumulează pentru fiecare autobuz în parte și se face media aritmetică a acestora.

La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea unui traseu din cadrul grupei. Punctele se cumulează și apoi se face media aritmetică.

Numărul de ani se stabilește în funcție de anul de fabricație înscris în cartea de identitate a autobuzului (CIV), fără a se lua în considerare luna din an.

În cazul grupei de trasee se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea fiecărui traseu în parte.

Pentru fiecare traseu din grupa de trasee se va face media aritmetică.

Punctele obținute pe fiecare traseu se cumulează și se face media aritmetică.

Modalitatea de demonstrare: Prezentare copie lizibilă după cartea de identitate a vehiculului (CIV).

Clasificarea autobuzelor

PCA – Punctajul pentru clasificarea autobuzelor se calculează astfel:

- a) categoria I – 4 pct.
- b) categoria II – 3 pct.
- c) categoria III – 2 pct.
- d) categoria IV – 0 pct.

PCA – punctajul pentru factorul de evaluare “clasificarea autobuzelor” pentru întreaga grupă (lot) de trasee se calculează după următoarea formulă: $PCA = (PCA_1 + PCA_2 + \dots + PCA_n) / n$ unde:

PCA1 = punctajul acordat pentru categoria autobuzului 1 din listă;

PCAn = punctajul acordat pentru categoria autobuzului n din listă, unde n este ultimul autobuz alocat din grupă/lot.

Autobuzele neclasificate nu pot participa la atribuirea traseelor cuprinse în **Programul de transport**.

La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea traseului.

Punctele se cumulează și apoi se face media aritmetică.

În cazul grupei de trasee se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea fiecărui traseu în parte. Pentru fiecare traseu din grupa de trasee se va face media aritmetică.

Punctele obținute pe fiecare traseu se cumulează și se face media aritmetică.

Modalitatea de demonstrare: Prezentare copie lizibilă după certificatul de clasificare emis de Registrul Auto Român – RAR.

Norma de poluare a autobuzului

PNP – Punctajul pentru norma de poluare a autobuzului se acordă astfel:

- a) pentru fiecare autobuz cu emisii 0 – 12 pct.
- b) pentru fiecare autobuz ce îndeplinește normele de poluare EURO 6 sau nepoluant – 10 pct.
- c) pentru fiecare mijloc de transport ce îndeplinește normele de poluare EURO 5 – 0 pct.

Ofertele care prezintă autobuze cu norma de poluare sub EURO 5 vor fi declarate neconforme.

Vehicul nepoluant - înseamnă:

- (i) un vehicul din categoria **M₂** cu cantitatea maximă a emisiilor de CO₂ la țeava de evacuare exprimate în g/km mai mici decât valoarea-limită prevăzută în în tabelul de mai jos, precum și cu emisiile de poluanți în condiții reale de conducere mai mici decât procentul-limită prevăzut în tabelul de mai jos;

Categorie vehicul	CO ₂ (g/km)	Emisiile de poluanți atmosferici generate în condiții reale de conducere (RDE) ⁽¹⁾ ca procent din limitele de emisie ⁽²⁾
M2	50	80%

⁽¹⁾ Valorile maxime declarate în condiții reale de conducere (RDE) ale emisiilor de particule ultrafine (număr de particule) în #/km și de oxizi de azot (NOx) în mg/km, prevăzute la punctul 48.2 din Certificatul de conformitate, astfel cum sunt descrise în anexa IX la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui

cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, pentru călătoriile complete și urbane în condiții RDE sau în anexa VIII la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/683 din 15 aprilie 2020 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește cerințele administrative pentru omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, pentru călătoriile complete și urbane în condiții RDE.

⁽²⁾ Limitele de emisii aplicabile stabilite în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 715/2007 sau actele sale subsecvente.

sau

- (ii) un vehicul de categoria **M₃** care utilizează combustibili alternativi, astfel cum sunt definiți la art. 3 lit. a) și b) din Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, cu excepția combustibililor produși din stocul alimentar expus unui risc ridicat de schimbare a destinației terenurilor pentru care se observă o extindere semnificativă a suprafeței de producție la terenuri cu stocuri mari de carbon, în conformitate cu normele specifice pentru biocombustibili, biolichide și combustibili din biomasă produși din culturi alimentare și furajere, prevăzute de legislația națională în domeniul promovării utilizării energiei din surse regenerabile. În cazul autovehiculelor care utilizează biocombustibili lichizi, combustibili sintetici și parafinici, acești combustibili nu vor fi amestecați cu combustibili fosili convenționali.

Vehicul cu emisii zero – înseamnă un vehicul nepoluant astfel cum este definit la pct. (ii) de mai sus fără un motor cu ardere internă sau cu un motor cu ardere internă care emite mai puțin de 1 g CO₂/kWh, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1.269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia, sau care emite mai puțin de 1 g CO₂/km, măsurat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și cu măsurile de punere în aplicare a acestuia.

PNP – punctajul pentru factorul de evaluare “norma de poluare a autobuzului” pentru întreaga grupă (lot) de trasee se calculează după următoarea formulă

$$PNP = (PNP1 + PNP2 + \dots + PNPn) / n$$
 unde:

PNP1 = punctajul acordat pentru norma de poluare a autobuzului **1** din listă;

PNPn = punctajul acordat pentru norma de poluare a autobuzului **n** din listă, unde n este ultimul autobuz alocat din grupă/lot.

La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea traseului. Punctele se cumulează și apoi se face media aritmetică.

În cazul grupei de trasee se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea fiecărui traseu în parte.

Pentru fiecare traseu din grupa de trasee se va face media aritmetică.

Punctele obținute pe fiecare traseu se cumulează și se face media aritmetică.

Modalitatea de demonstrare: Prezentare copie lizibilă după cartea de identitate a vehiculului (CIV).

Dotarea cu instalație de aer condiționat

PAC – Punctajul pentru dotarea cu instalație de aer condiționat se calculează astfel:

a) pentru fiecare autobuz dotat cu instalație de aer condiționat se acordă 3 puncte;

b) pentru fiecare autobuz ce nu este dotat instalație de aer condiționat se acordă 0 puncte.

PAC – punctajul pentru factorul de evaluare “dotarea cu instalație de aer condiționat” pentru întreaga grupă (lot) de trasee se calculează după următoarea formulă:
$$PAC = (PAC1 + PAC2 + \dots + PACn) / n$$
, unde:

PAC1 = punctajul acordat pentru dotarea cu instalație de aer condiționat a autobuzului 1 din listă;

PACn = punctajul acordat pentru dotarea cu instalație de aer condiționat a autobuzului n din listă, unde n este ultimul autobuz alocat din grupă/lot.

La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autobuz dotat cu aer condiționat care va fi utilizat la executarea traseului. Punctele se cumulează și apoi se face media aritmetică.

În cazul grupei de trasee se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea fiecărui traseu în parte.

Pentru fiecare traseu din grupa de trasee se va face media aritmetică.

Punctele obținute pe fiecare traseu se cumulează și se face media aritmetică.

Modalitatea de demonstrare: Prezentare copie lizibilă după certificatul de clasificare emis de Registrul Auto Român – RAR.

Capacitatea de transport

PCT – Punctajul pentru capacitatea de transport, se acordă astfel:

- pentru oferta ce propune autobuze având cea mai mare capacitate de transport se acordă punctajul maxim alocat factorului de evaluare, respectiv 3 puncte;
- pentru oferta (n) ce propune autobuze având capacitatea mai mică decât capacitatea maxim ofertată, se acordă punctajul astfel:

$$PCT(n) = \frac{\text{capacitate de transport a autobuzelor (n)}}{\text{capacitatea de transport maxim ofertată}} \times 3$$

PCT – punctajul pentru factorul de evaluare “capacitatea de transport” pentru întreaga grupă (lot) de trasee se calculează după următoarea formulă: $PCT = (PCT1 + PCT2 + \dots + PCTn)/n$ unde:

PCT1 = punctajul acordat pentru capacitatea de transport a autobuzului 1 din listă;

PCTn = punctajul acordat pentru capacitatea de transport a autobuzului n din listă, unde n este ultimul autobuz alocat din grupă/lot.

La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea traseului. Punctele se cumulează și apoi se face media aritmetică.

În cazul grupei de trasee se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea fiecărui traseu în parte.

Pentru fiecare traseu din grupa de trasee se va face media aritmetică.

Punctele obținute pe fiecare traseu se cumulează și se face media aritmetică.

Modalitatea de demonstrare: Prezentare copie lizibilă după certificatul de clasificare emis de Registrul Auto Român – RAR.

Utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

PCALT - Punctajul pentru utilizarea combustibililor alternativi, se acordă astfel:

- pentru fiecare autobuz ce utilizează combustibili alternativi se acordă 3 puncte;
- pentru fiecare autobuz ce nu utilizează combustibil alternativ se acordă 0 puncte.

În sensul Legii nr. 34 din 27 martie 2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi:

“a) combustibili alternativi - combustibilii sau sursele de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de combustibil fosil în furnizarea de energie pentru autobuzele și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor. Aceștia includ, în principal:

- energia electrică;
- hidrogenul;

- biocarburanții, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. d) din Legea nr. 220/2008 pentru stabilirea sistemului de promovare a producerii energiei din surse regenerabile de energie, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- combustibilii sintetici și parafinici;
 - gazul natural, inclusiv biometanul, în stare gazoasă (gaz natural comprimat, denumit în continuare GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat, denumit în continuare GNL)
- gazul petrolier lichefiat, denumit în continuare GPL.”

PCALT – punctajul pentru factorul de evaluare “utilizarea combustibililor alternativi” pentru întreaga grupă (lot) de trasee se calculează după următoarea formulă: $PCALT = (PCALT1 + PCALT2 + \dots + PCALTn)/n$ unde:

PCALT1 = punctajul acordat pentru factorul de evaluare “utilizarea combustibililor alternativi” a autobuzului 1 din listă;

PCALTn = punctajul acordat pentru factorul de evaluare “utilizarea combustibililor alternativi” a autobuzului n din listă, unde **n** este ultimul autobuz alocat din grupă/lot.

La acest factor se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea traseului.

Punctele se cumulează și apoi se face media aritmetică.

În cazul grupei de trasee se acordă puncte pentru fiecare autobuz care va fi utilizat la executarea fiecărui traseu în parte. Pentru fiecare traseu din grupa de trasee se va face media aritmetică.

Punctele obținute pe fiecare traseu se cumulează și se face media aritmetică.

Modalitatea de demonstrare: Prezentare copie lizibilă după cartea de identitate a vehiculului (CIV).

Factorii de evaluare se aplică atât autobuzelor active cât și celor de rezervă, astfel se vor puncta, atât autobuzele active cât și cele de rezervă.

Punctajul total al ofertei se calculează făcând media aritmetică a punctajelor totale obținute pe fiecare traseu din cadrul grupei de trasee, pe baza însumării punctajelor obținute la toți factorii de evaluare:

$$P_{total} = PPO + PT + PV + PCA + PNP + PAC + PCT + PCALT$$

În cazul în care există punctaje egale între ofertanții clasati pe primul loc, departajarea acestora se face în funcție de punctajul obținut pentru factorul cu ponderea cea mai mare.

În ordinea ponderii, factorii după care vor fi departajați ofertanții care obțin punctaje egale sunt:

- nivelul tarifului;
- vechimea medie a parcului de autobuze;
- prețul ofertei;
- norma de poluare a autobuzelor;
- clasificarea autobuzelor;
- capacitatea de transport;
- dotarea cu instalație de aer condiționat;
- utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

În situația în care egalitatea se menține, entitatea contractantă are dreptul să solicite noi propuneri financiare, iar oferta câștigătoare va fi desemnată cea cu propunerea financiară cea mai mică, respectiv tariful și prețul cele mai mici.

Concluzii

Prezentul studiu de oportunitate a fost întocmit pentru delegarea serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna pe **grupele 01, 02, 03 și 08** din **Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna în perioada 01.01.2023-31.12.2032 actualizat în 2025 și aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Covasna nr. 214/2025.**

Stabilirea soluției optime de delegare a gestiunii serviciului în conformitate cu prevederile Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrative-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare și ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 s-a realizat în urma analizei aspectelor juridice, tehnice, economice, sociale și de mediu realizată în cadrul studiului de oportunitate.

Delegarea de gestiune a serviciului către un operator extern prin procedură competitivă de atribuire (licitație deschisă în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016 a achizițiilor sectoriale) este modalitatea recomandată de gestiune a serviciului public de transport județean de călători prin curse regulate către populația județului Covasna pe traseele 02, 03 și 08 din programul de transport. Dată fiind complexitatea serviciului de transport județean care urmează să fie delegat și pentru a garanta accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piața serviciului public de transport județean, atribuirea contractului de delegare se va realiza pe loturi, fiecărui lot corespunzându-i o grupă de trasee (3 loturi corespunzătoare numărului de grupe de trasee propuse).

Dat fiind că programul de transport pe traseele 001, 002, 003 și 004 din **Grupa 01** din Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna în perioada 01.01.2023-31.12.2032 actualizat este valabil și în vigoare până la data începerii prestării Serviciului public de transport călători în zona metropolitană Sepsî în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî și că potrivit Protocolului nr. 723/26/16.07.2025, *organizarea, reglementarea, finanțarea exploataării, monitorizarea și gestionarea serviciului de transport public de persoane pe traseele Sfântu Gheorghe – Arcuș, Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe, Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan și Sfântu Gheorghe – Valea Crișului - Calnic din Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna se va efectua de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî" la data începerii prestării Serviciului public de transport călători în zona metropolitană Sepsî, în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî*, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în aria teritorială de competență a județului Covasna pe grupa 01 din actualul program de transport județean aprobat prin Hotărârea Consiliului Județean Covasna nr. 214/2025, se propune **să se realizeze pe o perioadă de 1 an calendaristic**, prin procedură de **negociere fără invitație prealabilă la o procedură concurențială de ofertare**, având în vedere implementarea în orizontul pe termen scurt (anul 2026) a serviciului de transport public de persoane în cadrul Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî" care include localitățile Sfântu Gheorghe și comunele Bixad, Micfalău, Malnaș, Bodoc, Valea Crișului, Arcuș, Reci, aflate pe traseele respective.

Entitatea contractantă atribuie contractele sectoriale/ acordurile-cadru în cazul în care valoarea estimată este egală sau mai mare decât pragurile valorice prevăzute la art. 12 alin. (1) prin aplicarea procedurilor de **licitație deschisă, licitație restrânsă, negociere competitivă** sau dialog competitiv.

Articolul 117 din Legea 99/2016 prevede următoarele:

(1) Entitatea contractantă are dreptul de a aplica procedura de negociere fără invitație prealabilă la o procedură concurențială de ofertare pentru atribuirea contractelor sectoriale, doar într-unul din următoarele cazuri:

a) dacă în cadrul unei proceduri cu invitație prealabilă la o procedură concurențială de ofertare organizată pentru achiziția produselor, serviciilor sau lucrărilor respective nu a fost depusă nicio ofertă/solicitare de participare sau au fost depuse numai oferte/solicitări de participare neadecvate, cu condiția să nu se modifice în mod substanțial condițiile inițiale ale achiziției sectoriale;

În conformitate cu prevederile legale în vigoare și în concordanță cu durata contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport județean pentru grupele 04, 05, 06, 07, 09 din programul de transport atribuite prin procedură competitivă la nivelul anului 2023 (anunț de participare CN1052557/01.03.2023), se propune ca **durata contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean prin curse regulate în județul Covasna pentru grupele 02, 03, 08 din programul de transport actualizat să fie de 10 ani (120 de luni)**. Această durată va da posibilitatea recuperării investițiilor pe care le vor efectua operatorii pentru achiziția de mijloace de transport moderne, cu grad scăzut de poluare și a altor sisteme conexe în vederea creșterii calității serviciului, ținând cont și de durata de amortizare a mijloacelor de transport în comun. Recuperarea costurilor de investiții din veniturile colectate prin prestarea serviciului pe o durată de 10 ani va fi în măsură să diminueze presiunea financiară asupra operatorilor de transport.

Pentru atribuirea **contractului de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport județean pe traseele grupei 01** din programul de transport actualizat, astfel cum s-a mai precizat, se propune **durata de 1 an (12 luni)**, dar nu mai târziu de data începerii prestării Serviciului public de transport călători în zona metropolitană Sepsî în baza contractului de delegare a serviciului de transport public în zona metropolitană Sepsî care va fi încheiat de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî" cu operatorul /operatorii de transport în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Metropolitan Sepsî".

Valoarea estimată a contractelor de delegare pentru grupele 01, 02, 03 și 08 din programul de transport actualizat a fost calculată pornind de la valoarea anuală estimată a serviciului pentru fiecare traseu și în mod corespunzător valoarea pentru fiecare grupă de trasee, prin însumarea valorilor aferente traseelor grupei respective, pe baza unei analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare, raportate la noul program de transport propus.

Valoarea totală anuală a serviciilor de transport pe fiecare traseu din grupele de trasee 01, 02, 03 și 08 s-a calculat pe baza elementelor de cheltuieli din cadrul Anexei nr. 2 la *Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane* aprobate prin *Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007 cu modificările și completările ulterioare*: cheltuieli materiale, cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații, cheltuieli cu salariile personalului, cheltuieli financiare la care s-a adăugat profitul rezonabil convenit operatorului de transport și alte cheltuieli constând în cheltuieli indirecte, administrative, generale ale operatorilor de transport.

Valoarea totală anuală a serviciilor de transport pe fiecare traseu s-a estimat pe baza cheltuielilor stabilite prin actele normative în vigoare, prin condițiile impuse prin contractul de delegare și

condițiile de mediu, plus o marjă de profit rezonabil în acord cu rata SWAP comunicată pentru România pentru contractele de servicii de transport public cu o durată de 10 ani. Cheltuielile cu salariile au fost determinate pe baza estimărilor de personal necesar executării serviciului pe traseele din programul de transport actualizat în 2025 cu respectarea prevederilor legale privind timpii de muncă, fundamentându-se în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice și cu nivelul salariilor stabilite în sectorul de activitate. Estimarea cheltuielilor materiale s-a realizat pe baza unor situații de operare în conformitate cu cerințele actuale privind nivelul noxelor și caracteristicilor tehnice de performanță proprii mijloacelor de transport destinate transportului călătorilor stipulate de Uniunea Europeană și a unor analize de eficiență a costurilor de operare raportate la programul de transport actualizat. Cheltuielile cu amortizarea, impozitele, autorizațiile și alte taxe s-au estimat potrivit prevederilor legale în vigoare.

Estimarea cheltuielilor s-a realizat la nivel anual, pentru fiecare traseu în parte, în raport de volumul prestației de transport – numărul anual de kilometri planificați pe fiecare traseu funcție de programul de transport propus.

Valoarea totală a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean la nivelul județului Covasna, cu durata de 10 ani pe grupele de trasee 02, 03 și 08 este de 39.263.870,61 lei fără TVA.

În cadrul procedurii de achiziție a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean, atribuirea se va face pe loturi, fiecărui lot corespunzându-i o grupă de trasee (Lotul 1 – Grupa 02, Lotul 2 – Grupa 03, Lotul 3 – Grupa 08).

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Valoare totală trasee 10 ani - lei	Valoare totală grupă trasee 10 ani - lei	Grupa
02	005	Baraolt - Aita Medie - Sfântu Gheorghe	4.545.136,60	22.102.388,79	02
02	006	Filia - Hăghig - Sfântu Gheorghe	4.493.992,59		
02	007	Vârghiș - Aita Mare - Sfântu Gheorghe	4.656.076,02		
02	008	Baraolt - Vâlcele - Sfântu Gheorghe	8.407.183,60		
03	009	Aita Seacă - Herculan - Baraolt	3.220.021,31	15.611.917,12	03
03	010	Baraolt - Doboșeni - Filia Vashámor / Vârghiș	6.934.377,82		
03	011	Vârghiș - Filia / Malnaș - Sfântu Gheorghe	5.457.517,99		
08	046	Comandău - Covasna	1.549.564,70	1.549.564,70	08
Total			39.263.870,61	39.263.870,61	

În cadrul contractelor de delegare nu se va percepe redevență, dat fiind faptul că entitatea contractantă nu pune la dispoziția operatorilor de transport bunuri publice.

Valoarea estimată a contractului de delegare pe grupa 01 este reprezentată de valoarea anuală estimată a serviciilor de transport pe cele 4 trasee din grupa 01, respectiv 2.371.188,57 lei fără TVA, având în vedere că durata propusă pentru acest contract de delegare este 1 an.

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	750.235,45	2.371.188,57
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	438.819,54	
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	371.849,37	
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	810.284,20	
Total			2.371.188,57	2.371.188,57

Estimarea veniturilor pe fiecare traseu s-a realizat pe baza fluxurilor potențiale de călători pe traseele grupelor 01, 02, 03 și 08 din cadrul programului de transport actualizat, în corelație și cu caracteristicile demografice ale localităților. Numărul de călătorii estimat pe fiecare traseu au fost înmulțite cu tarifele de călătorie ponderate practicate între stațiile de pe traseele de transport județean. Comparația dintre veniturile și cheltuielile estimate pentru fiecare grupă de trasee indică faptul că veniturile sunt ușor mai mari decât cheltuielile de exploatare, cheltuielile indirecte la care se adaugă profitul rezonabil în procent de 7,82% (din cheltuieli). Cu toate că în cadrul unor grupe se regăsesc și trasee pentru care diferența dintre venituri și cheltuieli+profit rezonabil este negativă, per total grupă veniturile sunt mai mari decât cheltuielile + profitul rezonabil. În aceste condiții nu se justifică compensarea serviciului pentru acoperirea efectului financiar net generat de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. Cu toate că există trasee în cadrul grupelor pentru care nivelul veniturilor este mai mic decât cel al cheltuielilor (la care se adaugă un profit rezonabil pentru operator) aceste diferențe sunt compensate de veniturile obținute de celelalte trasee din cadrul grupelor din care fac parte aceste trasee, asigurându-se astfel un echilibru, iar pentru întreaga grupă, veniturile sunt mai mari decât cheltuielile.

Estimare valoare servicii de transport pe traseul modificat 016 Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe

Dat fiind faptul că actualizarea programului de transport a presupus restructurarea parțială a grupelor 01 și 04 prin aceea că traseul 005 Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe a fost comasat cu traseul 016 Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe din Grupa 04, s-a estimat noua valoare a serviciilor pe noul traseu 016 Zagon / Saciova - Sfântu Gheorghe. Estimarea valorii anuale a serviciilor de transport județean pe acest traseu s-a bazat pe aceleași elemente prezentate anterior în estimarea diferitelor categorii de cheltuieli ce formează valoarea serviciilor.

Valoarea totală anuală estimată a serviciilor de transport în urma modificării traseului 016 Zagon /Saciova – Sfântu Gheorghe este 893.523,21 lei fără TVA.

Valoarea totală a serviciilor pe traseul inițial 016 Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe oferată de operatorul de transport în cadrul procedurii de atribuire a contractului pentru grupa 04 din programul de transport a fost de 79.633,65 lei.

Valoarea totală oferată pentru Grupa 04 din programul de transport în cadrul procedurii de atribuire a contractelor este **34.322.884,80 lei fără TVA pe 10 ani**, valoarea anuală pe grupă fiind 3.432.288,48 lei fără TVA. Valoarea oferată a serviciilor de transport pe fiecare din traseele grupei 016 a fost: Traseul 016: Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe – 79.633,65 lei, Traseul 017: Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș – 406.702,30 lei, Traseul 018: Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe – 137.442,03 lei, Traseul 019: Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe – 1.075.218,74 lei, Traseul 020: Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos – 463.254,56 lei, Traseul 021: Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe – 79.440,81 lei,

Traseul 022: Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe – 393.401,66 lei, Traseul 023: Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe – 451.746,51 lei, Traseul 024: Ozun - Sfântu Gheorghe – 138.972,39 lei, Traseul 025: Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe – 206.475,86 lei.

În cadrul studiului de oportunitate au fost stabiliți Coeficienții α de ajustare pozitivă și negativă a tarifului mediu lei/km/loc pe traseele din programul de transport actualizat în 2025.

Factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire (cel mai bun raport calitate – preț) pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, în condițiile legii, sunt:

- **Factorul de natură financiară**
 - Prețul ofertei – Valoarea ofertată pe 10 ani a contractului pe lot (grupa de trasee)
- **Factorii de evaluare de natură tehnică**
 - Nivelul tarifului (tariful mediu – lei/km/loc)
 - Vechimea medie a parcului de autobuze
 - Clasificarea autobuzelor
 - Norma de poluare a autobuzelor
 - Dotarea cu instalație de aer condiționat
 - Capacitatea de transport
 - Utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

Ponderea factorilor de evaluare în total punctaj, recomandăm să fie evaluată după cum urmează:

Factori de evaluare		Punctaj maxim acordat fiecărui criteriu
	Factorul de natură financiară	
	Prețul ofertei - Valoarea totală ofertată pe 10 ani a contractului pe lot (grupa de trasee)	PPO=20 puncte
	Factorii de evaluare de natură tehnică	
a	Nivelul tarifului (tariful mediu – lei/km/loc)	PT= 30 puncte
b	Vechimea medie a parcului de autobuze	PV= 25 puncte
c	Clasificarea autobuzelor	PCA= 4 puncte
d	Norma de poluare a autobuzelor	PNP= 12 puncte
e	Dotarea cu instalație de aer condiționat	PAC= 3 puncte
f	Capacitatea de transport	PCT= 3 puncte
g	Utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi	PCALT= 3 puncte
	Total	100 puncte