

## **STUDIU DE OPORTUNITATE**

în vederea delegării gestiunii serviciului public de transport public local de persoane prin  
curse regulate în ASOCIAȚIA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT PUBLIC CLUJ  
pentru unitățile administrativ-teritoriale membre

## STUDIUL DE OPORTUNITATE

în vederea delegării gestiunii serviciului public de transport public local de persoane prin  
curse regulate în ASOCIAȚIA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT PUBLIC CLUJ  
pentru unitățile administrativ-teritoriale membre

Echipa de elaborare:

- Conf. Univ. Dr. Raluca ANTONIE – [raluca.antonie@fspac.ro](mailto:raluca.antonie@fspac.ro) – Expert Evaluare



- Prof. univ. dr. Dacian DRAGOȘ – [dragos@fspac.ro](mailto:dragos@fspac.ro), Expert Achiziții Publice



- Prof.habil.dr.ing. Bogdan VARGA [bogdan.varga@auto.utcluj.ro](mailto:bogdan.varga@auto.utcluj.ro), Expert tehnic



- Conf. Univ.dr. Paul Zai – [zai@fspac.ro](mailto:zai@fspac.ro), Expert economic



- Drd. Zölde Andrea - [zolde.andrea@fspac.ro](mailto:zolde.andrea@fspac.ro), Expert cercetare in administratia publica



## CUPRINS

INTRODUCERE.....	5
REZUMAT EXECUTIV.....	7
CAPITOLUL I . DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE, A ARIEI DESERVITE ȘI A SISTEMULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE.....	11
1.1 Generalități .....	11
1.2 Descrierea serviciului de transport public de persoane .....	12
1.3. Rețeaua de transport și aria teritorială de prestare a serviciului.....	18
1.4 Dotare autobaze .....	22
1.5 Rețele de contact, calea de rulare troleibuze și tramvaie și stații de redresare și transformare .....	29
CAPITOLUL II. SITUAȚIA ECONOMICO-FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI SI STAREA TEHNICĂ A SISTEMULUI AFERENT ACESTUIA .....	33
2.1. Date generale .....	33
2.2. Tarifele practicate .....	37
2.3. Protecția socială a călătorilor.....	40
CAPITOLUL III. CONCURENȚĂ .....	43
CAPITOLUL IV. INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ A SERVICIULUI PRECUM ȘI A CONDIȚIILOR SOCIALE ȘI DE MEDIU ȘI EXTINDEREA SERVICIULUI.....	45
CAPITOLUL V. CADRUL JURIDIC PENTRU ATRIBUIREA CONTRACTULUI DE PRESTARE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL (Dacian C. Dragos)....	48
5.1. Serviciul de transport public local in contextul existentei AMTC.....	48
5.2. Regimul juridic aplicabil transportului local de calatori .....	49
5.3. Calitatea de entitate contractantă a Asociației Metropolitane de Transport Cluj.....	49
5.4. Opțiunea între achiziție publică și concesiune .....	50
5.5. Opțiunile legale pentru prestarea serviciului public de transport local calatori.....	54
5.5.1. Prestarea directă.....	55
5.5.2. Delegarea gestiunii.....	55
5.5.2.1. Delegarea gestiunii pe principii concurențiale .....	55
5.5.2.2. Delegarea gestiunii în condiții de monopol.....	57

5.5.3. Acordarea unui drept exclusiv .....	66
5.6. Justificarea alegerii regimului in-house pentru atribuirea contractului de delegare a gestiunii.....	67
5.7. Durata contractului ce va fi atribuit.....	68
CAPITOLUL VI. MOTIVELE DE ORDIN ECONOMIC, FINANCIAR, SOCIAL SI DE MEDIU CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL.....	70
CAPITOLUL VII. NIVELUL MINIM AL REDEVENTEI.....	75
7.1 Raport privind gradul de suportabilitate al populației pentru stabilirea nivelului redevenței pentru concesionarea bunurilor proprietate publică, în vederea prestării serviciului de transport public local de călători. ....	75
CAPITOLUL VIII. DURATA ESTIMATA A CONTRACTULUI.....	77
ANEXA 1.....	78
ANEXA 2.....	81
ANEXA 3.....	84

## INTRODUCERE

În vederea inițierii procedurii privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației Metropolitane de Transport Public Cluj, se întocmește prezentul Studiu de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport public local de persoane prin curse regulate în Asociația Metropolitană de Transport Public Cluj, care cuprinde următoarele elemente:

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

### **Echipa de elaborare a studiului de oportunitate**

Studiul de oportunitate a fost elaborat de o echipă de experți formată din cadre didactice ale Universității Babeș-Bolyai, Facultatea de Științe Politice, Administrative și ale Comunicării, Departamentul de Administrație și Management Public și ale Universității Tehnice din Cluj-Napoca, Facultatea de Mecanică, Departamentul de Autovehicule Rutiere și Transporturi. Echipa este coordonată de:

- Conf. Univ. Dr. Raluca ANTONIE – [raluca.antonie@fspac.ro](mailto:raluca.antonie@fspac.ro) – Expert Evaluare

Echipa de lucru este formată din:

- Prof. univ. dr. Dacian DRAGOȘ – [dragos@fspac.ro](mailto:dragos@fspac.ro), Expert Achiziții Publice
- Prof.habil.dr.ing. Bogdan VARGA [bogdan.varga@auto.utcluj.ro](mailto:bogdan.varga@auto.utcluj.ro), Expert tehnic

- Conf. Univ.dr. Paul Zai – [zai@fspac.ro](mailto:zai@fspac.ro), Expert economic
  
- Drd. Zölde Andrea - [zalde.andrea@fspac.ro](mailto:zalde.andrea@fspac.ro), Expert cercetare in administratia publica

Competențele echipei de experți constau în:

- Realizarea de studii de evaluare și cercetare;
- Analize complexe cu privire la performanțele serviciilor publice;
- Coordonare de proiecte de evaluare-cercetare-dezvoltare în domeniul administrației publice;
- Recunoaștere pe plan național și internațional a rezultatelor academice din domeniu;

Abilitățile echipei de experți constau în:

- Evaluarea performanțelor serviciilor publice;
- Dezvoltarea unui management performant al serviciilor publice;
- Dezvoltarea strategică și operațională a serviciilor publice

## REZUMAT EXECUTIV

Compania de Transport Public Cluj-Napoca (CTP), până în 2013 Regia Autonomă de Transport Urban de Călători (RATUC), este compania de transport public local din Cluj-Napoca, România. Compania conduce o rețea extinsă de transport public de 571.7 kilometri, prin utilizarea autovehiculelor: tramvaie, troleibuze și autobuze.

Compania de Transport Public în comun, CTP Cluj-Napoca SA având sediul central situat în Cluj-Napoca, bulevardul 21 Decembrie 1989 nr. 128-130. CTP Cluj-Napoca SA este subordonată Primăriei municipiului Cluj-Napoca și prestează servicii către populație, principala activitate fiind transportul de persoane în municipiul Cluj-Napoca. CTP Cluj-Napoca SA este membră a Uniunii Române de Transport Public (URTP) (asociată la Uniunea Internațională de Transport Public cu sediul în Bruxelles) fiind de asemenea operatorul de transport public în comun înființat de Consiliul Local Cluj-Napoca care operează toate rutele de pe raza municipalității și în zona metropolitană. Experiența actuală a CTP Cluj-Napoca SA privind modernizarea prin reducerea consumurilor energetice ale mijloacelor de transport în comun și promovarea unui transport ecologic este următoarea: • 2005 - Proiect de cercetare privind utilizarea biocombustibilului în alimentarea mijloacelor de transport în comun desfășurat în colaborare cu Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca (UTCN) și Institutul de Cercetări pentru Instrumentație Analitică (ICIA); • 2009 - Programul RECODRIVE pentru reducerea consumului de energie prin conducere economică. Prin aplicarea acestui program s-a redus consumul de combustibil convențional cu 8 % și consumul de energie electrică cu 6 % pe parcursul anului 2009. CTP Cluj-Napoca SA a obținut în anul 2010 certificatul RECODRIVE acordat de URTP; • 2011 - Transformarea a 15 autobuze echipate cu motoare diesel în troleibuze împreună cu ICPE SAERP SA și SC ASTRA BUS SRL (CTP Cluj-Napoca SA a obținut premiul AGIR în domeniul "Ingineria Transporturilor" pentru realizarea acestui lucru); • Cluj-Napoca este singurul oraș din România care a păstrat și utilizat în cadrul sistemului de transport public în comun mijloace de transport electrice (troleibuze și tramvaie) de la nivelul anului 1989 până în prezent.

Printre avantajele delegării gestiunii se regasesc următoarele:

- ✓ coordonarea unitară a serviciului de transport;
- ✓ acoperirea nevoilor de transport public în comun, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;
- ✓ asigurarea infrastructurii, a capacității tehnice și operaționale necesare;

- ✓ asigurarea serviciului de transport public de persoane cu respectarea principiilor orizontale în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, non-discriminare, transparență;
- ✓ creșterea permanentă a calității serviciului prestat conform planului de investiții anexat (Anexa 2)
- ✓ simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate.

Motivele care justifică concesionarea serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate

**1. Motive de ordin legislativ**

*Referinte legale la nivel european :*

- 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;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi - Logistică și Servicii - Transporturi Publice de Pasageri - | definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor

*Referinte legale la nivel national :*

- Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordin al Ministrului internelor si Reformei Administrative nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51 /2006;
- Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;



- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;

## **2.Motive de ordin economico-financiar**

- a. organizarea serviciului prin gestiune directă ar presupune investiții foarte mari și imediate de la bugetul local pentru dotarea cu mijloace de transport
- b. posibilitatea obținerii de tarife mici pentru o calitate ridicată a serviciului;

## **3.Motive de ordin social și de mediu**

- a. infrastructura de transport acoperă nevoile de transport public în comun, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;
- b. îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun prin introducerea autobuzelor electrice.

## BENEFICIARUL STUDIULUI

Beneficiarul studiului este Asociația Metropolitană de Transport Public Cluj (AMTPC) cu sediul în Cluj-Napoca, str. Motilor nr.5, județul Cluj.

Asociația Metropolitană de Transport Public Cluj a fost constituită la data de 15.03.2013, în conformitate cu prevederile Legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, precum și ale Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 246/2005. Aceasta are ca scop înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului de transport public local prin servicii regulate din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz a sistemelor de utilități publice aferente serviciului, pe baza Strategiei de dezvoltare a serviciului de transport public.

Membrii fondatori ai Asociației sunt Municipiul Cluj-Napoca, UAT Comuna Florești, UAT Comuna Chinteni, UAT Comuna Apahida, UAT Comuna Baci, UAT Comuna Ciurila iar ulterior a aderat și UAT Comuna Feleacu.

# CAPITOLUL I . DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE, A ARIEI DESERVITE ȘI A SISTEMULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE PERSOANE

## 1.1 Generalități

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

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

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

În conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

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

## **1.2 Descrierea serviciului de transport public de persoane<sup>1</sup>**

Serviciul de transport public de persoane din municipiul Cluj Napoca, prin curse regulate efectuate cu autobuze, tramvaie și troleibuze este asigurat de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca.

Compania de Transport Public Cluj-Napoca (CTP), până în 2013 Regia Autonomă de Transport Urban de Călători (RATUC), este compania de transport public local din Cluj-Napoca, România. Compania conduce o rețea extinsă de transport public de 571.7 kilometri<sup>2</sup>, prin utilizarea autovehiculelor: tramvaie, troleibuze și autobuze.

Compania locală de transport public, CTP, administrează o linie de tramvai care trece prin oraș. Modernizarile din ultimii ani au presupus instalarea de linii feroviare noi și achiziționarea a 4 tramvaie poloneze PESA 120Na. Aceasta a adus o serie de avantaje, inclusiv reducerea vibrațiilor și șocurilor, o scădere substanțială a zgomotului și o viteză de tranzit mai mare - 60 de kilometri pe oră (50 km / h). În zona Mănăștur, sub pod, traseul de cale ferată a fost modificat, acesta traversează acum giratoriul prin mijloc, mai degrabă decât în direcția liniilor de circulație.

Asociația Metropolitană de Transport Public Cluj a fost constituită la data de 15.03.2013, în conformitate cu prevederile Legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, precum și ale Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 246/2005. Aceasta are ca scop înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului de transport public local prin servicii regulate din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării,

---

<sup>1</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca și a paginii web <http://www.ctpcj.ro>

dupa caz a sistemelor de utilități publice aferente serviciului, pe baza Strategiei de dezvoltare a serviciului de transport public.

Membrii fondatori ai Asociației sunt Municipiul Cluj-Napoca, UAT Comuna Florești, UAT Comuna Chinteni, UAT Comuna Apahida, UAT Comuna Baciu, UAT Comuna Ciurila iar ulterior a aderat și UAT Comuna Feleacu.

Asociația are următoarele obiective :

- a) aprobarea Strategiei de dezvoltare a serviciului de transport public;
- b) monitorizarea derularii proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitara aferentă serviciului de transport public;
- c) să constituie interfața pentru discuții și să fie un partener activ pentru autoritățile administrației publice locale în ceea ce privește aspectele de dezvoltare și de gestiune a serviciului, în scopul de a coordona politicile și acțiunile de interes general;
- d) să identifice și să propună orice acțiuni vizând creșterea oportunităților de finanțare a proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului de transport public;
- e) să îmbunătățească planificarea investițiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului de transport public :
- f) evaluarea fluxurilor de transport de persoane și de mărfuri și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local, precum și anticiparea evoluției acestora;
- g) stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind transportul public de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odata cu atribuirea în gestiune a serviciului, în conformitate cu prevederile legale;
- h) actualizarea periodica a traseelor și a programelor de transport în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar de persoane existent, precum și corelarea între modalitățile de realizare a serviciului de transport public local de persoane cu autobuze, troleibuze și în regim de taxi;
- i) întocmirea și urmarirea realizării programelor de inființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemelor de transport public local, în condițiile legii;
- j) aprobarea studiilor de fezabilitate privind inființarea, reabilitarea, modernizarea și extinderea unei părți sau a intregului sistem de transport public local aflat în proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale ori în administrarea autorităților administrației publice locale;
- k) proiectarea și executarea lucrărilor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară

afertă sistemelor de transport public local într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților/județului, cu planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de protecție a mediului, cu modalitățile de realizare a serviciilor respective și în conformitate cu reglementările legale în vigoare;

l) concesionarea precum și încheierea contractelor de atribuire a gestiunii serviciului de transport public de persoane și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente din proprietatea publică sau privată a localităților;

m) acordarea de facilități și subvenții operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați care efectuează transport public de persoane, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, susținerea și încurajarea dezvoltării serviciului, cu respectarea legislației fiscale în vigoare precum și a reglementărilor naționale și europene în domeniul ajutorului de stat.

n) autorizarea transportatorilor pentru realizarea de către aceștia a serviciului de transport public local;

o) elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor de transport public local;

p) stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport local de persoane, cu respectarea prevederilor legale privind modalitatea de gestionare a serviciului;

q) stabilirea compensației acordate de la bugetul local pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului;

r) asigurarea resurselor bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public de persoane pentru unele categorii sociale defavorizate, stabilite prin hotărâri ale asociației;

Unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației Metropolitane de Transport Public Cluj sunt:

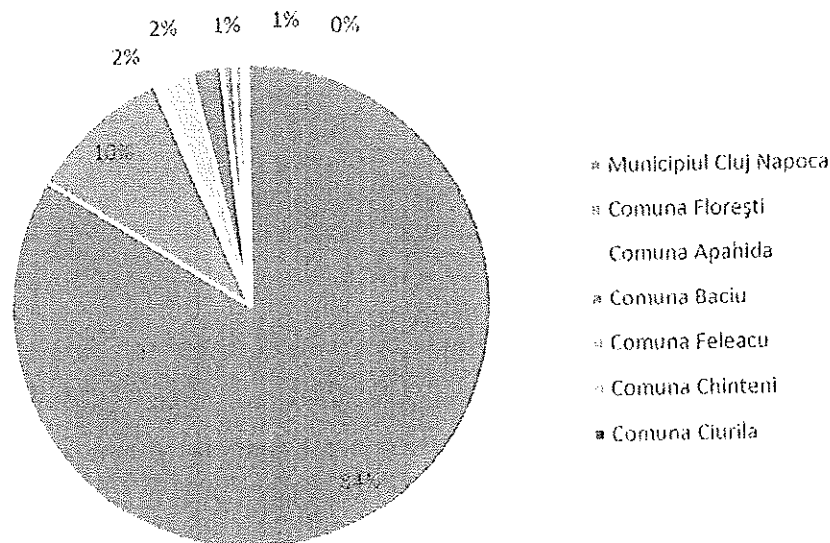
Nr.crt.	Localitate	Număr locuitori <sup>3</sup>
1	Municipiul Cluj Napoca	420000
2	Comuna Florești	48400
3	Comuna Apahida	12700

<sup>3</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca

4	Comuna Baci	10317
5	Comuna Feleacu	3923
6	Comuna Chinteni	3065
7	Comuna Ciurila	1594

**Tabelul 1. Unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației Metropolitane de Transport Public Cluj**

Din totalul de 499.999 locuitori din arealul Asociației Metropolitane de Transport Public Cluj, 84% dintre aceștia locuiesc în Cluj-Napoca, municipiul având rol de centru polarizator al regiunii datorită legăturilor multiple (sociale, culturale, economice) pe care le are cu toți membrii AMTP Cluj.



**Figura 1. Populația din arealul Asociației Metropolitane de Transport Public Cluj**

Deși între orașe și zonele periurbane sunt foarte multe diferențe, problemele cu care se confruntă acestea nu se opresc la marginea orașelor și nu pot fi rezolvate decât într-un mod coerent, printr-un ansamblu de măsuri adoptate la nivel regional. Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de

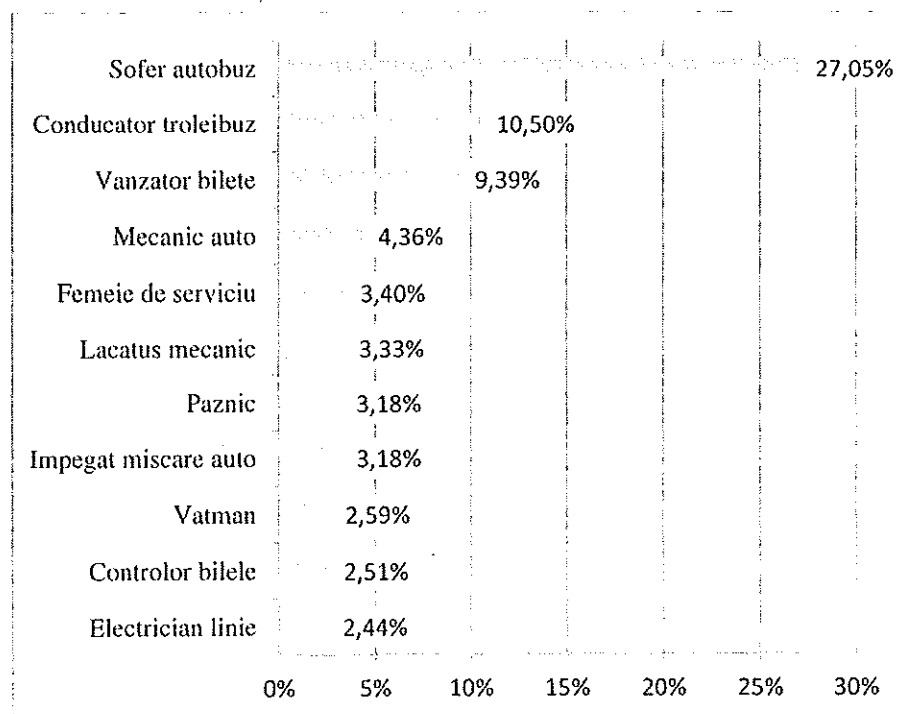
consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

### Obiectul de activitate

Domeniul principal de activitate este: Alte transporturi terestre de călători ce corespunde diviziunii CAEN 493 având ca obiect de activitate principal: 4931 Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători.

### Personalul și structura acestuia<sup>4</sup>

La data de 22.02.2018 numărul de salariați ai Companiei de Transport Public Cluj Napoca S.A. era de 1353 printre care se regăesc:



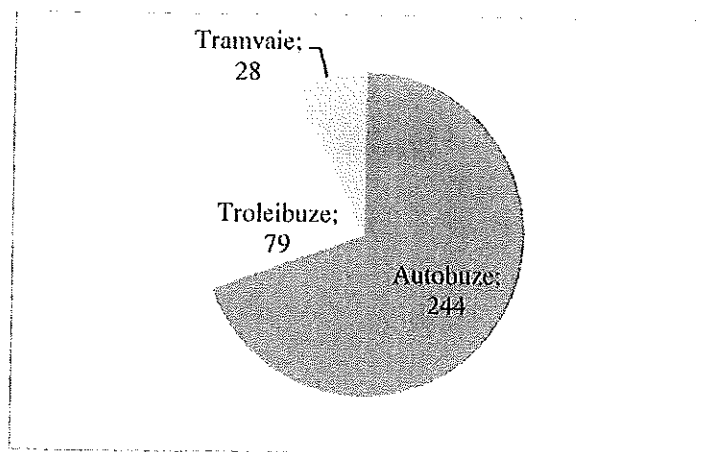
**Figura 2. Categoriile de salariați ai Companiei de Transport Public Cluj Napoca S.A.**

<sup>4</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca



Compania are un număr total de salariați cu studii superioare de 82 angajați, din care 46 ingineri, 19 economiști, 4 juriști, 1 psiholog, 1 medic, 1 traducator și 10 specialiști IT.

Parcul auto pentru transportul de calatori dispune de 351 de autovehicule dintre care 244 sunt autobuze, 79 troleibuze și 28 tramvaie.<sup>5</sup>

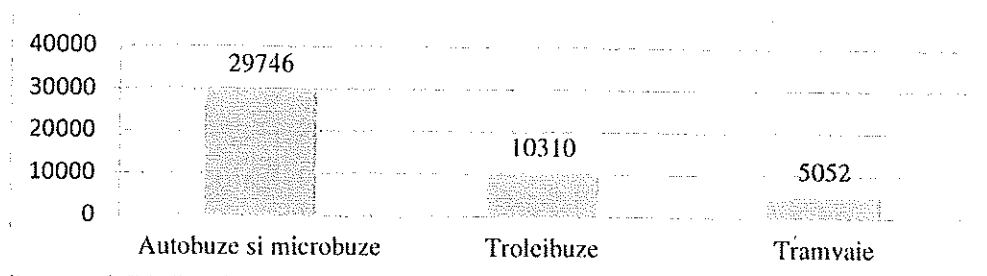


**Figura 3. Categoriile autovehicule în parcul auto al Companiei de Transport Public Cluj Napoca S.A.**

Stațiile de transport public prin curse regulate cu autobuze în cele 6 comune din AMTP Cluj, sunt în număr de 342. În municipiul Cluj - Napoca sunt 313 stații de autobuz, 54 de troleibuz și 36 de tramvai. Stațiile împreună cu mobilierul urban din municipiul Cluj-Napoca vor fi prevăzute într-o anexă la Contractul-cadru de delegare de gestiune a serviciului de transport public local.

La nivelul Municipiului, rețeaua de transport public acoperă relativ omogen teritoriul, deservind centrul, toate cartierele principale (inclusiv dezvoltările noi), precum și celelalte puncte de interes major, precum gara (cu autobuze, tramvaie, troleibuze) și aeroportul (cu autobuze și troleibuz).

Capacitatea de transport a parcului activ (număr de locuri) este prezentată în Figura 4:



<sup>5</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca

#### Figura 4. Capacitatea de transport a parcului activ (număr de locuri)<sup>6</sup>

Achiziții realizate în perioada 2012-2017:<sup>7</sup>

- 2012: 4 tramvaie noi PESA, fabricate în Polonia;
- 2014-2015: 40 de autobuze diesel articulate Solaris Bus & Coach, fabricate Polonia;
- 2015: 10 autobuze scurte Iveco Urbanway, fabricate în Franța;
- 2016-2017: 20 de troleibuze noi Astra Bus, fabricate la Astra Vagoane Călători Arad.

Troleibuzele Iveco Astra Town 118 au dotări de ultimă generație pentru a spori gradul de confort al călătorilor și pentru a-i determina pe cât mai mulți dintre ei să folosească mijloacele de transport în comun, în locul mașinilor personale. Câteva caracteristici importante: capacitate de transport - 164 călători, din care 42 pe scaune; podea complet coborâtă; rampă de acces pentru persoanele cu dizabilități; loc rezervat pentru utilizatori de scaune rulante pentru persoane cu dizabilități; spațiu destinat pentru cărucior pentru copii mici; sistem de încălzire cu aeroterme electrice pentru sezonul rece; sistem de ventilație și aer condiționat pentru sezonul cald; sistem supraveghere video interior și exterior; consum de energie mai mic cu aproximativ 40% față de troleibuzele vechi; sistem electronic de control al frânării ABS/EBS/ASR.

### 1.3. Rețeaua de transport și aria teritorială de prestare a serviciului

Pentru a răspunde cât mai bine cerințelor populației municipiului Cluj-Napoca, în ceea ce privește deplasările efectuate cu mijloacele de transport, s-a dezvoltat de-a lungul timpului o rețea de transport, care acoperă întreaga arie a orașului. Traseele care fac parte din rețeaua de transport Cluj Napoca sunt grupate în:

- trasee asigurate pe bază de curse regulate, prin grafice de circulație, unde durata serviciului este pe toată săptămâna, de la ora 5:00 până la orele 22:40, este cazul majorității traseelor și sunt asigurate autobuze, tramvaie și troleibuze;
- trasee asigurate pe baza de curse regulate speciale, pentru platformele industriale pentru deplasarea muncitorilor la și de la locul de muncă.

Pe ansamblul rețelei de transport se desfășoară în jur de 463.116 de călătorii pe zi<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> Idem

<sup>7</sup> Idem

<sup>8</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca

Un aspect important care se are în vedere în desfășurarea transportului este faptul că se acordă o importanță deosebită atât frecvenței de circulație a autovehiculelor, timpilor de așteptare în stație cât și condițiilor de confort puse la dispoziția călătorilor. Odată cu creșterea numărului de autovehicule s-a reușit eliminarea încărcării excesive a acestora, fapt ce a condus la creșterea siguranței călătorilor și reducerea potențialului de accidente rutiere.

Rețeaua de transport dispune de panouri electronice de informare, montate în principalele puncte de îmbarcare – debarcare, zone cu flux semnificativ de călători. Panourile electronice de informare afișează informații privind traseul și timpul rămas până la următoarea cursă a traseului. Prin aceasta investiție, serviciul furnizat se aliniază cerințelor U.E. în ceea ce privește transportul și siguranța transportului în comun, acest tip de sistem de informații fiind folosit în marile orașe europene.

În prezent stațiile de autobuz sunt amenajate cu mobilier urban și echipate cu panouri pentru informarea dinamică a timpilor de sosire a mijloacelor de transport în comun. În stațiile de transport public de pe traseele AMTP Cluj sunt afișate hărțile schematice și programul de transport.

În conformitate cu art. 65 din Ordinul M.A.I. 353/2007 autoritățile administrației publice locale membre AMTP Cluj au asigurat, fiecare pe teritoriul său administrativ, semnalizarea rutieră (indicator bus) și iluminarea zonelor stațiilor de autobuz. Parcul auto a fost modernizat în ultimii ani, intrând în utilitate autobuze cât mai noi și cât mai puțin poluante, care îndeplinesc ultimele norme EURO. Au intrat în funcțiune autobuze și tramvaie cu dotări superioare pentru a asigura condiții optime de călătorie indiferent de perioadă: încălzire, aer condiționat, iluminat interior corespunzător, etc

**Argumente în favoarea modernizării serviciului de transport public prin transformarea traseelor județene din zonele periurbane ale municipiului Cluj-Napoca în trasee de transport public local intercomunitar (metropolitan):**

1. Implementarea serviciilor publice integrate de transport călători, așa cum sunt definite prin art. 2 lit. m) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 - serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.

2. La nivelul Europei există 120 de regiuni sau zone metropolitane recunoscute<sup>9</sup>. Datorită multiplelor avantaje care le reprezintă, în aceste zone metropolitane au fost constituite sisteme de transport public urban în urmă cu 20 de ani sau mai mult.

3. **Satisfacerea necesităților de deplasare în cea mai mare măsură posibilă prin intermediul unor moduri de transport ecologic** - transportul local intercomunitar, care este indispensabil în prevenirea creșterii poluării. În prezent, transportul județean nu este atractiv pentru populația din comunele limitrofe deoarece nu parcurge zonele de interes din municipiu iar oprirea se face în diferite autogari situate în zone periferice ale orașului, cu pierderi însemnate de timp pentru utilizatori. În majoritatea cazurilor, timpul pierdut pentru călătoria din autogară până la zona de interes din municipiul Cluj-Napoca (serviciu, școală, instituții publice, etc.) este la fel de mare ca timpul necesar pentru deplasarea din comună până în autogara centrului polarizator al regiunii. În locul deplasării cu autobuzul, cetățenii din comunele periurbane aleg deplasarea cu automobilul, ceea ce generează o presiune foarte mare asupra traficului din municipiu, aglomerare și poluare, care pot fi mult diminuate prin trecerea la transportul public local intercomunitar;

- în cazul în care ar avea regim de trasee locale pe teritoriul asociației, mijloacele de transport pot intra în municipiu pe arterele cu trasee urbane și pot opri în orice stație, aceste suprapuneri peste transportul urban existent făcându-se într-o proporție rezonabilă și riguros reglementată în AMTP Cluj. Cetățenii din comunele limitrofe transportați cu economii însemnate de timp în acest mod pot ajunge direct la destinație, pot fi preluați de rezerva de capacitate de pe traseele urbane actuale sau cu suplimentări de capacitate reglementate, suplimentări de trafic care, în combinație cu structuri tarifare atractive, sunt cu mult mai puțin nocive pentru circulația din municipiu decât numărul ridicat al autoturismelor neocupate la întreaga capacitate.

#### 4. **Program de transport unic și grafice de circulație integrate:**

- reducerea timpului de deplasare datorită graficelor de circulație care permit, interconectate și reglementate unitar pentru toate traseele din zona geografică deservită, transbordări mai bine coordonate și sancționate de către o singură autoritate de autorizare AMTP Cluj;

- fiecare consiliu local membru al AMTP Cluj își va aproba graficele de circulație ale curselor care le deservește, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacităților de transport cu modificările fluxurilor de călători, modificându-le prin hotărâre de consiliu local și AGA a asociației ori de câte ori situația o impune și cu efecte imediate pentru utilizatori.

<sup>9</sup> Popescu I, Dimensiunea metropolitană a Europei: de la orase la regiuni urbane, Administrație și Management Public, nr.5/2005

- eliminându-se dezechilibrele actuale dintre centru și aria limitrofa vor apărea, pentru prima dată, fluxuri de călători în prezent inexistente dinspre municipiu înspre zona periurbană.

- în stadiul actual, indiferent de modificările în opțiunile de transport ale cetățenilor, aceste trasee având regim de transport județean se pot modifica doar o singură dată pe an iar consiliul local nu are putere de decizie, nefiind de competența sa ci a consiliului județean.

- în actuala organizare, corelările dintre graficele de circulație din transportul județean și cel urban sunt empirice, fiecare autoritate având stabilite propriile priorități, neexistând sancțiuni pentru nerespectarea corelării graficelor și nici autoritate competentă care să le aplice.

#### **5. Utilizarea de pachete tarifare atractive - avantaje:**

- reduceri tarifare la deplasările combinate, în care se utilizează cel puțin 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme. În prezent, având regim de trasee județene, tarifele sunt aprobate de către Consiliul Județean iar titlurile de călătorie nu sunt valabile în transportul urban din municipiu;

- aprobarea tarifelor de către fiecare administrație publică membră pentru traseele care o deservește, urmată de hotărârea AGA a asociației de dezvoltare, în strânsă legătură cu condițiile de transport pe care și le dorește fiecare comună și pe care le poate monitoriza și sancționa.

#### **6. Introducerea unui sistem integrat al rețelei de transport:**

- acestea permit aplicarea prevederilor Directivei 2010/40/UE privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, sisteme care furnizează utilizatorilor și participanților la trafic date de bază privind călătoria precum: orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, informații privind călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei.

Pe aceleași principii, este dezvoltat transportul metropolitan în UE unde, în plus față de legislația din țara noastră, traseele au regim de trasee locale pe o rază de 50 km în jurul centrului urban polarizator. Acesta a fost și argumentul în baza căruia Regulamentul 561/2006/CE a preluat din legislația țărilor membre exceptarea utilizării tahografului pentru mijloacele de transport persoane prin servicii regulate pe trasee cu lungimea liniei de până la 50 km - art.3 lit. a din Regulamentul 561/2006/CE. În Turcia, țară nemembră UE, traseele locale se extind până la distanța de 100 km în jurul centrului urban polarizator.

Punerea la dispoziția cetățenilor din arealul AMTP Cluj a acestor servicii este în strânsă legătură cu asigurarea unui sistem de transport sigur, extins, de înaltă calitate și la prețuri accesibile dar și cu determinarea cu care factorii responsabili se vor implica în dezvoltarea cu fermitate a transportului public metropolitan în baza deciziei de înființare a AMTP Cluj.

## 1.4 Dotare autobaze<sup>10</sup>

Depoul de Tramvaie este situat pe strada Dumitru Georgescu-Kiriac f.n. și se întinde pe o suprafață de 36.136 mp, beneficiind de o rețea de cale ferată pentru staționarea tramvaielor pe timp de noapte, având capacitatea de parcare a 60 de vagoane de tramvai.

Ca și corpuri de clădire, depoul beneficiază de următoarele dotări:

1. un corp de birouri pentru desfășurarea activităților tehnice, administrative, financiar-contabile, etc;
2. corpuri de hale și ateliere cu vestiare, astfel:
  - O hală de revizii cu trei canale tehnologice - unde se efectuează lucrările de revizie programată a tramvaielor;
  - O hală de reparații, cu trei canale tehnologice, pentru activitățile de reparații accidentale sau curente la tramvaie;
  - Hala de rotărie cu două canale tehnologice, pentru activitatea de reparare boghie și recondiționare bandaje de roată;
  - Atelier mecanic de strungărie, pentru diverse prelucrări mecanice necesare în procesul de reparare sau revizie;
  - Atelier pantografe, unde se realizează recondiționarea și reglarea pantografelor;
  - Atelier tinichigerie, pentru mici lucrări de recondiționare a caroseriei tramvaielor după unele accidente;
  - Atelier de vopsitorie, pentru mici lucrări de vopsire a subansamblelor de caroserie;
  - Atelier electric, pentru lucrări de reparare contactori, motoare de tracțiune, etc;
  - Atelier linie-cale, pentru realizarea unor mici lucrări de recondiționare a unor piese componente ale liniei de tramvai.

Din punct de vedere al dotărilor cu mijloace specifice de muncă, se menționează:

- a) Două automacarale de intervenție (o macara Hydrom de 18 tone, respectiv o macara TELEMAR 12,5 tone);
- b) Un autoremorcher pentru intervențiile de tractare în traseu;
- c) Un autoatelier de intervenție pentru linia cale, dotat cu mijloacele tehnice necesare intervențiilor în traseu la linia de tramvai;
- d) Un încărcător frontal cu cupă, tip IFRON;
- e) Trei bucăți cricuri de canal pe hala de revizie;

---

<sup>10</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca

- f) Un set de elevatoare electromecanice cu șase coloane mobile (sarcina nominală 6 x 10 tone) la hala de reparații, pentru ridicarea vagonului de tramvai la nevoie;
- g) strung, mașină de găurit, mașină de frezat în incinta atelierului de strungărie, pentru prelucrările mecanice aferente;
- h) strung pentru rectificare bandaje, presă pentru demontarea-montarea bandajelor la roată, respectiv echipament pentru încărcare cu sudură a bandajelor, toate acestea în cadrul atelierului de rotărie;
- i) echipament de sudură pentru intervențiile la linia cale (dotează atelierul linie-cale);
- j) echipament de sudură MIG-MAG în atmosferă protectoare, pentru lucrările la caroserie;
- k) două bucăți poduri rulante monogrindă, ambele cu sarcina nominală de 5 tone, pentru manipularea boghiilor și bandajelor în cadrul atelierului rotărie.
- l) patru bucăți platforme pentru inspecția părții superioare a tramvaielor (pe hala de revizii și la pantografe).

3. Hală spălătorie pentru tramvaie, cu decantor și stație pompare pentru recircularea apelor uzate.

Depoul mai deține și locuri special amenajate pentru depozitarea deșeurilor rezultate în urma desfășurării activităților din ateliere.

Pentru desfășurarea în bune condiții a activității în cadrul depoului, se mai poate menționa dotarea cu centrale termice Viessmann Vitopend C12, respectiv Vitodens C13, pe gaz, centrale moderne, în condensajie, cu randament termic crescut, consum și grad de poluare reduse.

De asemenea, depoul mai are în dotare o clădire unde funcționează centrala termică principală, echipată cu două cazane de apă caldă Viessmann Vitoplex cu puterea de 500 kW, pe gaz, eficiente, economice și cu grad redus de poluare, care fac față cu succes la încălzirea halelor de lucru. Centrala mai este echipată și cu două boilere de apă caldă ELBI-SAC 1000, cu capacitatea de 1000 l fiecare, pentru asigurarea necesarului de apă caldă.

Atelierele sunt dotate cu vestiare și toalete moderne, cu dușuri cu apă curentă încălzită prin centrala termică.

Pentru asigurarea necesităților angajaților, în cadrul depoului există și posibilitatea servirii unei mese calde, iar pentru desfășurarea unor activități culturale și recreative, există o sală de club, dotată ca atare.

Tot de depoul de tramvaie se poate lega și activitatea specifică din cadrul **buclei Bucium, cap linie tramvaie Mănăștur**, unde este asigurată o capacitate de parcare de 16 tramvaie, precum

și un punct de dispecerizare tramvaie, și un tunel de revizii pentru activitatea de întreținere zilnică (IZ) a tramvaielelor.

Există și aici un atelier mecanic dotat cu: mașină de găurit, bancuri de lucru și un convertizor de sudură pentru mici lucrări de sudare.

În POR 2016-2020 sunt prevăzute investiții privind modernizarea depoului de tramvaie, prin concentrarea activităților de întreținere cu cele de reparații și automatizarea macazurilor de intrare pe fluxuri tehnologice (din cele 36 macazuri mecanice existente 28 macazuri vor fi automatizate).

**Autobaza Troleibuze** este situată pe strada Alexandru Vaida Voievod numărul 75 și are o suprafață de 24 240 mp, beneficiind de 50 de locuri de parcare pentru troleibuze articulate.

Dotările autobazei sunt următoarele:

1. un corp de birouri pentru desfășurarea activităților tehnice, administrative, financiar-contabile;
2. Corpuri hale-ateliere, astfel:
  - a. O hală pentru revizii-reparații mecanice troleibuze, dotată cu trei canale tehnologice și șase bucăți cricuri de canal;  
Hala mai are în dotare două bucăți platforme de vizitare pentru partea superioară a troleibuzelor, și un elevator pentru roți (sarcina nominală 700 kg), pentru ușurarea procesului de manipulare a roților la demontare, respectiv montare.
  - b. O hală pentru reparații motoare de tracțiune, dotată cu trei canale de vizitare și două buc. cricuri de canal. În hală mai există un elevator mobil cu patru coloane, cu sarcina nominală 6,5 tone/coloană, precum și un electropalan monogrindă circulară cu sarcina de 2 tone, pentru manipularea motoarelor de tracțiune în procesul de lucru.
  - c. O hală pentru reparații capitale, unde se efectuează inclusiv mici lucrări de recondiționare a caroseriei. Hala are un canal de vizitare, cu cric de canal, iar ca utilaje putem menționa: o foarfecă pentru tăiat tablă, o mașină de îndoit tablă, un polizor, mașină de găurit, două convertizoare de sudură, o instalație de sudură în argon și o instalație de sudură cu flacără oxiacetilenică; compresor cu piston pentru suflat aer comprimat;
  - d. Un atelier de strungărie, pentru prelucrări mecanice în cadrul fluxului tehnologic. Atelierul conține bancuri de lucru cu menghină, 3 buc. strunguri funcționale, un polizor și o mașină de frezat, precum și SDV-istica specifică activității de prelucrări mecanice;
  - e. Un atelier pentru recondiționări electrice, dotat cu banc pentru încercat alternatoare, polizor, mașină de găurit, aparate de măsură și control pentru mărimi electrice, SDV-istica specifică;



- f. Un atelier de întreținere, cu banc de lucru, mașină de găurit, polizor, convertizor de sudură, instalație de sudură cu flacără oxiacetilenică, compresor cu piston, aparate de măsură și SDV-uri specifice activității;
- g. Hală verificări frâne și sistem de direcție, deține un canal de vizitare, cu cric de canal, un stand pentru măsurarea eficienței frânării la troleibuze, marca Beissbarth, o instalație cu platouri pentru determinarea jocului în articulațiile sistemului de direcție și un aparat pentru reglarea unghiurilor direcției (marca Butler Speed Liner); interfață și calculatoare pentru standul de frână și aparatul pentru reglarea direcției;
- h. Un atelier de vulcanizare, dotat cu trei bucăți cricuri crocodil, compresor aer, o mașină pentru dejantat roți, o mașină pentru echilibrat roți, un polizor;
- i. Un atelier pentru electroniști, care deține banc de lucru și aparatura specifică de măsură și control;
- j. Un atelier reconșionări mecanice și sudură, dotat cu: banc de lucru, două buc. mașini de găurit, două polizoare, un electropalan cu sarcina nominală de 0,5 tone, pentru manipulare diferențiale și pivoți, o presă pentru ferodare;
- k. Un atelier pentru electricieni, pentru mici lucrări de reparații, verificări contactoare, relee, izolatori, rezistențe, etc; deține un banc de lucru, polizor, mașină de găurit, apartură de măsură și control specifică;
- l. Un atelier pentru mecanici, pentru verificări cilindri de frână, supape, înlocuire perne aer, lucrări de lăcătușerie, etc; deține bancuri de lucru, polizor, mașină de găurit, SDV-istica specifică activității;
- m. Vestiare bărbați / femei, cu spălătorie și dușuri;
- n. Magazii piese, uleiuri, anvelope, motoare de tracțiune, piese din casări;
- o. Atelier tâmplărie, cu banc de lucru, mașină „circulară” pentru decupaje lemn, mașină de găurit;
- p. Centrală termică cu două cazane de apă caldă Viessmann Vitoplex, cu puterea de 460 kW, pompe de recirculare, rezervor boiler pentru apă caldă ELBI SAC 2000, cu capacitatea de 2000 litri, pentru asigurarea apei calde la dușuri și spălătoare;
- q. Spălătorie pentru troleibuze, cu decantor și stație pompare pentru recircularea apelor uzate;
- r. Două compresoare și un rezervor cilindric vertical pentru aer comprimat cu volumul de 4 mc, pentru asigurarea necesarului de aer comprimat în hale și ateliere;
- s. Sală mese incintă și o sală de club, pentru activități culturale sau recreative;

- t. Spații speciale pentru depozitare a deșeurilor rezultate în urma activităților din atelierele autobazei;

Tot de autobaza troleibuze aparțin și următoarele puncte de lucru:

1. Cap linie troleibuze Bucium-Mănăștur: aici există un punct de dispecerizare troleibuze, platformă de parcare cu capacitatea de garare de 36 troleibuze articulate, cu un canal tehnologic pentru întreținere și un mic atelier mecanic pentru intervenții minore. Atelierul este dotat cu banc de lucru cu menghină, un polizor, o mașină de găurit, precum și SDV-istica necesară unor mici intervenții mecanice la troleibuze. În cadrul locației mai există grup social, vestiare și birou șefi coloană troleibuze.

În POR 2016-2020 sunt prevăzute investiții privind realizarea unei spălătorii mecanizate moderne.

2. Cap linie IRA (str. Aurel Vlaicu) – punct de dispecerizare troleibuze, cu platformă de parcare cu capacitatea de garare a 25 troleibuze, cu un canal tehnologic pentru întreținere și un atelier de intervenție, dotat cu banc de lucru cu menghină, aparatură de măsură și control pentru mici intervenții tehnice la mijloacele de transport în comun, toaletă, vestiare și birou șef coloană.

În cadrul Autobazei Troleibuze se regăsesc următoarele autovehicule și utilaje auxiliare: un remorcher, un tractor, trei bucăți autoturnuri pentru intervenția la linia aeriană de contact, o platformă mobilă cu braț rotitor (PRB), pentru lucrări electrice la înălțime, și un motostivuitoar.

**Autobaza Autobuze** este situată pe strada Plevnei numărul 12-14, având o suprafață de 44.295 mp, pe care se găsesc locuri de parcare cu o capacitate de garare de 100 autobuze medii.

Dotările autobazei constau în următoarele elemente:

1. Un corp de birouri pentru activitățile tehnico-economice ale autobazei, și un corp dispecerat autobază;
2. Corpuri hale, ateliere și magazii, după cum urmează:
  - a. Hala A-atelier de revizii și reparații autobuze articulate, cu două canale tehnologice, cricuri de canal pe fiecare din ele, bancuri de lucru, polizor și un aparat pentru reglare direcție la autovehicule, împreună cu interfața aferentă;
  - b. Hala ITP- pentru efectuarea inspecțiilor tehnice periodice obligatorii și a testelor de frână după intervenții la sistemul de frânare. Hala este dotată cu: combină analizor gaze-opacimetru Brain Bee AGS 688, respectiv OPA 100, un stand pentru măsurarea eficienței forței de frânare, tip Bosch BSA 332, platouri pentru verificarea jocurilor în

- articulațiile sistemului de direcție, aparat reglare faruri tip Bosch EFLE 61, precum și alte SDV-uri necesare activității (manometru pneuri, șubler, ruletă, jaloane, etc);
- c. Hala B-atelier de revizii-reparații autobuze medii, cu 9 canale tehnologice, șapte cricuri de canal, bancuri de lucru cu menghină, mașină de găurit, două polizoare și un ridicător hidraulic pentru roți, cu capacitatea de 700 kg; În atelier mai există un aparat de sudură și o instalație de sudare cu flacără oxiacetilenică, pentru mici lucrări vizând caroseria autobuzelor;
  - d. Atelier anexă-pentru reparații electrovalve uși, supape de refulare sau purjare, sisteme de injecție, compresoare sau anexe motoare. Atelierul are în dotare bancuri de lucru, mașină de găurit și SDV-uri specifice activității (șublere, micrometre, chei dinamometrice, etc);
  - e. Atelier reparare-încercare motoare- este un atelier de importanță însemnată în cadrul autobazei; aici are loc repararea și testarea-rodarea motoarelor după faza de reparație. Atelierul este dotat cu: bancuri de lucru, polizor, stand de probă pentru motoare, complet echipat pentru testare, cu interfața și computerul eferente prelucrării datelor de bază, o macara girafă cu sarcina nominală de 2 tone, pentru manipularea motoarelor și a pieselor grele (arbori cotiți, chiulase, bloc motor, etc) în procesul de demontare-montare în cadrul fluxului de lucru. Atelierul mai conține o mașină de rectificat supape, precum și banc pentru testarea pompelor de injecție și a injectoarelor;
  - f. Atelier fierărie, pentru prelucrări mecanice diverse; deține bancuri de lucru, un ciocan de forjare, mașină de prelucrare arcuri, polizor, banc pentru montare arcuri;
  - g. Atelier reparații radiatoare, cu banc de lucru, polizor, bazin de încercare etanșeitate radiatoare, și ventilator gaze;
  - h. Atelier de tâmplărie și de montat geamuri-deține bancuri de lucru și o mașină combinată pentru diverse lucrări de tâmplărie;
  - i. Atelier recondiționări mecanice, pentru repararea-recondiționarea unor piese din subansamblele autobuzelor: saboți, etriere frână, supape și cilindri de frână, etc. Atelierul deține bancuri de lucru, o presă pentru nituit saboți de frână, mașină de găurit, dispozitiv pentru verificat supape și cilindri de frână;
  - j. Atelier reparații-verificări cutii de viteze, dotat cu bancuri de lucru, presă hidraulică pentru rulmenți, mașină de găurit, polizor, precum și SDV-istica specifică necesară intervenției la cutiile de viteze;

- k. Atelier vopsitorie-pentru mici lucrări de corecție vopsea la caroseriile afectate de evenimente rutiere; deține compresor (prin priza de aer comprimat), pistol vopsire și instalație de exhaustare gaze;
  - l. Hala C1-revizii și reparații, cu două canale de vizitare, dotate cu cricuri de canal; deține bancuri de lucru, polizor și o stație de încărcare cu freon pentru deservirea instalației de aer condiționat, tip Konfort;
  - m. Hala C-revizii și reparații, cu șase canale de revizie, cu cricuri de canal. Atelierul deține bancuri de lucru, polizor și stație de gresare și schimb ulei;
  - n. Atelier tapițerie-unde se recondiționează tapițeria scaunelor autobuzelor. Deține mașină de cusut și scule specifice desfășurării activității;
  - o. Atelier electricieni auto: Bancuri de lucru și aparate de măsură și control specifice diagnosticării și depanării defecțiunilor instalației electrice a autobuzelor;
  - p. Atelier electricieni de forță, deține bancuri de lucru, aparate și SDV-uri specifice depanării instalațiilor de forță din autobază;
  - q. Atelier strungărie, pentru prelucrări mecanice necesare procesului de lucru; deține bancuri de lucru, patru strunguri active, două polizoare, două mașini de frezat și trei mașini de rectificat;
  - r. Atelier pene-vulcanizare: dotat cu cricuri crocodil, compresor de aer, mașină de dejantat anvelope, mașină de echilibrat roți, și un compartiment de vulcanizare, cu un cazan de încălzire pe abur marca SIETA CVA 100 x 6, debit nominal 0,1 t/h, pentru activitatea de vulcanizare, presă și scule specifice vulcanizării „calde”.
  - s. Corp magazii produse rezultate din dezmembrări, etc.
3. Vestiare bărbați / femei, dotate cu grupuri sanitare și dușuri cu apă caldă;
  4. Centrală termică, cu două cazane de abur Viessmann Vitoplex, care asigură încălzirea halelor și corpurilor de clădire din autobază, și un boiler apă caldă cu capacitatea de 5 mc, pentru asigurarea necesarului de apă caldă în secție;
  5. Sală compresoare (două corpuri, unul cu două compresoare cu piston, și al doilea cu un compresor cu piston), pentru asigurarea necesarului de aer comprimat în hale și ateliere;
  6. Sală de mese, unde se pot servi preparate culinare calde;
  7. Sală de club, pentru desfășurarea unor activități culturale sau recreative.
  8. Hală spălătorie autobuze;
  9. Stație de alimentare cu carburant, cu patru pompe (distribuitoare) de carburant și bazine subterane de carburant;
  10. Loc special pentru depozitare deșeuri rezultate în urma activităților din cadrul autobazei.

În cadrul Autobazei Autobuze se regăsesc următoarele autovehicule și echipamente auxiliare: remorcher, tractor, motostivuitor.

Tot de Autobaza Autobuze aparțin următoarele locații:

- a. Platforma parcare Bucium – str. Bucium f.n., dotată cu punct de dispecerizare autobuze și platformă betonată de parcare pentru 23 autobuze;
- b. Platforma parcare Zorilor – str. Lunii f.n., dotată cu punct de dispecerizare, stație de alimentare carburant și platformă betonată de parcare cu copertină pentru 35 autobuze și un tunel de revizii cu două canale;
- c. Platforma parcare Grigorescu – B-dul 1 Decembrie 1918 f.n., dotată cu punct de dispecerizare, stație de alimentare carburant și platformă betonată de parcare pentru 45 autobuze .
- d. Platforma parcare Alverna – str. Constantin Brâncuși f.n., dotată cu punct de dispecerizare, stație de alimentare carburant și platformă betonată de parcare pentru 20 autobuze.

## **1.5 Rețele de contact, calea de rulare troleibuze și tramvaie și stații de redresare și transformare<sup>11</sup>**

Rețeaua de contact troleibuze a fost realizată între anii 1959-1986 și însumează 53,6 km cale simplă pe trasee axiale și radiale în lungime totală de 139 km cale simplă, de care beneficiază 7 linii active de transport urban de călători (în sensul că pe această unitate de rețea de contact se pot suprapune mai multe trasee. Nu s-a inclus lungimea rețelei din incintele bazei de întreținere și a platformelor de parcare de la capetele de linii).

Rețeaua este structurată pe 23 sectoare și este alimentată în curent continuu la 750 V, printr-un sistem energetic intermediat de 7 substații de redresare (din care 2 comune cu tramvaiele), sub coordonarea dispeceratului energetic S1.

Stația de redresare S1 – str. Argeș nr. 1, deține un punct de dispecerizare, comandă și control pe sectoarele liniei de contact troleibuze și tramvaie, precum și un atelier mecanic pentru reglaje și reparații vizând diverse piese componente ale liniei de contact: piese macaz, piese de curbă, izolatori, ancore, console, etc. Atelierul este dotat cu bancuri de lucru cu menghină, o mașină de găurit cu coloană, strung și polizor, precum și cu SDV-istica necesară activității specifice. În cadrul S1 mai există vestiarele pentru personalul de lucru și grup social cu toalete și dușuri cu apă caldă.

---

<sup>11</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca

Rețeaua este realizată cu suspensii transversale simple și poligonale necompensate și se compune din stâlpi de susținere din beton armat centrifugat și stâlpi metalici, amplasați de regulă în trotuare, cu axul la cca.0,75 m față de limita bordurii carosabilului în plan transversal și la 25 – 35 ml în plan longitudinal, fire de contact din cupru electrolitic profilat, suspendate la înălțimea de 5,6-5,8 ml, armături de fixare de tip elastic în aliniamente, alternând cu tipul rigid, piese speciale (macazuri, încrucișări, izolatori de secționare) precum și centre de alimentare și întoarcere în cofrete metalice montate la baza stâlpilor. Între firele de contact și între fire și pământ există două trepte de izolație.

În rețea există: 10 buc. macazuri electrice, 7 buc. macazuri mecanice, 6 buc. încrucișări troleibuz/troleibuz și 10 buc. încrucișări troleibuz/tramvai (fără cele din incinte).

Traseele active sunt deservite în prezent de un număr de 98 troleibuze.

Urmare a unor lucrări recente de modernizare a infrastructurii rutiere urbane, între anii 2014-2016 s-a înlocuit rețeaua pe o lungime de 5,4 km c.s. aferentă zonei centrale.

Ca obiectiv principal de acțiune se preconizează, în cadrul POR 2016-2020, modernizarea liniei de troleibuze, pentru încadrarea într-un context de politici care vizează reabilitarea infrastructurii și îmbunătățirea serviciilor urbane cu efect asupra dezvoltării durabile a orașelor, potențiale motoare ale creșterii economice.

În context, se propune înlocuirea completă a pieselor speciale din componența rețelei de contact troleibuze, în varianta perimterii reintrării în poziția inițială a comenzilor de acționare a macazurilor după trecerea vehiculelor.

De asemenea, pe direcții cu fluxuri între 5000 - 7.000 călători/oră,sens, se propune înlocuirea rețelei de contact în varianta suspensiei catenare compensate, cu menținerea stâlpilor metalici de susținere existenți pe tronsoane ce însumează 6,4 km cale simplă, precum și înlocuirea integrală, inclusiv stâlpii de susținere, a unor tronsoane nemodernizate ce însumează 11,0 km cale simplă rețea de contact troleibuze.

Sunt vizate legăturile directe ale unor cartiere de locuințe - ce însumează peste 75 % din populația stabilă a municipiului - cu zona centrală, p-ța Gării și Aeroportul internațional.

Acest plan de măsuri prezintă următoarele avantaje:

- facilitarea întreținerii liniei aeriene de contact, piesele rețelei fiind ușor
- interschimbabile, iar timpul de repunere în funcțiune în caz de avarie va fi diminuat la max.30 minute, schimbarea elementelor uzate făcându-se în max.4 h (durata întreruperii circulației pe timpul nopții);
- eliminarea reglajelor sezoniere ale rețelei de contact în funcție de temperatură;

- izolarea electrică a rețelei conform noilor standarde în vigoare, minimalizându-se riscul de accidente ;
- creșterea vitezei medii de exploatare a vehiculelor până la 20 km/h, asigurându-se un regim de viteză adecvat pe unele sectoare de aliniamente de până la 50 km/h și reducerea timpului de călătorie cu cca.50 %, ținându-se seama și de prioritizarea transportului în comun pe benzi rutiere dedicate ;
- creșterea numărului de persoane ce utilizează transportul în comun pentru ariile de deservire a proiectului cu peste 25 % ;
- elementele constitutive ale rețelei compensate au o durată de viață de min.20 ani,
- în condițiile unui trafic reprezentând cca. 75.000 de treceri / an / sens ;
- reducerea costurilor de exploatare și de consum combustibil convențional cu până
- la 15 %, reducerea costurilor de mentenanță aferente rețelei de troleibuze cu 60 % ;
- reducerea poluării fonice ambientale cu cca.20 % .

Calea de rulare și rețeaua de contact tramvaie a fost realizată între anii 1986-1992 și se întinde pe lungimea a 26,2 km cale simplă, pe un număr de patru trasee, ce însumează 55,2 km cale simplă, trasee deservite în prezent de un număr de 29 vagoane tramvai.

Rețeaua de contact aferentă este structurată pe 15 sectoare și este alimentată în curent continuu la 750 V, printr-un sistem energetic intermediat de 3 stații de redresare (din care 2 comune cu troleibuzele).

De-a lungul traseelor aferente, linia și rețeaua de contact includ: 2 buc. macazuri electrice, 8 buc. macazuri mecanice și 1 buc. încrucișare tramvai/tramvai. Nu s-au inclus macazurile și încrucișările din incinte.

Investițiile recente au ținut cont de avantajele indiscutabile ale acestui mijloc de transport în comun, printre care faptul că:

- a) Din punct de vedere al utilizării străzii, tramvaiul ocupă o suprafață specifică mai mică decât celelalte tipuri de mijloace de transport. Totodată, transportul urban cu tramvaie se poate adapta la fluxurile variabile de călători (funcție de orele de vârf), prin adăugarea/reducerea numărului de vagoane la o garnitură fără implicarea personalului de deservire suplimentar.
- b) Confortul pasagerilor este superior datorită mersului lin pe șine, fără a fi influențat de starea tehnică a sistemului rutier adiacent , datorită accelerației controlate și a celor trei sisteme de frânare pe care le are în componență.
- c) Transportul cu tramvaiul îndeplinește cerința principală ce asigură capacitatea de transport călători în condițiile unor consumuri specifice energetice mai reduse cu 56 % și cheltuieli

de exploatare mai mici cu 30 % față de celelalte mijloace consacrate ale transportului în comun.

Din fonduri comunitare nerambursabile, linia de tramvai a fost înlocuită în anii 2011-2013 în sistem semirigid cu șină de canal sudată aluminotermic, montată pe traversa metalice înglobate în dală continuă din beton armat monolit.

Infrastructura a fost individualizată și protejată față de elementele sistemului rutier adiacent, realizându-se 3 niveluri de amortizare a zgomotelor și vibrațiilor prin deconectarea mecanică și electrică a șinelor față de acesta. S-au introdus curbe de racordare progresive și un ansamblu de drenuri longitudinale.

Totodată, s-au realizat 15 buc. peroane-refugii pentru călători în stații, pentru fluidizarea traficului general.

Rețeaua de contact este montată la înălțimea de 5,6 m față de nivelul solului, pe traversee și console prinse pe stâlpi marginali, cu coarde elastice înclinate și armături izolate. Firul de contact urmărește un traseu în zig-zag, cu un pas egal cu de patru ori deschiderea longitudinală a suspensiei și cu o abatere față de axa căii de 300 mm.



## CAPITOLUL II. SITUAȚIA ECONOMICO-FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI ȘI STAREA TEHNICĂ A SISTEMULUI AFERENT ACESTUIA

### 2.1. Date generale

Rețeaua de transport public local prin curse regulate cu autobuze pe raza unităților administrativ-teritoriale membre AMTP Cluj este compusă din 26 linii de transport local de persoane, conform prevederilor art. 3 pct. 38 și pct. 48 din OG 27/2011 privind transporturile rutiere, respectiv 3 linii de tramvaie, 7 linii de troleibuze și 47 linii de autobuze în Cluj – Napoca.<sup>12</sup>

Programul de transport, graficele de circulație, traseele liniilor, lungimea acestora și numărul stațiilor vor fi prevăzute într-o anexă a caietului de sarcini al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în AMTP Cluj.

În anul 2017, CTP Cluj-Napoca SA a realizat venituri totale de 136.988.000 lei și cheltuieli totale de 135.131.000 lei. Capitalul subscris vărsat este de 152.212.000 lei. Cifra de afaceri pe 2017 a fost de 125.492.361 lei.<sup>13</sup>

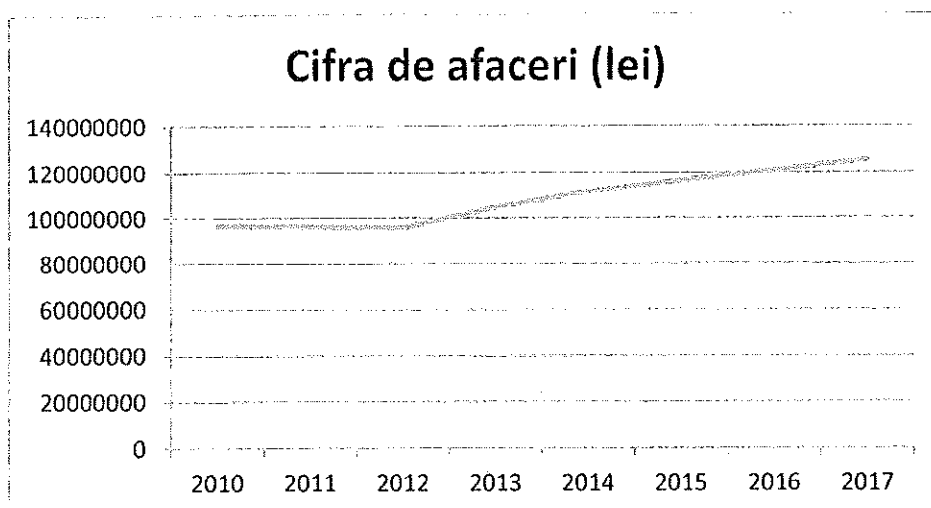
Nr. Crt.	Categorie	Lei (2017)
1	Venituri totale	136.988.000
2	Cheltuieli totale	135.131.000
3	Profit brut	1.857.000
4	Cifra de afaceri	125.492.361
5	Capitalul subscris varsat	152.212.000

Tabelul 2. Date financiare pentru anul 2017

Cifra de afaceri se află într-o continuă creștere, de la an la an.

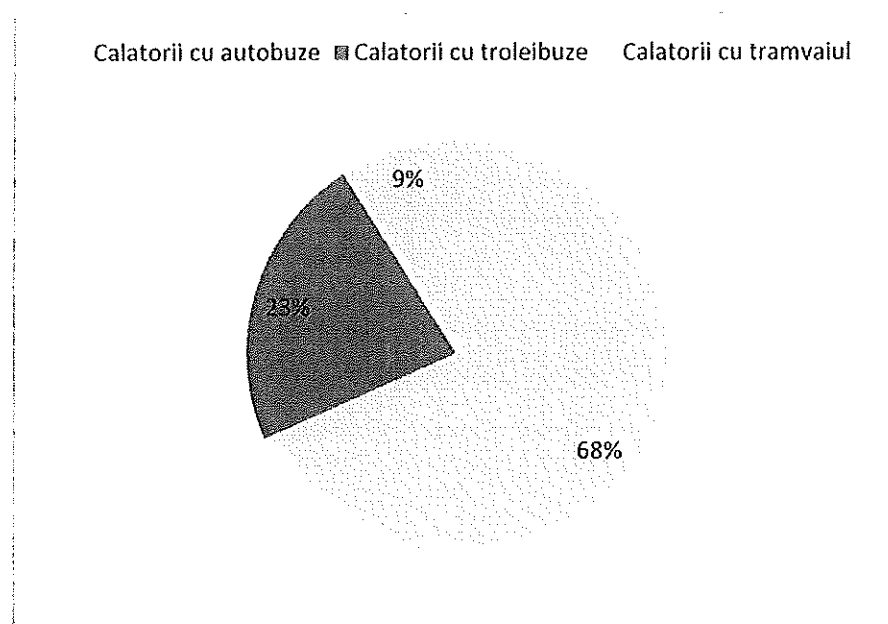
<sup>12</sup> Conform datelor furnizate pe pagina web <http://ctpcj.ro>

<sup>13</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca



**Figura 5. Evoluția cifrei de afaceri în intervalul 2010-2017**

CTP Cluj-Napoca SA a realizat un număr de 184.367.497 călătorii, din care cu autobuzele – 126.031.441 călătorii, cu troleibuzele – 41.577.162 călătorii și cu tramvaiul – 16.758.894 călătorii. Compania a operat în anul 2017 cu un număr mediu de salariați în valoare de 1.356.<sup>14</sup>



**Figura 6. Ponderea călătoriilor cu autobuze, troleibuze, tramvaie**

Principalele date de exploatare pentru toate cele 7 unități administrativ- teritoriale sunt următoarele:<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca

- lungimea totală a traseelor liniilor (dus/întors): 571.7 km;
- kilometri comerciali: 571.7 km;
- număr de călătorii: 184.367.497 călătorii/an;
- parcul activ: 235 autobuze, 9 microbuze, 79 troleibuze și 28 tramvaie
- parcurs total: 42.852 km/zi;
- număr de curse: 3.108 curse/zi;
- număr de călătorii : 463.116 călătorii/zi;

Date de exploatare/zi lucrătoare, pentru municipiul Cluj-Napoca:

- Parcurs total: 37.692 km
  - autobuze: 25.459 km
  - troleibuze: 9.677 km
  - tramvaie: 2.556 km
- Număr de curse: 2.715
  - autobuze: 1.939
  - troleibuze: 642
  - tramvaie: 134
- Număr de călătorii / zi: 463.116 din care 303.291 cu autobuze, 113.910 cu troleibuze, 45.915 cu tramvaie

Raportat la programul de transport din AMTP Cluj, în Cluj-Napoca se realizează:

- 87,96% din total km parcursi/zi
- 87,36% din numărul de curse zilnice;
- 91.68% din total călătorii efectuate într-o zi.

În cursul anului 2016, distanța efectiv acoperită de CTP a crescut cu 3,52% față de 2015. Astfel, linia 19 și-a prelungit traseul pe strada Edgar Quinet, linia 30 și-a prelungit traseul până la Piața IRA, traseele liniilor 23, 26, 36B, 48 și 50 au fost prelungite până la str. Emerson, iar traseul tramvaiului 102 până pe str. Cpt. Grigore Ignat.

De asemenea, ca urmare a cererii călătorilor și a unor analize de trafic, a fost suplimentat numărul curselor pe liniile: 21 (Piața Mihai Viteazul - Bună Ziua), 30 (Grigorescu - Piața IRA), 46 (Eugen Ionescu - Piața Ștefan cel Mare), 42 (Piața Mihai Viteazul - Câmpului), 40 (Piața Ștefan cel Mare - Făgetului), 35 (Zorilor - Piața Gării), 50 (Zorilor - B-dul Muncii), 36B (Piața Mihai Viteazul - Emerson), 43 (Grigorescu - Zorilor), 19 (Piața Mihai Viteazul - Edgar Quinet) și 5 (Piața Mihai Viteazul - Aeroport).

---

<sup>15</sup> Idem

În decursul anului 2017, numărul total de călătorii cu CTP a fost de 184.367.497, în creștere cu 6% față de anul 2014 și cu 28% față de anul 2011. Tot raportat la anii 2011 și 2014, se observă o schimbare a procentelor de utilizare a tipurilor de transport, modificare survenită ca urmare a dezvoltării transportului metropolitan și local.<sup>16</sup>

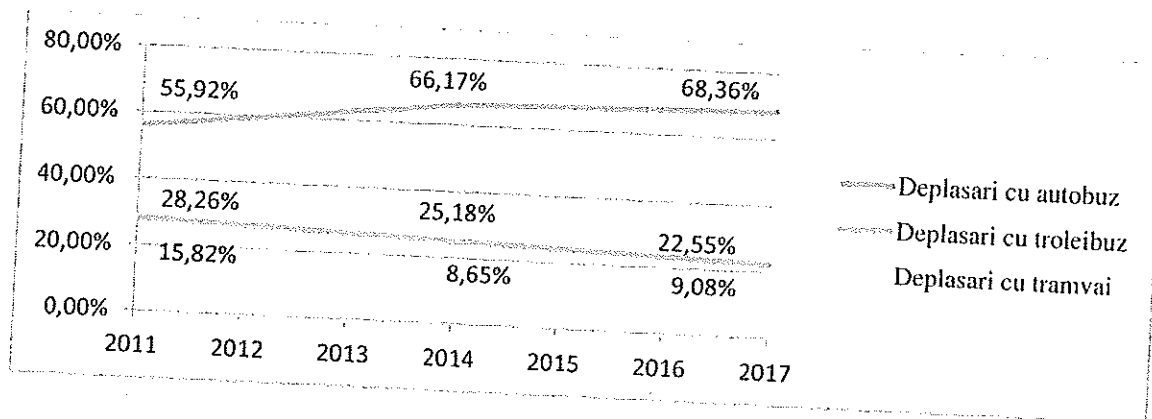


Figura 7. Ponderea deplasărilor cu autobuze, troleibuze și tramvaie

Ținând seama de numărul liniilor de transport, lungimea traseelor acestora și numărul de călătorii pe an, în vederea asigurării capacității de transport pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale membre ale AMTP Cluj, sunt necesare achiziția de autovehicule care să asigure creșterea calității serviciilor de transport în comun.

În prezent zona metropolitană a Clujului dispune de 26 linii de autobuz și microbuz:<sup>17</sup>

1. Apahida – 7 linii de autobuz;
2. Baci – 5 linii de autobuz;
3. Chinteni – o linie de microbuz și 3 linii de autobuz;
4. Ciurila – o linie de autobuz;
5. Feleacu – o linie de microbuz și 2 linii de autobuz;
6. Florești – 6 linii de autobuz.

Operarea pe rețeaua de transport public la nivelul Municipiului Cluj-Napoca este asigurată de Compania de Transport Public Cluj-Napoca S.A., în subordinea Consiliului local al Municipiului Cluj-Napoca, reorganizată prin transformarea în societate comercială având ca acționar unic Municipiul Cluj-Napoca. Compania de Transport Public Cluj-Napoca S.A operează cu 41 linii de autobuze, 7 linii de troleibuze și 3 linii de tramvaie.

<sup>16</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca

<sup>17</sup> Conform datelor furnizate pe pagina web <http://ctpcj.ro>

În anul 2016 a fost finalizat proiectul finanțat din fonduri europene „Modernizarea și extinderea sistemului de transport public în comun în ZMC - etapa I”.<sup>18</sup>

Proiectul a însemnat modernizarea a 87 stații de transport public călători existente în municipiu și alinierea acestora la standardele internaționale în domeniu (din punct de vedere al parametrilor tehnici și operaționali), în vederea asigurării unui grad mai mare de confort și siguranță; realizarea unui design atractiv al stațiilor și dotarea acestora cu bănci, coșuri de gunoi și panouri de afișaj; asigurarea iluminatului în 35 dintre stațiile modernizate, în vederea asigurării unui trafic sigur și eficient; montarea de panouri de afișaj ce furnizează informații legate de timpul estimat de sosire în stație a mijloacelor de transport în comun.<sup>19</sup>

De asemenea, a fost montat un sistem automat de eliberare a legitimațiilor de călătorie și au fost amplasate în zonele cu un flux important de călători 61 de automate pentru eliberarea legitimațiilor de călătorie non stop.

## 2.2. Tarifele practicate<sup>20</sup>

Tarifele de călătorie actuale în transportul public local de persoane prin curse regulate în municipiul Cluj-Napoca sunt în conformitate cu HCL nr. 450 / 26.09.2013.

Prețurile și tarifele aferente serviciilor de utilități publice se fundamentează, cu respectarea metodologiei de calcul stabilite prin Ord. 272/2007 al ANRSC, pe baza cheltuielilor de producție și exploatare, a cheltuielilor de intretinere și reparatii, a amortismentelor aferente capitalului imobilizat în active corporale și necorporale, a costurilor pentru protecția mediului, a costurilor financiare asociate creditelor contractate, a costurilor derivând din contractul de delegare a gestiunii, și includ o cota pentru crearea surselor de dezvoltare și modernizare a sistemelor de utilități publice, precum și o cota de profit, în conformitate cu art. 43 alin. (3) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice.

Două metode moderne de plată sunt puse la dispoziția călătorilor. Cu un simplu SMS, persoanele care calatoresc cu mijloacele de transport în comun pot achita contravaloarea biletelor sau abonamentelor pentru transportul în comun, din municipiu sau zona metropolitană. De asemenea, se pot achiziționa biletele de călătorie prin aplicația mobilPay Wallet de pe orice smartphone cu sistem de operare Android și iOS (funcționează cu orice card bancar

<sup>18</sup> Conform Raportului de activitate iunie 2014 -iunie 2015, Emil Boc (<http://docplayer.net/63053374-Romania-primaria-municipiului-cluj-napoca-raport-de-activitate-iunie-iunie-2015-emil-boc-primarul-municipiului-cluj-napoca.html>)

<sup>19</sup> Idem

<sup>20</sup> Analiza realizata conform datelor furnizate pe pagina web <http://ctpci.ro> si a datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca

Visa/Mastercard/Maestro). Există o serie de opțiuni dintre care călătorii pot alege, de la o călătorie pe o linie în municipiu până la abonament pe toate liniile metropolitane pentru 24 de ore.

În prezent, Compania de Transport Public Cluj-Napoca dispune de patru modalități de achiziționare a legitimațiilor de călătorie:

- chioscuri
- birouri ticheting
- automate
- SMS (bilete de călătorie pentru 40, 45 minute, abonament toate liniile 60, 80 minute sau 24 ore)

Pentru transportul public de persoane prin curse regulate, tarifele practicate la data de 20.02.2018 sunt următoarele:

**Pentru transportul urban:**

Denumire	Lei	Disponibil la	
		Chiose	Automat
Bilete 1 călătorie	2		✓
Bilete 2 călătorii	4	✓	
Bilete de noapte 1 călătorie	3	✓	
Denumire			Lei
Tichet			1.5
Amendă			100
Bilet suprataxă			35
Denumire			Lei
Abonament cu preț întreg, 1 linie 1 lună			60
Abonament cu preț întreg, 1 linie 1 lună, ELEVİ			25
Abonament cu preț întreg, 2 linii 1 lună			84
Abonament cu preț întreg, 2 linii 1 lună, ELEVİ			45
Abonament cu preț întreg, nominalizat, toate liniile 1 lună			125
Abonament cu preț întreg, nenominalizat, toate liniile 1 lună			155
Abonament cu preț întreg, 1 line 1 săptămână			17
Abonament cu preț întreg, 2 linii 1 săptămână			28
Abonament cu preț întreg, toate liniile 1 săptămână			41
Abonament cu preț întreg, toate liniile 3 zile			20

Abonament cu preț întreg, toate liniile 1 zi	12
Abonament cu preț redus, 1 linie 1 lună, DOCTORANZI cu card	30
Abonament cu preț redus, 1 linie 1 lună, DONATORI	30
Abonament cu preț redus, 1 linie 1 lună, ELEVI	12.5
Abonament cu preț redus, 2 linii 1 lună, DONATORI	42
Abonament cu preț redus, 2 linii 1 lună, ELEVI	22.5
Abonament cu preț redus, 2 linii 1 lună, STUDENȚI	30
Abonament cu preț redus, toate liniile 1 lună, DONATORI	62.5

Tabelul 3. Tarife practicate la data de 20.02.2018

TITLURI TARIFARE ELECTRONICE INTEGRALE

	Valabilitate	Nr. călătorii	Nr. linii	Preț[lei]
ABONAMENTE NOMINALE Cluj-Napoca	1 lună	Nelimitat	1 linie	60
	1 lună	60 călătorii	Toate liniile	60
	1 lună	Nelimitat	2 linii	84
	1 lună	120 călătorii	Toate liniile	84
	1 lună	Nelimitat	Toate liniile	125
	1 săptămână	Nelimitat	1 linie	17
	1 săptămână	Nelimitat	2 linii	28
	1 săptămână	Nelimitat	Toate liniile	41
	3 zile	Nelimitat	Toate liniile	20
	1 zi	Nelimitat	Toate liniile	12
ABONAMENTE NENOMINALE Cluj-Napoca	1 lună	Nelimitat	Toate liniile	155
	72 ore	Nelimitat	Toate liniile	23
	24 ore	Nelimitat	Toate liniile	13
BILETE Cluj-Napoca	1 călătorie	1 călătorie	1 mijloc de transport	2
	30 minute	Nelimitat	Toate liniile	2
	60 minute	Nelimitat	Toate liniile	4
BILETE Zona metropolitană	1 călătorie	1 călătorie	1 mijloc de transport, Zona 2	3
	1 călătorie	1 călătorie	1 mijloc de transport, Zona 3	4
	1 călătorie	1 călătorie	1 mijloc de transport, Zona 4	5

	1 călătorie	1 călătorie	1 mijloc de transport, Zona 5	6
	1 călătorie	1 călătorie	1 mijloc de transport, Zona 6	7
Card nominal	3 ani			5
Card nenominal	3 ani			3

**Tabelul 4. Tarife practicate la data de 20.02.2018. Titluri Tarifare Electronice Integrale**

Pentru transport metropolitan<sup>21</sup> prețul билетelor variază între 3-4 lei. Abonații beneficiază și de o linie gratuită în municipiul Cluj – Napoca.

Comparând veniturile din transportul de călători s-a înregistrat o creștere a acestora în 2017 față de 2016 cu 2,43% (121,3 milioane lei în 2017 față de 118,4 milioane lei în 2016). În condițiile în care în ambii ani comparați s-a efectuat transport pe aceleași localități, creșterea se datorează atragerii unor clienți noi spre transportul public de persoane și pe fidelizarea altor clienți (clienți ocazionali care preferau biletele și acum folosesc abonamente). Această tendință de creștere a veniturilor din transport față de anul precedent a devenit o constantă a ultimilor ani.

### 2.3. Protecția socială a călătorilor

Pentru serviciul de transport public de calatori prestat catre anumite categorii de cetățeni, bugetul local suportă cheltuielile în funcție de tipul de protecție socială acordată diferențiat.

- Beneficiază de abonamente gratuite pe mijloacele de transport în comun următoarele categorii:
  - Pensionarii și persoanele varstnice, cu domiciliul stabil în municipiul Cluj-Napoca, cu vârsta peste 70 de ani, indiferent de venituri și cei cu vârsta sub 70 de ani, cu venituri până la 1.700 de lei, conform HCL Cluj-Napoca nr. 865/17.10/2017;
  - Cetățenii de onoare ai municipiului Cluj-Napoca, indiferent de venituri, conform HCL Cluj Napoca nr. 865/17.10/2017;
  - Pensionarii și persoanele varstnice, cu domiciliul stabil în municipiul Cluj-Napoca, cu vârsta sub 70 de ani, cu venituri între 1.701 de lei și 1.900, conform HCL Cluj-Napoca nr. 865/17.10/2017;
  - Veteranii de război, invalizii și văduvele de război, conform Legii nr. 44/01.07.994;

<sup>21</sup> Vezi Anexa 1.



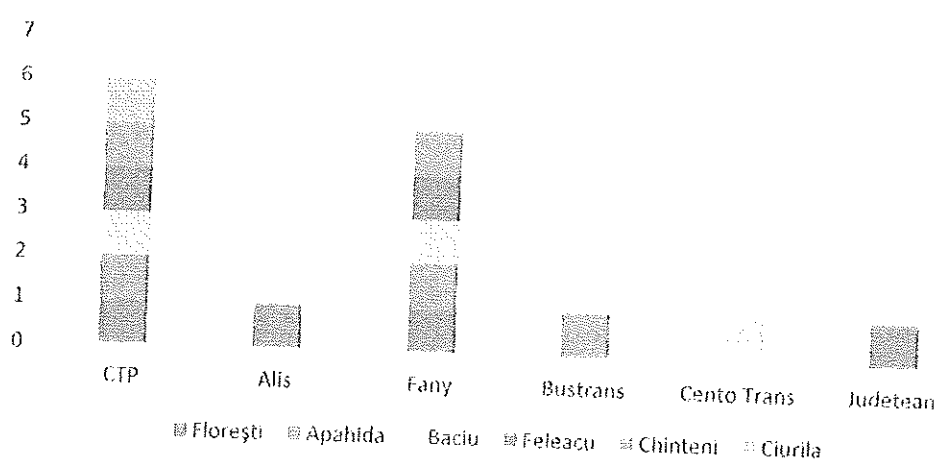
- Revolutionarii din decembrie 1989, Brasov – noiembrie 1987, Valea Jiului – august 1977, conform Legii nr. 341/12.07.2004;
- Somerii conform Legii nr. 76/16.01.2002 si HCL Cluj Napoca nr. 468/06.10.2009;
- Elevii din clasele pregatitoare – clasele XIII, curs de zi, din invatamantul de stat si particular, conform Legii nr. 1/10.01.2011 si HCL Cluj-Napoca nr. 22/17.01.2018
- Elevii orfani, conform Legii nr. 1/10.01.2011 si HCL Cluj-Napoca nr. 194/11.05.2010;
- Persoanele persecutate din motive politice, deportate in strainatate ori constituite in prizonieri, luptatorii in rezistenta anticomunista, conform Decretului-lege nr. 118/30.03.1990, Ordonanta nr. 105/30.08.1999, Ordonanta de urgenta nr. 214/29.12.1999 si Legea nr. 189/02.11.2000;
- Persoane cu dizabilitati sau asistenti, conform Legii nr. 448/06.12.2006, HCL Cluj-Napoca nr. 121/30.03.2010 si HCL nr. 183/09.04.2013;
- Persoane cu dizabilitati cu instotitor, conform Legii nr. 448/06.12.2006, HCL Cluj-Napoca nr. 121/30.03.2010 si HCL nr. 183/09.04.2013;
- Insotitor persoane cu dizabilitati, conform Legii nr. 448/06.12.2006, HCL Cluj-Napoca nr. 121/30.03.2010 si HCL nr. 183/09.04.2013;
- Studentii si masteranzi la zi-buget cu varsta <26, posesori ai unuia din cele sase carduri nebancaire: StudCard, Omnipass, Isic Student, Euro<26 Student, Acard/Akartya si City Card Student, conform Legii nr. 1 din 10.01.2011 si HCL Cluj-Napoca 21/17.01.2018;
- Studentii si masteranzii la zi-buget cu varsta <26 ani – orfani sau proveniti din casele de copii, conform Legii nr. 1 din 10.01.2011 si HCL Cluj-Napoca 21/17.01.2018;
- Beneficiază de abonamente cu reducere 50% pe mijloacele de transport în comun:
  - Donatorii de sânge, conform H.G. nr. 1364/2006;
  - Studentii si masteranzi la zi-taxa si studentii si masteranzii la zi buget cu varsta >26, posesori ai unuia din cele sase carduri nebancaire: StudCard, Omnipass, Isic Student, Euro<26 Student, Acard/Akartya si City Card Student, conform Legii nr. 1 din 10.01.2011 si HCL Cluj-Napoca 21/17.01.2018;
  - Studentii si masteranzi la zi-buget cu varsta <26, care nu poseda unul din cele sase carduri nebancaire, conform Legii nr. 1 din 10.01.2011 si HCL Cluj-Napoca 21/17.01.2018;
  - Doctoranzi cu frecventa, fara limita de varsta, posesori ai unuia din cele sase carduri nebancaire: StudCard, Omnipass, Isic Student, Euro<26 Student, Acard/Akartya si City Card Student, conform Legii nr. 1 din 10.01.2011 si HCL Cluj-Napoca 21/17.01.2018;

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local de către AMTP Cluj, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura, la tariful aprobat prin Hotărârea Adunării Generale a A.D.I. Zona Metropolitană Cluj, în condițiile legii.

### CAPITOLUL III. CONCURENȚĂ<sup>22</sup>

Compania de Transport Public Cluj-Napoca (CTP) este singura entitate care asigura transportul public in comun in toate cele 6 localitati care apartin zonei metropolitane, si anume Comuna Floresti, Comuna Apahida, Comuna Baci, Comuna Feleacu, Comuna Chinteni si Comuna Ciurila.

Companiile concurente care activeaza in zona metropolitana a municipiului Cluj Napoca sunt urmatoarele: Alis, Fany, Bustrans, Cento Trans, Judetean. Acestea asigura transportul cetatenilor in localitatile apartinatoare zonei metropolitane conform graficului de mai jos:



Companiile concurente asigura doar fragmentar transportul in zona metropolitana, o parte dintre locatii fiind neacoperite, spre exemplu Ciurila. La randul sau, orarul este unul gurat in functie de perioadele de varf, anumite companii, neasigurand transport in anumite zile si intervale orare: de exemplu duminica sau la orele tarzii (noaptea sau dimineata cand calatorii sunt mai putini numerosi).

Tariful practicat de concurenta este in marea majoritate mai ridicata, in anumite cazuri fiind pretul biletului dublu.

Tarife practicate	CTP	Fany	Diferență concurență
Comuna Floresti	4 lei	6 lei	+ 2 lei
Comuna Apahida	5 lei	5 lei	0 lei
Comuna Baci	3 lei	6 lei	+ 3 lei

<sup>22</sup> Analiza realizata conform datelor obtinute telefonic de la compania Fany si a celor furnizate pe paginile web <https://www.autogari.ro/>, <http://www.ctpci.ro/>

Comuna Feleacu	4 lei	6 lei	+ 2 lei
Comuna Chitneni	4 lei	3 lei	-1 leu

Capacitatea lor tehnica este de asemenea redusa semnificativ fata de capacitatea tehnica a CTP. Companiile concurente detin doar microbuse sau autobuze intr-un numar mai redus, spre deosebire de CTP a carei baza auto cuprinde pe langa autobuze, tramvaie si troleibuze. In cazul CTP mijloacele de transport sunt intr-o continua modernizare, in anexa 3 sunt prezentate mai multe detalii vizavi de capacitatea tehnica a CTP.

Prin urmare CTP se mentine ca lider in asigurarea transportului de persoane pe raza municipiului si in zona metropolitana prin capacitate tehnica si economica mult superioara concurenteii.

#### CAPITOLUL IV. INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂTĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ A SERVICIULUI PRECUM ȘI A CONDIȚIILOR SOCIALE ȘI DE MEDIU ȘI EXTINDEREA SERVICIULUI

Printre obiectivele urmărite în procesul de organizare a serviciului de transport public local se regasesc:

- asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane;
- corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători sau de mărfuri existente;

Actualul stadiu de dezvoltare al sistemului de transport public local din municipiul Cluj-Napoca trebuie menținut și dezvoltat la același nivel în comunele limitrofe, membre AMTP Cluj, fiind necesare următoarele investiții:

- Achiziționarea următoarelor mijloace de transport în comun:
  - 15 autobuze articulate noi cod CPV3412 1200-3 în valoare de 1.423,24 mii lei bucata, valoarea totală ajungând la 21.349 mii lei;
  - 60 autobuze nearticulate noi cod CPV3412 1400-5 în valoare de 992 mii lei bucata, valoarea totală ajungând la 59.520 mii lei;
  - 12 autobuze articulate SM cod CPV3412 1200-3 în valoare de 145 mii lei bucata, valoarea totală ajungând la 1.740 mii lei;
  - 6 autobuze nearticulate SM cod CPV3412 1100-2 în valoare de 100 mii lei bucata, valoarea totală ajungând la 600 mii lei;
- Achiziționarea următoarelor mijloace fixe:
  - 2 autospeciale cu platforma ridicatoare în valoare de 900 mii lei bucata, valoarea totală ajungând la 1.800 mii lei;
  - 3 autoremorchere în valoare de 880 mii lei bucata, valoarea totală ajungând la 2640 mii lei;
  - 2 autospeciale "Dacia" în valoare de 65 mii lei bucata, valoarea totală ajungând la 130 mii lei;
  - 3 stații de vânzare carduri ticketing în valoare de 30 mii lei bucata, valoarea totală ajungând la 90 mii lei;
  - 1 electrocompresor în valoare de 30 mii lei;

- 1 mașina pentru rectificat șină tramvai în valoare de 35 mii lei;
- 1 automacara în valoare de 950 mii lei;
- 1 mașina pentru rectificat discuri de frână în valoare de 32 mii lei.
- Realizarea următoarelor dotări, construcții și instalații:
  - Instalații supraveghere video autobuze și platforme în valoare de 130 mii lei;
  - Instalație pentru compensare energie în valoare de 25 mii lei;
  - 4 porți termoizolante ITP cu Spălătorie în valoare de 33 mii lei bucata, valoarea totală ajungând la 132 mii lei;
  - 4 porți culosante A autobuze în valoare de 15 mii lei bucata, valoarea totală ajungând la 60 mii lei;
  - 1 centrală termică în clădire administrativă în valoare de 130 mii lei;
  - Lucrări de instalare și alimentare cu energie electrică pentru Info călători în valoare totală de 440 mii lei;
  - Proiectare sediu nou CTP în valoare totală de 130.5 mii lei;
  - Studiu de fezabilitate sau DALI pentru modernizare depou tramvaie în valoare totală de 130 mii lei;

Nr. Crt.	Obiectiv	Valoare mii
1	Total mijloace de transport în comun	83.209
2	Total alte mijloace fixe	5.707
3	Total construcții și instalații	11.177
4	<b>TOTAL GENERAL INVESTIȚII</b>	<b>90.093</b>

**Tabelul 5. Investiții**

Volumul investițiilor necesar pentru creșterea performanțelor și calității serviciului de transport este de 90.093 mii lei. Finanțarea investițiilor menționate se va realiza din surse proprii și din credite bancare contractate de companie. Pentru rambursarea ratelor și a dobânzilor aferente, compania a luat în calcul sumele reprezentând taxa specială instituită pentru asigurarea finanțării investițiilor (taxa fiind colectată de companie). În funcție de evoluția demografică a zonei metropolitane precum și a tendințelor de dezvoltare economico-sociale ale zonei, compania împreună cu U.A.T.-urile componente vor reconsidera necesarul de investiții precum și sursele de



## CAPITOLUL V. CADRUL JURIDIC PENTRU ATRIBUIREA CONTRACTULUI DE PRESTARE A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL (Dacian C. Dragos)

In prezenta secțiune vom expune regimul juridic al contractelor publice prin care poate fi atribuit serviciul public de transport calatori si opțiunile legale la îndemâna Asociației Metropolitane de Transport Cluj pentru atribuirea acestui serviciu.

### 5.1. Serviciul de transport public local in contextul existentei AMTC

Analiza de fata pornește de la faptul ca Asociația Metropolitană de Transport Public Cluj a fost constituită la data de 15.03.2013, având ca scop înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului de transport public local prin servicii regulate din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, si realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz a sistemelor de utilități publice aferente serviciului, pe baza Strategiei de dezvoltare a serviciului de transport public.

Membrii fondatori ai Asociației sunt Municipiul Cluj-Napoca, UAT Comuna Florești, UAT Comuna Chinteni, UAT Comuna Apahida, UAT Comuna Baci, UAT Comuna Ciurila iar ulterior a aderat și UAT Comuna Feleacu.

Operarea rețelei de transport public la nivelul Municipiului Cluj-Napoca este asigurată de Compania de Transport Public Cluj-Napoca S.A., in subordinea Consiliului local al Municipiului Cluj-Napoca, reorganizata prin transformare in societate comercială având ca acționar unic Municipiul Cluj-Napoca. Compania de Transport Public Cluj-Napoca S.A operează 41 linii de autobuze, 7 linii de troleibuze si 3 linii de tramvaie in Cluj Napoca, dar si in toate cele 6 localități care aparțin zonei metropolitane, si anume Comuna Floresti, Comuna Apahida, Comuna Baci, Comuna Feleacu, Comuna Chinteni si Comuna Ciurila. Companiile concurente care activează in zona metropolitana a municipiului Cluj Napoca asigura doar fragmentar transportul in zona metropolitana, o parte dintre locații fiind neacoperite, spre exemplu Ciurila. Graficul de prestare a serviciului de către companiile private este unul pur comercial, concentrat pe perioadele de vârf de trafic, fără a se asigura transportul duminica sau la orele târzii. De asemenea, capacitatea lor tehnica este redusa semnificativ fata de capacitatea tehnica a CTP. Companiile concurente dețin doar microbuze sau autobuze intr-un număr mai redus, spre deosebire de CTP a cărei baza auto cuprinde pe lângă autobuze, tramvaie si troleibuze.

In aceste condiții, se pune problema care este modalitatea de gestionare a serviciului de



transport local care sa corespunda cel mai bine interesului public si obiectivelor de serviciu public de interes general, si sa respecte intru totul dispozițiile legale relevante in domeniu.

## **5.2. Regimul juridic aplicabil transportului local de calatori**

Transportul local de calatori este supus regulilor juridice decurgând din:

- a) Legislația achizițiilor publice si concesiunilor
- b) Legislația specifica serviciilor publice de transport, amintite si analizate mai sus.
- c) Regulilor ajutorului de stat, care devin aplicabile in cazul in care serviciul de transport local se prestează pe baza unui drept exclusiv sau special.

Dreptul achizițiilor publice si al concesiunilor reglementează regulile de atribuire, contestare si management al contractelor de achiziții publice si concesiuni, ce își au ca sursă norme juridice internaționale, europene și naționale. Dreptul achizițiilor publice este profund europeanizat, în sensul că regulile sale își au sorgintea în directivele UE și în mai puțină măsură în filosofia normativă națională. După cum se știe, aderarea la Uniunea europeană presupune din partea statelor membre renunțarea la o parte din suveranitatea națională și transferarea puterii de legiferare către instituțiile Uniunii.

## **5.3. Calitatea de entitate contractantă a Asociației Metropolitane de Transport Cluj**

*Asociația Metropolitană Cluj este o entitate contractanta in sensul Legii 99/2016 a achizițiilor publice sectoriale si a Legii 100/2016 a concesiunilor. In aceasta calitate, are obligatia respectarii legislatiei achizițiilor publice, in totalitate sau doar partial (daca incadreaza printre exceptiile de la procedurile de atribuire). Si in cazul in care se incadreaza printre exceptii, in atribuirea contractelor trebuie observate principiile dreptului UE – concurenta, transparenta, nediscriminarea, tratamentul egal.*

In conformitate cu Legea 99/2016, art.4, sunt entități contractante orice entitate care desfășoară una dintre activitățile relevante prevăzute la art. 5-11 și care se încadrează în una dintre următoarele categorii:

- a) autorități contractante în sensul art. 3 alin. (1) lit. e);
- b) întreprinderile publice în sensul art. 3 alin. (1) lit. bb);
- c) oricare subiect de drept, altul decât cele prevăzute la lit. a) și b) care funcționează în baza unor drepturi exclusive sau speciale, astfel cum sunt definite la art. 3 alin. (1) lit. t), acordate de o entitate competentă;

De asemenea, in conformitate cu Articolul 10 din Legea 100/2016, au calitatea de entități contractante, următoarele entități, cu condiția să exercite una dintre activitățile prevăzute în anexa nr. 2 și să atribuie un contract de concesiune pentru exercitarea uneia dintre activitățile respective:

a) autoritățile contractante; acest text trebuie citit coroborat cu art.9 din aceeași lege, conform căruia au calitatea de autorități contractante: a) autoritățile și instituțiile publice centrale sau locale; b) organismele de drept public; c) asocierile care cuprind cel puțin o autoritate contractantă dintre cele prevăzute la lit. a) sau b). *Constatam ca AMC se încadrează la litera c, fiind o asociere de autorități contractante – unitățile administrativ teritoriale.*

b) întreprinderile publice;

c) oricare subiecte de drept, altele decât cele prevăzute la lit. a) și b), care funcționează pe baza unor drepturi exclusive sau speciale acordate pentru exercitarea uneia dintre activitățile prevăzute în anexa nr. 2.

In considerarea celor de mai sus, Asociația Metropolitană de Transport Cluj intra sub incidența legislației achizițiilor publice sectoriale (Legea 99/2016) sau a concesiunilor (Legea 100/2016) pentru delegarea gestiunii serviciului public de transport calatori pe raza metropolitană.

Datorita faptului ca serviciul public de transport calatori se pretează la finanțarea in primul rând prin tarife, modalitatea de gestionare adecvata pare a fi concesiunea, care presupune ca operatorul care prestează serviciul sa încaseze tarife de la utilizatorii serviciului public.

In condițiile in care serviciul de transport este unul de interes general, fara caracter economic așadar, nu se pune problema acoperirii integrale a costurilor din tarife, ci se poate recurge si la subvenționarea serviciului de către Asociația Metropolitană Cluj.

#### **5.4. Opțiunea între achiziție publică și concesiune**

Normele europene și cele naționale de transpunere fac distincție clară între două tipuri de contracte care uneori sunt confundate, în condițiile în care alegerea instrumentului contractual este o decizie esențială pentru autoritățile contractante în procesul de cheltuire a fondurilor publice. Astfel, contractul de concesiune se deosebește de contractul de achiziție publică prin compensația pentru lucrările/serviciile efectuate, care poate consta fie exclusiv în dreptul de exploatare a lucrării/serviciului, fie în dreptul de exploatare și o plată . În plus, doar concesiunea de lucrări și servicii este reglementată la nivelul UE, concesiunea de bunuri fiind o opțiune pur națională, la noi reglementată prin OUG 54/2006 privind concesiunea de bunuri.

Art.5 alin 1 lit. h) din Legea 100/2016 a concesiunilor definește contractul de concesiune de servicii ca fiind un contract cu titlu oneros, asimilat potrivit legii actului administrativ, încheiat în scris, prin care una sau mai multe entități contractante încredințează prestarea și gestionarea de servicii, altele decât executarea de lucrări prevăzută la lit. g), unuia sau mai multor operatori economici, în care contraprestația pentru servicii este reprezentată fie exclusiv de dreptul de a exploata serviciile care fac obiectul contractului, fie de acest drept însoțit de o plată;

Articolul 7 din lege impune realizarea unui studiu de fundamentare care sa justifice alegerea între achiziție publică și concesiune, dar și între modalitățile de atribuire – competitivă sau *in-house* (monopol, neconcurențială): „În orice situație în care o entitate contractantă intenționează să realizeze un proiect prin atribuirea unui contract pe termen lung, care să cuprindă fie executarea de lucrări și operarea rezultatului lucrărilor, fie prestarea, gestionarea și operarea de servicii, entitatea contractantă are obligația de a elabora un studiu de fundamentare prin care se vor demonstra necesitatea și oportunitatea realizării proiectului în acest mod.” Art.14 din Normele metodologice la Legea 100/2016 vin să detalieze cuprinsul acestui studiu:

„(1)În aplicarea art. 7 din Lege, entitatea contractantă determină, pe baza analizei economico-financiare prevăzute la art. 13, modul în care proiectul ar trebui realizat: fie printr-o concesiune, fie printr-un contract de achiziție publică.”

Mai mult , Articolul 15 din Norme explica importanta și scopul studiului:

„Rezultatele studiului de fundamentare a deciziei de concesiune trebuie să justifice necesitatea și oportunitatea concesiunii și să demonstreze că: (...) c)au fost luate în considerare diverse alternative de realizare a proiectului; d)varianta de realizare a proiectului prin atribuirea unui contract de concesiune este mai avantajoasă în raport cu varianta prin care proiectul este prevăzut a fi realizat prin atribuirea unui contract de achiziție publică;”

În fine, Articolul 8 din legea 100/2016 impune entității contractante să analizeze dacă atribuirea contractului implică transferul unei părți semnificative a riscului de operare către operatorul economic, în acest caz contractul va fi considerat contract de concesiune. Dimpotrivă, în cazul în care, ca urmare a analizei entitatea contractantă constată că o parte semnificativă a riscului de operare, nu va fi transferată operatorului economic, contractul respectiv va fi considerat contract de achiziție publică sau contract sectorial, după caz.

Este important prin urmare să reținem că dreptul de a exploata lucrările sau serviciile reprezintă principala caracteristică a contractului de concesiune și implică mereu transferul către concesionar a unui risc de operare de natură economică, chiar dacă o parte a riscului revine în continuare autorității. Riscul transferat concesionarului implică o expunere reală a la situațiile neprevăzute care pot apărea pe piață (Recitalul 20 al Directivei 2014/23/UE). Totodată, riscul trebuie să fie semnificativ. Mai exact, dacă o reglementare sectorială elimină riscul prevăzând o garanție pentru concesionar, condiția transferului riscului nu este îndeplinită. Totuși, Recitalul 19 al directivei stabilește că „[...] [f]aptul că riscul este limitat de la bun început nu ar trebui să excludă posibilitatea considerării contractului drept concesiune. Acesta poate fi cazul, de exemplu, în sectoarele cu tarife reglementate sau atunci când riscul de operare este limitat prin intermediul contractelor care prevăd compensări parțiale, inclusiv compensări în cazul încetării anticipate a concesiunii, din motive imputabile autorității contractante sau entității contractante sau din motive de forță majoră”. Tot în cuprinsul recitalurilor directiva stabilește că riscul nu trebuie să depindă de părți și că riscurile de tipul celor legate de gestionarea inadecvată, de nerespectarea contractelor de către operatorul economic sau de o situație de forță majoră nu sunt hotărâtoare în vederea clasificării unui contract drept concesiune. Un risc de operare în sensul directivei este riscul privind cererea reală pentru lucrările sau serviciile care fac obiectul contractului. Riscul de ofertă este riscul legat de furnizarea lucrărilor sau a serviciilor ce fac obiectul contractului, în special riscul că cererea nu va corespunde ofertei.

Desigur, nimic nu împiedică o autoritate/entitate contractantă să înlătore orice dubiu aplicând regimul mai strict reglementat în cuprinsul Directivei 2014/24/EU. Atribuirea contractului va fi nelegală ori de câte ori testul transferului riscului nu se confirmă iar autoritatea a ales să aplice regimul mai „light” al concesiunilor unui contract care ar fi trebuit în realitate calificat drept contract de achiziție publică.

Curtea de Justiție a construit prin jurisprudența sa regimul contractelor de concesiune care a fost codificat prin Directiva 2014/23/UE. Reproducem mai jos sinteza celor mai importante decizii ale CJUE în materia contractelor de concesiune<sup>23</sup>:

(i) Spre deosebire de contractele de achiziții publice, unde remunerația este reprezentată de plata directă făcută de autoritate operatorului economic, în cazul concesiunilor această remunerație constă în dreptul de exploatare a propriilor prestații, concesionarul asumându-și riscul

---

<sup>23</sup> A se vedea A. S. Ciobanu, Regimul contractelor de concesiune, *supra* n 30., , p. 45.

acestei exploatări (Hotărârea *Parking Brixen*, pct. 39-43<sup>24</sup>; Hotărârea Comisia/Italia, 2007, pct. 33-37<sup>25</sup>);

(ii) Concesionarul dispune în cadrul unui contract de concesiune de o anumită liberă economică pentru a stabili condițiile de exploatare a dreptului dobândit prin contractul încheiat cu autoritatea contractantă, fiind prin urmare expus riscurilor legate de acea exploatare;

(iii) Pentru a fi în prezența unei concesiuni trebuie verificat dacă modul de remunerare constă în dreptul de a exploata un serviciu și implică asumarea riscului legat de exploatarea acestui serviciu. Calificarea unui contract drept contract de concesiune impune ca autoritatea contractantă să transfere către concesionar totalitatea sau cel puțin o parte a riscurilor la care este expusă<sup>26</sup>;

(iv) Instanța națională este singura în măsură să aprecieze, analizând contractul de concesiune, dacă riscul existent a fost transferat în totalitate sau într-o proporție semnificativă de către autoritatea contractantă, cu mențiunea că nu trebuie luate în considerare riscurile de ordin general ce rezultă din modificările reglementării, survenite în cursul executării contractului (Hotărârea pronunțată în cauza *Eurawasser C-206/08*, pct. 77-79<sup>27</sup>);

(v) Riscul de exploatare economică trebuie înțeles ca riscul de expunere la hazardul pieței care se poate traduce prin riscul de concurență cu alți operatori, riscul unei inadecvări între oferta și cererea de servicii, riscul de insolabilitate a debitorilor prețurilor serviciilor furnizate, riscul neacoperirii integrale a cheltuielilor de exploatare prin încasări sau riscul de răspundere pentru un prejudiciu legat de o neîndeplinire a serviciului (Hotărârea pronunțată în *Eurawasser* pct. 66-67);

(vi) Nu intră în sfera riscului de exploatare specific concesiunilor riscul legat de proasta gestionare sau de erorile de apreciere din partea operatorului economic, acestea fiind inerente

<sup>24</sup> Hotărârea din 13 octombrie 2005, cauza C-458/03, *Parking Brixen*, EU:C:2005:605.

<sup>25</sup> A se vedea Hotărârea pronunțată de CJUE din 18 iulie 2007 în cauza *Comisia Comunităților Europene/Italia C-382/05*, *supra*, n. 11.

<sup>26</sup> A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza *Eurawasser C-206/08*, *Wasser- und Abwasserzweckverband Gotha und Landkreisgemeinden (WAZV Gotha)/Eurawasser Aufbereitungs- und Entsorgungsgesellschaft mbH*, EU:C:2009:540, în care Curtea a reținut că, „[...] [d]in compararea acestor două definiții rezultă că diferența dintre un contract de servicii și o concesiune de servicii constă în contraprestația lucrării. Contractul de servicii presupune un echivalent financiar care este plătit direct de autoritatea contractantă prestatorului de servicii (a se vedea în acest sens Hotărârea *Parking Brixen*, citată anterior, punctul 39). În timp ce, în cazul unei concesiuni de servicii, echivalentul financiar constă în dreptul de a exploata serviciul, fie singur, fie însoțit de un preț. [...] În lumina criteriului prevăzut la punctul 51 din prezenta hotărâre, faptul că prestatorul de servicii este remunerat prin plăți ce provin de la terți, în speță de la utilizatorii serviciului respectiv, reprezintă una dintre formele pe care le poate lua exercitarea dreptului, recunoscut prestatorului, de a exploata serviciul.”

<sup>27</sup> Hotărârea pronunțată în cauza *Eurawasser C-206/08*, EU:C:2009:540.

oricărui contract, indiferent dacă acesta corespunde unui contract de achiziții publice sau unei concesiuni de servicii (Hotărârea pronunțată în *Privater Stadler* pct. 38);

(vii) Constituie o concesiune și contractul de servicii în derularea căruia tarifele percepute de operatorul economic de la utilizatorii finali nu sunt stabilite unilateral de către acesta, ci sunt negociate cu autoritățile contractante. De asemenea, nu schimbă calificarea faptul că plata tarifelor pentru serviciile prestate nu se face direct de către utilizatorii finali, ci prin intermediul unui organism de reglementare însărcinat cu colectarea și virarea sumelor în discuție (Hotărârea pronunțată în a *Privater Stadler* pct. 28);

În contextul considerațiilor de mai sus, este necesară o analiză a transferului riscului de operare pentru a determina tipul de contract aplicabil. Din datele furnizate de Asociația Metropolitană de Transport Cluj, costul serviciului va fi finanțat după cum urmează:

- 80% din tarife încasate de la utilizatorii serviciului
- 20% din sume plătite de UAT-urile componente ale Asociației ca și compensație pentru serviciul public

Conform Articolului 6 din Regulamentul 1047/2007, *compensația de serviciu public este*

„(1) Orice compensație legată de o normă generală sau de un contract de servicii publice respectă dispozițiile prevăzute la articolul 4, indiferent de modul în care a fost atribuit contractul. Orice compensație, indiferent de natura ei, legată de un contract de servicii publice atribuit direct în conformitate cu articolul 5 alineatul (2), (4), (5) sau (6) sau legată de o normă generală trebuie, de asemenea, să respecte dispozițiile enunțate în anexă.

(2) La solicitarea scrisă din partea Comisiei, statele membre comunică în termen de trei luni sau într-un termen mai lung prevăzut de solicitare toate informațiile pe care Comisia le consideră necesare pentru a stabili dacă respectiva compensație acordată este compatibilă cu prezentul regulament”

*In aceste condiții, este evident transferul riscului de operare către operatorul de transport, dar și faptul că fiind un serviciu public de interes general, controlul prestării acestuia va rămâne în sarcina Asociației, care va fi finanțată eventualele situații în care costurile de operare depășesc veniturile din tarife și astfel este nevoie de compensație de serviciu public.*

### **5.5. Opțiunile legale pentru prestarea serviciului public de transport local calatori**

In conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere,

transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca obiect transportul rutier public de persoane, este considerat ca fiind *transport rutier local de persoane*. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate *trasee locale* în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

În acest context, AMTC are la dispoziție mai multe alternative de prestare a serviciului de transport calatori:

#### **5.5.1. Prestarea directă**

Prestarea directă, fără intermediari, a serviciului de transport local calatori, utilizând infrastructura proprie. Aceasta varianta este exclusă datorită faptului că asociația nu este operator de transporturi și are doar competențe de reglementare și autorizare în domeniu, conform actului de asociere. De asemenea, nu deține capacitatea tehnică de prestare a serviciului.

#### **5.5.2. Delegarea gestiunii**

Delegarea de gestiune a serviciului presupune prestarea serviciului de către un operator economic sau mai mulți, în condiții de concurență sau de monopol (*in-house*).

În conformitate cu art. 23 alin. 1 și 2 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local: "Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesionare a serviciului de transport public local prin care autoritățile administrației publice locale transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii. În cadrul unei localități, al unei asociații de dezvoltare comunitară sau al unui județ, serviciul de transport public local va fi atribuit în gestiune delegată prin hotărâre a consiliului local, a consiliului județean sau a Consiliului General al Municipiului București, respectiv, a asociației de dezvoltare comunitară, după caz."

##### **5.5.2.1. Delegarea gestiunii pe principii concurențiale**

De regulă, delegarea gestiunii serviciului public de transport trebuie realizată în condiții concurențiale, prin aplicarea unei proceduri de atribuire competitive (art.50 din Legea 100/2016). 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. În special, dispozițiile prezentului regulament nu aduc atingere obligațiilor care revin autorităților publice în temeiul directivelor privind atribuirea de contracte de achiziții publice, în cazul în care contractele respective de servicii publice se înscriu în (domeniul de aplicare al acestor directive)”

Ideea este întărită 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 (4), (5) și (6). Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de 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.”

Dacă valoarea contractului de concesiune este sub pragurile prevăzute de Directiva 23/2014/EU (preluate în Legea 100/2016), contractul va fi atribuit totuși cu respectarea *principiilor* Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene.

Astfel, prin hotărârea pronunțată de Curte în cauza *Telaustria* s-a afirmat pentru prima oară în mod expres că, deși sunt excluse de la regimul instituit de directive, contractele de concesiune de servicii sunt supuse principiilor egalității de tratament, nediscriminării și transparenței prevăzute în cuprinsul TFUE<sup>28</sup>. Curtea a stabilit că principiul nediscriminării implică cel puțin o obligație de transparență care să permită un grad suficient de publicitate a contractului, încât să poată exista competiție, iar procedura de atribuire să poată fi revizuită cu imparțialitate (pct. 61-62 din hotărâre). Aceste principii au fost dezvoltate în jurisprudența ulterioară (cauza C-275/98, *Unitron Scandinavia* și alții, EU:C:1999:567, cauza C-264/03, *Comisia/Franța*, EU:C:2005:620, cauza C-

<sup>28</sup> Hotărârea din 7 decembrie 2000, cauza C-324/98. *Telaustria și Telefonadress*, EU:C:2000:669.



231/03, Consorzio Aziende Metano (Coname)/Comune di Cngia de Botti, EU:C:2005:487. cauza C-458/03, Parking Brixen, EU:C:2005:605).

De pildă în cauza *Coname*<sup>29</sup>, Curtea a analizat atribuirea directă de către municipalitate a unui contract de concesiune, respectiv delegarea gestiunii unui serviciu public de distribuire a gazului metan. După ce a precizat faptul că autoritățile contractante au o obligație de transparență și în ceea ce privește încheierea contractelor ce nu intră sub incidența directivei, Curtea a menționat că o atare obligație nu implică cu necesitate, în toate cazurile, lansarea unei invitații formale de participare, în sensul directivei. Asigurarea publicității intenției de încheiere a contractului poate fi făcută chiar și prin intermediul unei scurte descrieri a contractului ce urmează a fi atribuit, precum și a modalității de atribuire și datele de contact ale autorității contractante, împreună cu eventuale informații adiționale disponibile pe internet sau care pot fi obținute în urma unei atare solicitări de autoritatea contractantă<sup>30</sup>. Un atare test al transparenței, astfel cum a fost prefigurat de către Curte, ar trebui să permită unei entități economice dintr-un alt stat membru accesul la toate informațiile necesare cu privire la concesiune, astfel încât această să aibă posibilitatea să își exprime interesul. Ulterior, în hotărârea pronunțată în cauza *Parking Brixen*<sup>31</sup>, Curtea a reafirmat concluziile din *Telaustria* și *Coname* precizând că, odată cu atribuirea unor contracte ce nu intră în sfera de incidență a directivelor, cum ar fi contractele de concesiune, autoritățile contractante trebuie să respecte interdicția de discriminare pe motiv de naționalitate și principiul egalității de tratament care sunt foarte profund legate de principiul libertății de stabilire și de principiul libertății de a presta servicii.

Comisia la rândul său a stabilit prin comunicările sale cu privire la concesiuni că obligația de a asigura transparența procedurii mai implică și obligația de a organiza o competiție (nu neapărat printr-o procedură din cele reglementate în cuprinsul Directivelor 17 și 18), termene rezonabile, transparentizarea criteriilor de atribuire<sup>32</sup>.

#### 5.5.2.2. Delegarea gestiunii în condiții de monopol

Considerațiile de mai sus sunt valabile în cazul în care se dorește atribuirea competitivă a contractului. Prin excepție de la atribuirea competitivă a serviciului de transport local, entitățile

<sup>29</sup> Hotărârea din 21 iulie 2005, cauza C-231/03, Consorzio Aziende Metano (Coname)/Comune di Cngia de Botti, EU:C:2005:487.

<sup>30</sup> A se vedea D.C. Dragoș și R. Vornicu, Regimul aplicabil contractelor de achiziții publice ce nu intră sub incidența directivelor Uniunii Europene. O perspectivă comparată, în RRDE, nr. 3/2015, pp. 77-113.

<sup>31</sup> Hotărârea din 13 octombrie 2005, cauza C-458/03, Parking Brixen, EU:C:2005:605, pct. 68-76.

<sup>32</sup> A se vedea Comunicarea interpretativă a Comisiei cu privire la contractele de concesiune. JO, C 121 2000, p. 2.

contractante pot decide delegarea gestiunii serviciului în condiții neconcurențiale, prin atribuire directă. Prevederile legale aplicabile în această situație sunt discutate în cele ce urmează.

*A. Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 vine să completeze cadrul legal aplicabil serviciului de transport local calatori și consacra două posibilități de delegare a gestiunii serviciului:*

a) În primul rând, Regulamentul statuează în Recitalul 12 faptul că statele membre și autoritățile locale pot organiza serviciul de transport calatori prin delegarea lor către companii private sau publice:

„Din perspectiva dreptului comunitar, nu prezintă importanță dacă serviciile publice de transport de călători sunt exploatate de către întreprinderi publice sau private. Prezentul regulament se bazează pe principiul neutralității în ceea ce privește regimul proprietății menționat la articolul 295 din tratat, pe principiul dreptului statelor membre de a defini serviciile de interes economic general menționat la articolul 16 din tratat, precum și pe principiile subsidiarității și proporționalității menționate la articolul 5 din tratat.”

b) În al doilea rând, Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite expres, la Articolul 5 alin. (2), dacă legislația națională nu interzice acest lucru, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern controlat de către autoritatea contractantă:

“orice autoritate locală competentă, fie că este autoritate de sine stătătoare, *fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport călători*, poate decide să presteze ea însăși serviciile publice de transport de călători sau să atribuie contractele de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente”.

Prin urmare, Regulamentul european da posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia municipalitatea sa aibă *controlul* integral. Relevant aici este și recitalul 18 din Regulament:

„Sub rezerva dispozițiilor relevante ale dreptului intern, orice autoritate locală sau, în absența acesteia, orice autoritate națională poate decide să presteze propriile servicii publice de transport de călători în domeniul pe care îl administrează sau să le încredințeze unui operator intern fără a organiza o procedură competitivă de atribuire. Cu toate acestea, pentru a asigura condiții de

concurență echitabile, această opțiune de prestare proprie trebuie să fie strict controlată. Autoritatea competentă sau grupul de autorități competente care oferă servicii publice integrate de transport de călători, în mod colectiv sau prin intermediul membrilor săi, ar trebui să exercite controlul necesar. (...)"

Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare obligatorii, respectiv autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă. Aceste obligații au menirea de a informa potențialii jucători pe piață de intenția de a conferi un monopol în domeniul vizat (recitalul 29 din Regulamentul 1470/2007).

Prevederile Regulamentului sunt dublate de legislația națională. Legea 92/2007 art.27 și art.30 alin.(6) privind serviciile de transport public local, reia dispozițiile Regulamentului. Astfel, se permite atribuirea *directă, fără licitație*, în cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b).

La art.30 alin.(6) a aceluiași act normativ se prevede ca:

„pot presta serviciul de transport public local în gestiune delegată, *cu contract de delegare a gestiunii fără licitație, prin acordare directă*, operatorii de transport rutier prevăzuți la alin.(2) lit.a) și b) și transportatorii prevăzuți la alin.(3) lit.a) și b):

- societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;
- societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale al caror capital social este detinut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile.

Legislația națională nu aduce nimic în plus față de prevederile Regulamentului, acesta din urmă fiind direct aplicabil în ordinea juridică a statelor membre.

Articolul 5 din Regulament stabilește regimul juridic al diferitelor tipuri de contracte prin care se poate atribui serviciul public de transport calatori. Astfel, regula este ca atribuirea serviciului prin *concesii* se supune regulilor din Regulamentul 1047/2007, iar atribuirea prin achiziție publică se supune regulilor din Directivele achizițiilor publice (la acel moment erau în vigoare Directivele 2004/17/CE sau 2004/18/CE, acum acestea fiind înlocuite cu Directivele 2014/24/EU și 25/2014/EU). În cazul contractului de achiziție publică, *este exclusă atribuirea directă operatorilor afiliați, prin urmare este obligatorie o procedură competitivă.*

***B. Legea 100/2016 exclude de la aplicarea sa concesiunile de servicii de transport local calatori, prin urmare acestea pot fi atribuite în conformitate cu legislația internă specială.***

Astfel, în secțiunea „Exceptări aplicabile concesiunilor de lucrări sau concesiunilor de servicii atribuite de entitățile contractante”, se prevede la articolul 27 ca :

„(1) Prezenta lege nu se aplică:

a) concesiunilor de servicii atribuite unei entități contractante, în sensul art. 10 alin. (1) lit. a), sau unei asocieri a acestora, în baza unui drept exclusiv acordat în baza unor acte legislative sau administrative, în conformitate cu principiile TFUE;

b) concesiunilor de servicii atribuite unui operator economic, în baza unui drept exclusiv acordat în conformitate cu principiile TFUE și cu actele juridice ale Uniunii Europene care stabilesc norme comune privind accesul pe piață, aplicabile activităților prevăzute în anexa nr. 2<sup>33</sup>;

c) concesiunilor de servicii de transport aerian acordate în baza unei licențe de operare în sensul Regulamentului (CE) nr. 1.008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate;

d) *concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.*”

---

<sup>33</sup> Anexa 2 Punctul 4. Transporturi (1) Este considerată activitate relevantă în domeniul transporturilor punerea la dispoziție sau exploatarea rețelelor destinate să furnizeze un serviciu public în domeniul transportului pe calea ferată, cu sisteme automate, cu metroul, tramvaiul, troleibuzul, autobuzul sau prin cablu. (2) În sensul prevederilor alin. (1), se consideră că există o rețea pentru prestarea serviciilor de transport, în cazul în care condițiile de operare, care pot viza rutele ce urmează a fi deservite, capacitatea de transport care urmează să fie asigurată sau frecvența serviciului, sunt prestabilite de o autoritate competentă.

Constatam ca serviciul de transport local calatori se încadrează în aceasta ultima ipoteza, sau ar putea fi obiectul unui drept exclusiv conform lit. b), după cum vom arata mai jos.

### **B.1. Întreprinderea afiliată**

Legea 100/2016, Secțiunea a 7-a, Excepții aplicabile concesiunilor de lucrări sau concesiunilor de servicii atribuite unei **întreprinderi afiliate** prevede la art.33, ca:

„(1) Prezenta lege nu se aplică atribuirii contractelor de concesiune:

a) de către o entitate contractantă unei întreprinderi afiliate;

b) de către o asocieră de mai multe entități contractante, formată exclusiv cu scopul de a derula o activitate prevăzută în anexa nr. 2, unei întreprinderi afiliate la una dintre entitățile contractante respective.

(2) Prevederile alin. (1) sunt aplicabile:

a) în cazul unei concesiuni de servicii, numai dacă cel puțin 80% din cifra medie de afaceri totală în domeniul serviciilor prestate de întreprinderea afiliată, din ultimii 3 ani, provine din prestarea de astfel de servicii pentru entitatea contractantă sau pentru alte întreprinderi cu care este afiliată;

b) în cazul unei concesiuni de lucrări, numai dacă cel puțin 80% din cifra medie de afaceri totală în domeniul lucrărilor executate de întreprinderea afiliată, din ultimii 3 ani, provine din execuția de astfel de lucrări pentru entitatea contractantă sau pentru alte întreprinderi cu care este afiliată.

(3) În sensul prevederilor alin. (1) și (2), întreprindere afiliată reprezintă orice persoană juridică ce desfășoară activități economice și care intră, în conformitate cu prevederile legale referitoare la consolidarea conturilor, în perimetrul de consolidare al entității contractante sau orice persoană juridică ce desfășoară activități economice și care se află în oricare dintre următoarele situații:

a) entitatea contractantă exercită, direct sau indirect, o influență dominantă asupra sa;

b) exercită, direct sau indirect, o influență dominantă asupra unei entități contractante;

c) împreună cu entitatea contractantă se află, direct sau indirect, sub influența dominantă a unei alte persoane care desfășoară activități economice, în virtutea dreptului de proprietate, a unei participări financiare sau a regulilor care îi reglementează activitatea.

Pentru noțiunea de "influență dominantă", prevederile art. 5 alin. (1) lit. s) se aplică în mod corespunzător.

(4) În cazul în care, în funcție de data la care o întreprindere afiliată a fost înființată sau și-a început activitatea, cifra de afaceri nu este disponibilă pentru ultimii 3 ani, este suficient ca întreprinderea să demonstreze că cifra de afaceri prevăzută la alin. (2) lit. a) sau b) este credibilă, în special prin utilizarea previziunilor de afaceri.

(5) În cazul în care mai mult de o întreprindere afiliată la entitatea contractantă cu care formează un grup economic furnizează servicii sau lucrări identice sau similare, procentajele prevăzute la alin. (2) se calculează luând în considerare cifra totală de afaceri care rezultă din prestarea de servicii sau execuția de lucrări de către respectivele întreprinderi afiliate.

(6) Entitățile contractante au obligația de a transmite ANAP sau Comisiei Europene, dacă li se solicită acest lucru, orice informații cu privire la întreprinderile și contractele de concesiune pentru care s-au considerat aplicabile prevederile alin. (1) și (3)."

De asemenea, dispoziții asemănătoare se regăsesc și în regulamentul 1047/2007, aplicabile doar în cazul în care se recurge la concesiune de servicii, nu și la achiziție de servicii:

#### Art.5

„(2) Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.

Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

(a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă exercită controlul, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele

administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100 %, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii;

(b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente; (...)

Din aplicarea criteriilor de mai sus la situația serviciului de transport local de pe raza Asociației Metropolitane de Transport Cluj în raport cu Compania de Transport Cluj, constatam ca:

- a) CTP este întreprindere afiliată UAT Cluj Napoca (membra a AMTC), aflată sub controlul acesteia și ca cel puțin 80% din cifra medie de afaceri totală în domeniul serviciilor prestate de întreprinderea afiliată, din ultimii 3 ani, provine din prestarea de astfel de servicii pentru entitatea contractantă Municipiul Cluj Napoca;
- b) Asociația Metropolitană de Transport Cluj este o asocieră de mai multe entități contractante, formată exclusiv cu scopul de a derula o activitate prevăzută în anexa nr. 2 (transport calatori), prin urmare atribuirea contractului unei întreprinderi afiliate la una dintre entitățile contractante membre ale Asociației, în speță UAT Cluj Napoca, este legală.
- c) CTP este întreprindere afiliată deoarece desfășoară activități economice și care intră, în conformitate cu prevederile legale referitoare la consolidarea conturilor, în perimetrul de consolidare al entității contractante UAT Cluj Napoca
- d) De asemenea, CTP este întreprindere afiliată UAT Cluj Napoca și datorită faptului ca entitatea contractantă exercită, direct, o influență dominantă asupra sa. Influența

dominanta se prezuma în cazul relației UAT Cluj Napoca – CTP prin faptul ca: UAT Cluj Napoca deține majoritatea capitalului scris a CTP, deține controlul total al întreprinderii și are competența de a numi în componența consiliului de administrație, a organului de conducere sau de supraveghere *toți* membrii acestuia.

*In considerarea celor de mai sus, atribuirea directă de către AMTC a contractului de prestare a serviciului de transport local calatori către CTP este o soluție legală, fiind întemeiată pe art. 27 și 33 din Legea 100/2016.*

## **B.2. Considerente despre implicațiile legale ale opțiunii in-house întemeiate pe art.36 din legea 100/2016.**

Secțiunea a 10-a „Exceptări aplicabile concesiunilor de lucrări sau concesiunilor de servicii încheiate între entități din sectorul public” a Legii 100/2016 consacră posibilitatea de a atribui direct contractul unei entități controlate de Asociația Metropolitană de Transport Cluj.

Astfel, conform articolului 36,

(1) Prezenta lege nu se aplică contractelor de concesiune atribuite de o entitate contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) unei persoane juridice de drept privat sau de drept public, în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

a) entitatea contractantă respectivă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;

b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către entitatea contractantă respectivă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva entitate contractantă;

c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția participațiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

(2) În sensul alin. (1) lit. a), se consideră că entitatea contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) exercită asupra unei persoane juridice un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii, atunci când



exercită o influență determinantă atât asupra obiectivelor strategice, cât și asupra deciziilor importante ale persoanei juridice controlate; un astfel de control poate fi exercitat și de o altă persoană juridică, ea însăși controlată în același mod de către entitatea contractantă respectivă.

(3) Excepția prevăzută la alin. (1) se aplică și atunci când o persoană juridică controlată, care are calitatea de entitate contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a), atribuie o concesiune de lucrări sau o concesiune de servicii entităților contractante care o controlează sau unei alte persoane juridice controlate de aceeași entitate contractantă, cu condiția să nu existe participare privată directă la capitalul persoanei juridice căreia i se atribuie concesiunea de lucrări sau concesiunea de servicii, cu excepția participațiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

(4) Prezenta lege nu se aplică nici contractelor de concesiune atribuite unei persoane juridice de drept privat sau de drept public de către o entitate contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) care nu exercită asupra acelei persoane juridice un control în sensul alin. (1), în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

*a) entitatea contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) exercită în comun cu alte entități contractante asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;*

*b) mai mult de 80% din activitățile respectivei persoane juridice sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către entitățile contractante care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de aceleași entități contractante;*

*c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția participațiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.*

(5) În sensul alin. (4) lit. a), entitățile contractante în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) exercită în comun controlul asupra unei persoane juridice dacă sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

a) organele de decizie ale persoanei juridice controlate sunt compuse din reprezentanți ai tuturor entităților contractante participante, aceeași persoană având dreptul de a reprezenta mai multe sau toate entitățile contractante participante;

b) entitățile contractante sunt în măsură să exercite în comun o influență determinantă asupra obiectivelor strategice și a deciziilor importante ale persoanei juridice controlate;

c) persoana juridică controlată nu urmărește interese contrare celor ale entităților contractante care o controlează.

Dacă s-ar întemeia pe aceste dispoziții legale, atribuirea directă a contractului către CTP ar implica, ca și consecințe legale, faptul ca CTP ar trebui sa devina o întreprindere afiliata Asociației Municipale de Transport Cluj, si nu UAT Cluj Napoca cum este in prezent, ceea ce ar presupune modificarea statutului companiei si emiterea unor noi acte administrative. In viitor, o astfel de soluție poate fi luata in considerare in cazul in care se permanentizează existenta Asociației Metropolitane de Transport Cluj.

### 5.5.3. Acordarea unui drept exclusiv

Atribuirea unui drept exclusiv sau special unui operator economic, in temeiul caracterului de serviciu public de interes general, este posibila in temeiul art. 5 alin 1 lit. o) din Legea 100/2016, care definește drepturile *exclusive* ca fiind drepturi acordate de o autoritate competentă prin orice act legislativ sau act administrativ al cărui efect constă în limitarea exercitării unei activități relevante, dintre cele prevăzute în anexa nr. 2, la o singură entitate și care afectează capacitatea altor entități de a desfășura o astfel de activitate; si drepturile *speciale* (lit. p) ca fiind drepturi acordate de o autoritate competentă prin orice act legislativ sau act administrativ al cărui efect constă în limitarea exercitării unei activități relevante, dintre cele prevăzute în anexa nr. 2, la două sau mai multe entități și care afectează substanțial capacitatea altor entități de a desfășura o astfel de activitate;

Regulamentul 1470/2007 definește la randul sau in art.2 dreptul exclusiv ca fiind

„(f) (...) un drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator”

Mai mult, în articolul 3, regulamentul precizează ca, în cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice.

Art.27 (3) din Legea 100/2016 instituie o obligație pentru ANAP de a informa Comisia Europeană cu privire la drepturile exclusive acordate pentru exercitarea uneia dintre activitățile prevăzute în anexa nr. 2, în termen de o lună de la acordarea dreptului respectiv.

#### **5.6. Justificarea alegerii regimului in-house pentru atribuirea contractului de delegare a gestiunii.**

Decizia atribuirii directe a contractului de gestiune delegată a serviciului de transport local calatori pe raza AMTC către CTP se întemeiază pe următoarele considerente:

1. Compania de transport public Cluj-Napoca este sigura care deține o capacitate de gestiune coordonată, unitară, flexibilă și modernă a transportului public local și metropolitan, în prezent, fiind singura companie care deține o infrastructură de transport adecvată pentru nevoile AMTC.
2. Delegarea gestiunii serviciului în condiții de concurență unei entități private sau mai multor operatori economici privați ar aduce următoarele neajunsuri:
  - a. Anumite segmente de traseu ar rămâne descoperite – a se vedea capitolul CONCURENȚA deoarece operatorii economici privați nu ar putea acoperi traseele neviabile din punct de vedere economic fără o creștere a tarifelor, prin urmare s-ar produce o discriminare între categorii de cetățeni beneficiari ai serviciului.
  - b. Transportul coordonat pe teritoriul asociației metropolitane ar fi îngreunat datorită necesității de coordonare dintre mai multe companii private și CTP, care ar rămâne oricum unicul prestator pentru municipiul Cluj Napoca.
  - c. accesul la acest serviciu nu ar mai fi accesibil în mod egal și nediscriminatoriu pentru toate categoriile de cetățeni, deoarece cetățenii care locuiesc în zone care nu prezintă interes pentru un operator privat nu vor beneficia de servicii similare cu cei din zonele de interes major. Sigur că AMTC poate interveni prin

compensarea financiară a acestor rute, însă compensarea financiară acordată unui operator privat ridică în plus probleme legate de regimul ajutoarelor de stat.

- d. CTP este singura companie *publica* din Asociația Metropolitană, prin urmare singura care-și poate asuma riscurile inerente prestării unui serviciu public de interes general, unde profitul este de importanță secundară sau chiar inexistent. În cazul CTP, datorită faptului că este deținută de un membru al AMTC, există siguranța continuității finanțării și continuității prestării serviciului.

Având în vedere cele de mai sus, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul unităților administrativ-teritoriale asociate în cadrul AMTP Cluj se va realiza prin atribuire directă, fără licitație, în conformitate cu dispozițiile art.33 din Legea 100/2016, coroborat cu art. 5 alin. (2) din Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 și cu articolele 27 și 30 alin.(6) din Legea 92/2007.

Contractul de delegare a gestiunii serviciului se va încheia cu un singur operator de transport regional, Compania de Transport Public Cluj-Napoca S.A. Cluj- Napoca întrucât acesta îndeplinește condițiile din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 art. 30 alin. (2) lit. b și anume este "societate comercială rezultată ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al cărui capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile."

Acesta va avea dreptul de a opera pe teritoriul administrativ al AMTP Cluj în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, obligații stabilite în cadrul contractului de delegare, Regulamentului de transport local și în cadrul întregii documentații de atribuire.

#### **5.7. Durata contractului ce va fi atribuit**

În conformitate cu Articolul 16 din legea 100/2016,

(1) Durata contractelor de concesiune este limitată, în scopul evitării denaturării concurenței. Entitatea contractantă estimează durata concesiunii pe baza lucrărilor sau a serviciilor solicitate.

(2) Pentru concesiunile de lucrări sau concesiunile de servicii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, durata maximă a concesiunii nu poate depăși timpul estimat în mod rezonabil necesar concesionarului pentru a obține un venit minim care să permită recuperarea costurilor investițiilor efectuate, a costurilor

în legătură cu exploatarea lucrărilor sau a serviciilor, precum și a unui profit rezonabil.

De asemenea, Normele metodologice din 16 noiembrie 2016 la Legea 100/2016 prevad în articolul 49 ca:

„(1)Entitatea contractantă stabilește, în cadrul documentației de atribuire și în contractul de concesiune, durata concesiunii, ce include și perioada în care concesionarul va realiza lucrările și va presta serviciile ce fac obiectul dreptului său de exploatare.

(2)Durata concesiunii trebuie să poată fi argumentată în baza elementelor prevăzute la alin. (3) și trebuie asumată de entitatea contractantă prin strategia de contractare.

(3)Atunci când stabilește durata concesiunii, entitatea contractantă trebuie să aibă în vedere evitarea restricționării artificiale a accesului la competiție, asigurarea unui nivel minim de profit ca urmare a exploatării într-o perioadă dată, asigurarea unui nivel rezonabil al prețurilor pentru prestațiile care vor fi efectuate pe durata contractului și a altor costuri ce urmează a fi suportate de către utilizatorii finali.”

In fine, regulamentul 1470/2007 precizează în art. 4 ca:

(3) Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Durata contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50 % din valoarea serviciilor în cauză.

(4) Dacă este necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice poate fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract.

In acest context, intenția entității contractante este de a atribui direct contractul către CTP pentru o perioada de 10 ani este justificata si legala, deoarece serviciul de transport local va presupune in majoritate transport cu autobuze si într-o proporție mai mica transport pe sine, iar pentru acest caz Regulamentul impune o durata maxima de 10 ani.

Dacă va fi necesar, ținând seama de condițiile de amortizare a activelor, durata contractului de servicii publice va putea fi prelungită cu cel mult jumătate din durata inițială, în cazul în care operatorul de serviciu public pune la dispoziție active care sunt atât importante în raport cu activele generale necesare pentru prestarea serviciilor de transport de călători vizate de contractul de servicii publice, cât și legate preponderent de serviciile de transport de călători vizate de contract (art.4 alin5 din Regulament)

De asemenea, prin stabilirea unei durate de 10 ani se respecta si Preambulul 15 din Regulament, conform căruia contractele pe termen lung pot duce la închiderea pieței pe o perioadă mai lungă decât este necesar, reducând astfel avantajele presiunii exercitate de concurență, prin urmare contractele de servicii publice ar trebui încheiate pe termen limitat. Menționăm si prevederea conform căreia prelungirea unor astfel de contracte ar putea să se facă sub rezerva unei *confirmări pozitive din partea utilizatorilor*, prin urmare nu este automata sau bazata doar pe condițiile de la art.4 alin5 din Regulament.

## **CAPITOLUL VI. MOTIVELE DE ORDIN ECONOMIC, FINANCIAR, SOCIAL SI DE MEDIU CARE JUSTIFICĂ DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL**

In ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public local trebuie avut în vedere faptul că transportul public urban este al 4-lea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială.

La orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane, transportul în comun este de 10 ori mai eficient din punct de vedere energetic și cu emisii mai reduse de gaze cu efect de seră decât transportul cu autoturismul (1 autobuz = 70 autoturisme care ocupă în trafic 1 km de arteră urbană, la o viteză de deplasare de 50 km/oră). Printre principalele probleme cu

care se confruntă atât autoritățile locale cât și operatorii de transport sunt neglijarea consecințelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban și cel din zonele limitrofe precum și statutul social diferit al mijloacelor de transport: automobilul fiind considerat modern iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate, care nu-și pot permite un autoturism. În acest scop, nu este nevoie numai de sporirea continuității transportului public de calatori și a infrastructurii pentru pietoni și bicicliști, ci și pentru dezvoltarea simultană a infrastructurii rutiere pentru automobile și pentru transportul public de călători pe distanțe scurte.

Printre avantajele delegării gestiunii se regasesc următoarele:

- coordonarea unitară a serviciului de transport;
- acoperirea nevoilor de transport public în comun, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;
- asigurarea infrastructurii, a capacității tehnice și operaționale necesare;
- asigurarea serviciului de transport public de persoane cu respectarea principiilor orizontale în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, non-discriminare, transparență;
- creșterea permanentă a calității serviciului prestat conform planului de investiții anexat (Anexa 2)
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate.

Motivele care justifică concesionarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate

### **1. Motive de ordin legislativ:**

*Referințe legale la nivel european :*

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

- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi - Logistică și Servicii - Transporturi Publice de Pasageri - | definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor

*Referinte legale la nivel national :*

- Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordin al Ministrului internelor si Reformei Administrative nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51 /2006;
- Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;

**2. Motive de ordin economico-financiar**

- a. organizarea serviciului prin gestiune directă ar presupune investiții foarte mari și imediate de la bugetul local pentru dotarea cu mijloace de transport
- b. posibilitatea obținerii de tarife mici pentru o calitate ridicată a serviciului;

**3. Motive de ordin social și de mediu**

- a. infrastructura de transport acoperă nevoile de transport public în comun, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;



- b. îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun prin introducerea autobuzelor electrice.

De-a lungul anilor precedenți autoritățile locale din Cluj-Napoca au avut ca și scop declarat îmbunătățirea transportului în comun. Bugetul general consolidat al municipiului Cluj-Napoca pentru anul 2018, în valoare de 257 milioane de euro prevede punerea în circulație a 11 autobuze electrice și atragerea de finanțări europene pentru achiziția de tramvaie, autobuze electrice și troleibuze dotate cu tehnologie de ultimă generație. Primăria municipiului Cluj-Napoca susține de asemenea menținerea gratuităților la transportul în comun pentru pensionari, studenți și elevi și continuarea lucrărilor de îmbunătățire a infrastructurii pentru tramvaie și troleibuze, depoul Ignat, benzi dedicate și extinderea flotei de transport.

În anul 2016 au fost achiziționate 20 de troleibuze, în prezent aflându-se în derulare o licitație privind achiziționarea a 60 de autobuze diesel euro VI. 15 autobuze, lungi, articulate au fost achiziționate de la compania Mercedes, urmând ca livrarea să aibă loc în anul curent, 2018.<sup>34</sup>

Pentru reînnoirea flotei auto vor fi accesate fondurile europene puse deja la dispoziția orașului prin AXA 4 a Programului Operațional Regional 2014-2020 – dezvoltare urbană durabilă. În următorii ani se vor face investiții în flotă de mijloace de transport în comun. Primăria municipiului Cluj-Napoca a organizat o licitație pentru 30 de autobuze electrice, primele 11 urmând să fie livrate până în luna aprilie anul 2018.

Îmbunătățirea transportului în comun în Cluj-Napoca după modelul marilor orașe europene reprezintă un obiectiv important al municipalității. Experții de la Bruxelles ai Studiului de mobilitate în transportul urban în comun pe polii de creștere naționali consideră Compania de Transport Public Cluj Napoca un model al transportului public de persoane urban și metropolitan din România. În acest sens, experții europeni arată că CTP este un model verificat și consacrat la nivel național, la următoarele capitole:

- modernizare și dezvoltare sistem de transport public de persoane
- accesare și implementare fonduri europene
- management al resurselor și eficiență economică
- înființarea Asociației metropolitane și extinderea sistemului de transport public metropolitan
- transformarea regiei în societate pe acțiuni

---

<sup>34</sup> Conform datelor furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca

- soluțiile în infrastructură, cu precădere în ceea ce privește tramvaiul și introducerea autobuzelor electrice
- implementarea sistemului de ticketing

În ceea ce privește acest din urmă aspect, experții de la Bruxelles au organizat la Cluj o sesiune de analiză comparativă a sistemelor de ticketing implementate în polii de creștere Timișoara și Cluj Napoca. În urma acestei analize a specialiștilor a reieșit faptul că sistemul de ticketing din Cluj Napoca este net superior celui din alte orase, la toate capitolele.

În anul 2017 a fost realizată banda specială dedicată mijloacelor de transport în comun. Această bandă a crescut fluxul de circulație al mijloacelor de transport în comun și apetența clujenilor pentru mijloacele de transport în comun.

Compania de transport public Cluj-Napoca deține o capacitate mare de gestiune a transportului public local și metropolitan, în prezent, fiind singura companie care deține o astfel de infrastructură. Dacă gestiunea serviciului public de transport public local ar fi delegată unei entități private, anumite segmente ar rămâne descoperite, iar accesul la acest serviciu nu ar mai fi accesibil pentru toate categoriile de cetățeni.

Stabilirea unei relații contractuale între administrația locală, ca reprezentant al cetățenilor municipiului Cluj Napoca și operatorul de transport, determină conștientizarea acestuia despre necesitatea executării unui transport sigur și de calitate. Administrația publică locală, prin programele de protecție socială proprii, poate exinde facilitățile pentru transport acordate anumitor categorii sociale.

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență automobilului, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

## CAPITOLUL VII. NIVELUL MINIM AL REDEVENTEI

Prin art. 4 alin. 1 lit. c din Regulamentul nr. 1370/2007/CE privind serviciile de transport feroviar și rutier de călători se stabilesc “modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.”

### 7.1 Raport privind gradul de suportabilitate al populației pentru stabilirea nivelului redevenței pentru concesionarea bunurilor proprietate publică, în vederea prestării serviciului de transport public local de călători.

1. În conformitate cu legea 51/2006, privind servicii comunitare de utilități publice, art.29, alin. 11, lit m „nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; la stabilirea redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietatea publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației”.

2. În conformitate cu pct. 6.3.5. „Principiul acoperirii costurilor“ lit. b “nota de suportabilitate va fi calculată de autoritățile administrației publice locale, municipale sau județene implicate luând în considerare următoarea formulă:

$$\text{Rata de suportabilitate (R}_s\text{) (\%)} = \frac{\text{Totalfactura/hna}}{\text{venitmediu}} \times 100$$

3. Conform aceluiași pct. 6.3.5, lit. C prevede un grad de suportabilitate pentru transportul public local de 3%.

4. Pe baza datelor obținute de la D.J.S. Cluj, datele pe care le anexăm, am determinat nivelul cheltuielilor de transportul pentru Regiunea Nord-Vest astfel:

Din seria datelor comunicate am determinat trei variante în vederea analizei și a luării unor decizii pentru stabilirea redevenței percepute de la operatorul de transport.

a) Varianta 1 (V1) – s-au luat în calcul veniturile minime și cheltuielile minime comunicate de

D.J.S. Cluj.

$$R_s = \frac{138,51lei}{3547,37lei} \times 100 = 3,9\%$$

b) Varianta 2 (V2) – s-au luat în calcul veniturile medii și cheltuielile medii determinate după cifrele comunicate de D.J.S. Cluj.

$$R_s = \frac{168,83lei}{3557,89lei} \times 100 = 4,75\%$$

c) Varianta 3 (V3) – s-au luat în calcul veniturile maxime și cheltuielile maxime comunicate de D.J.S. Cluj.

$$R_s = \frac{204lei}{3570,26lei} \times 100 = 5,71\%$$

Comparând gradele de suportabilitate efective, în toate cele trei variante cu limita de suportabilitate prevăzută în actul normativ menționat, se desprinde următoarea concluzie:

$$V1: 3,9\% > 3\%$$

$$V2: 4,75\% > 3\%$$

$$V3: 5,71\% > 3\%$$

În consecință: nivelul redevenței percepută de la operatorul de transport trebuie să fie minimum posibil întrucât un nivel ridicat al acesteia va conduce inevitabil la următoarele consecințe:

1. Fie creșterea tarifelor de călătorie care ar duce la accentuarea decalajului dintre nivelul actual al gradului de suportabilitate și cel stabilit prin actul normativ menționat.
2. Fie la solicitarea de compensații de la bugetul local în vederea acoperirii diferenței dintre cheltuieli și venituri precum și asigurarea unui profit rezonabil stabilit prin contract.

Anexăm datele comunicate de D.J.S. Cluj.

## CAPITOLUL VIII. DURATA ESTIMATA A CONTRACTULUI

Durata contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în AMTP Cluj este de 10 ani, în conformitate cu prevederile art. 4 alin. 3 din Regulamentul UE nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

Justificarea duratei contractului de delegare rezultă din calculul privind durata medie de amortizare a mijloacelor de transport aflate în dotarea CTP, stabilită astfel:

Felul mijloacelor de transport	Durata normala de serviciu (ani)	Număr de mijloace de transport (bucăți)	Ponderare
Autobuze	10	244	2440
Troleibuze	10	79	790
Tramvaie	17	28	476
<b>TOTAL</b>	<b>X</b>	<b>351</b>	<b>3706</b>

$$Durata medie ponderată de utilizare = \frac{3706}{351} = 10,56 \text{ ani}$$

ANEXA 1<sup>35</sup>

## APAHIDA

Linia	Traseul	Tarif bilet	Tarif		
			abonament lunar	Tarif abonament săptămânal	
M41	Cluj-Napoca	Apahida	4,00	45,00 (ELEVI)	
			5,00 *	115,00 *	32,00 *
M42	Cluj-Napoca	Sânnicoara	3,00		
			4,00 *	100,00 *	28,00 *
M43	Cluj-Napoca	Dezmir	3,00		
			4,00 *	110,00 *	30,00 *
M44	Cluj-Napoca	Corpadea	7,00		
			8,00 *	130,00 *	36,00 *
M45	Cluj-Napoca	Pata	5,00		
			6,00 *	110,00 *	30,00 *
Tarife Intra/Inter comunale			2,00	60,00	17,00

## CHINTENI

Linia	Traseul	Tarif bilet	Tarif		
			abonament lunar	Tarif abonament săptămânal	
M39	Cluj-Napoca	Chinteni	4,00	100,00 *	28,00 *
	Cluj-Napoca	Chinteni Lac	4,00	100,00 *	28,00 *
	Cluj-Napoca	Vechea / Deusu	6,00	110,00 *	30,00 *
M38	Cluj-Napoca	Sânmartin	8,00	140,00 *	40,00 *
	Cluj-Napoca	Măcicașu	8,00	140,00 *	40,00 *
	Cluj-Napoca	Val.Fânațelor	3,00		
M37	Cluj-Napoca	Pădureni	5,00	120,00 *	33,00 *
	Cluj-Napoca	Feiurdeni	7,00	125,00 *	35,00 *
	Cluj-Napoca	Satu Lung	8,00	140,00 *	40,00 *

<sup>35</sup> Sursa: <http://www.ctpcj.ro/>

Tarife Intra/Inter comunale

2,00

60,00

17,00

## BACIU

Linia	Traseul	Tarif bilet	Tarif	
			abonament lunar	Tarif abonament săptămânal
M31	Cluj-Napoca Baci	3,00	60,00	17,00
M32	Cluj-Napoca Suceagu	4,00	110,00 *	30,00 *
	Cluj-Napoca Popești (ram.)	4,00	100,00 *	28,00 *
M33	Cluj-Napoca Corușu	4,00	105,00 *	29,00 *
	Cluj-Napoca Săliștea Nouă	5,00	110,00 *	30,00 *
M34	Cluj-Napoca Rădaia	4,00	105,00 *	29,00 *
	Cluj-Napoca Mera	5,00	110,00 *	30,00 *
Tarife Intra/Inter comunale		2,00	60,00	17,00

## FLORESTI

Linia	Traseul	Tarif bilet	Tarif	
			abonament lunar	abonament săptămânal
M21	Cluj-Napoca Florești (Cetate)	3,00	45,00 (ELEVI)	
		4,00 *	90,00 *	25,00 *
M22	Cluj-Napoca Florești (Șesul de Sus)	3,00	45,00 (ELEVI)	
		4,00 *	90,00 *	25,00 *
M23	Cluj-Napoca Luna de Sus	4,00		
		5,00 *	110,00 *	30,00 *
M24	Cluj-Napoca Florești (Ferma)	3,00	45,00 (ELEVI)	
		4,00 *	90,00 *	25,00 *
M25	Cluj-Napoca Tăuți	4,00		
		5,00 *	110,00 *	30,00 *
M26	Cluj-Napoca Florești (Eroilor)	3,00	45,00 (ELEVI)	
		4,00 *	90,00 *	25,00 *
Tarife Intra/Inter comunale		2,00	60,00	17,00

SALICEA/CIURILA

Linia	Traseul		Tarif bilet	Tarif abonament	Tarif
				lunar	abonament săptămânal
M16	Cluj-Napoca	Sălicea	5,00	110,00 *	30,00 *
	Cluj-Napoca	Ciurila	6,00	120,00 *	33,00 *
	Tarife Intra/Inter comunale		2,00	60,00	17,00

FELEACU

Linia	Traseul		Tarif bilet	Tarif abonament	Tarif
				lunar	abonament săptămânal
M11	Cluj-Napoca	Feleacu (Post)	3,50	100,00 *	28,00 *
	Cluj-Napoca	Feleacu (Releu)	4,00	100,00 *	28,00 *
M12	Cluj-Napoca	Vâlcele (DN 1)	4,50	120,00 *	33,00 *
	Cluj-Napoca	Vâlcele (Sat)	5,00	120,00 *	33,00 *
M13	Cluj-Napoca (Șt.cel Mare)	Gheorgheni	5,00	120,00 *	33,00 *
Tarife Intra/Inter comunale			2,00	60,00	17,00

\* Abonații beneficiază și de o linie gratuită in municipiul Cluj – Napoca



**ANEXA 2**  
**PROGRAMUL DE INVESTITII 2018**

Nr. crt	Obiectivul	Prevederi 2018						
		Buc	P/U mii lei	Val. Mii				
	I. CAP. MIJLOACE DE TRANSPORT IN COMUN							
1.	Autobuze articulate noi cod CPV3412 1200-3	15	1.423,24	21.349				
2.	Autobuze nearticulate noi cod CPV3412 1400-5	60	992	59.520				
3	Autobuze articulate SM cod CPV3412 1200-3	12	145	1.740				
4.	Autobuze nearticulate SM cod CPV3412 1100-2	6	100	600				
5.	TOTAL MIJL. DE TRANSPORT IN COMUN	93	X	83.209				
	II. CAP. ALTE MIJL.FIXE							
6.	Autospeciala cu platforma ridicatoare	2	900	1.800				
7.	Autoremorcher	3	880	2.640				
8.	Autospeciala „Dacia”	2	65	130				
9.	Statie vanzare carduri ticketing	3	30	90				
10.	Electrocompresor	1	30	30				

11.	Masina rectificat sina tramvai	1	35	35				
12.	Automacara	1	950	950				
13.	Masina pt.rectificat discuri de frana	1	32	32				
14.	TOTAL ALTE MIJL. FIXE	X	X	5.707				
	III. CAP. CONSTRUCTII SI INSTALATII							
15.	Instalatii supraveghere video autobuze si platforme	1	130	130				
16.	Instalatie pt. Compensare energie	1	25	25				
17.	Porti termoizolante ITP+Spalatorie	4	33	132				
18.	Porti culisante A. Autobuze	4	15	60				
19.	Centrala termica cladire administrativa	1	130	130				
20.	Lucrari de instalare si alimentare cu energie electrica pt. Inf. calatori	1	440	440				
21.	Proiectare sediu nou CTP	1	130,5	130,5				
22.	Studiu de fezabilitate sau DALI pt. modernizare depou tramvaie	1	130	130				
23.	TOTAL CONSTRUCTII SI INSTALATII	X	X	11.177				

24.	TOTAL G-RAL INVESTITII (rd. 5+14+23)	x	x	90.093				
-----	--	---	---	--------	--	--	--	--

## ANEXA 3

### CAPACITATEA TEHNICA. DETALII

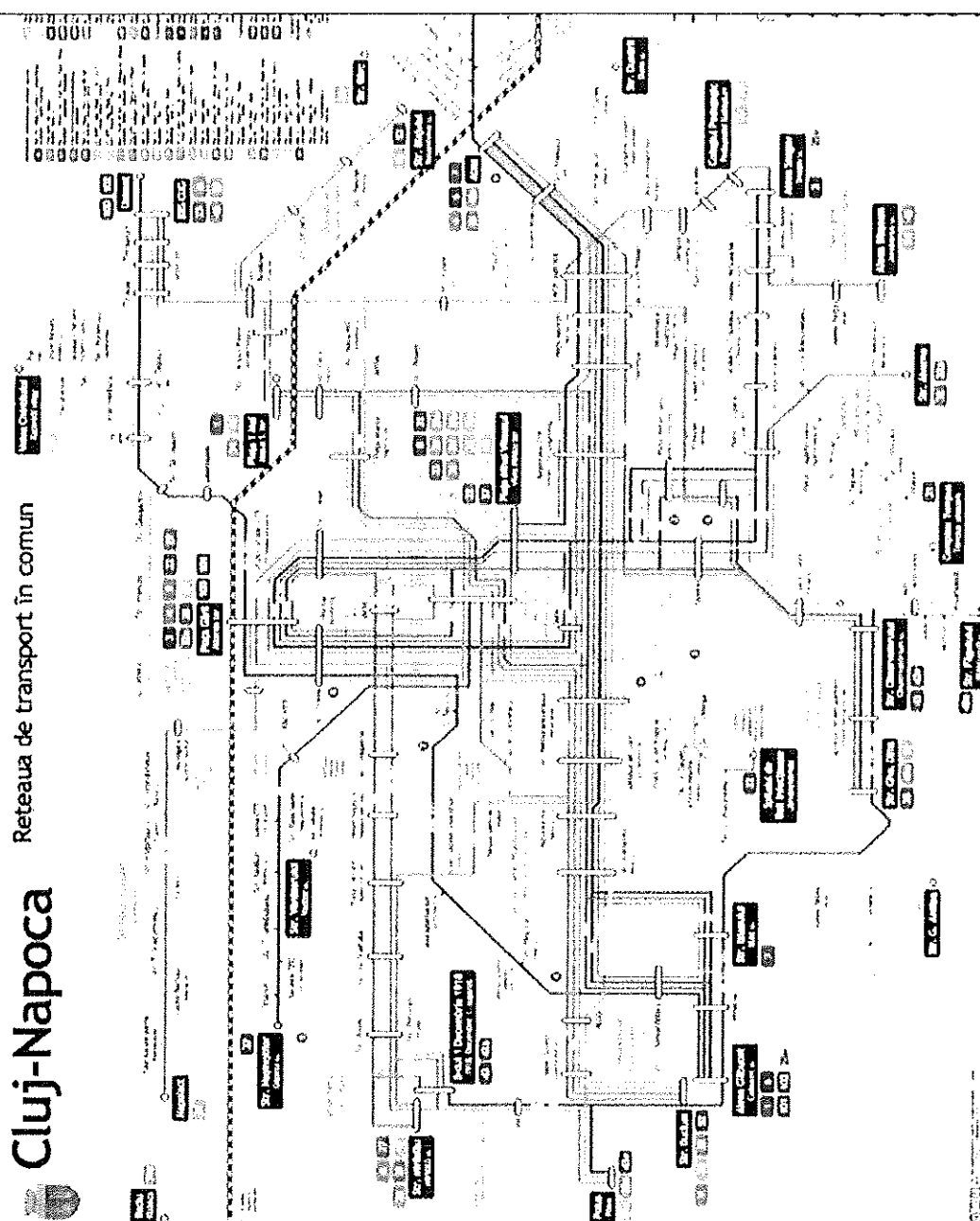
#### 1 Situația existentă relevantă pentru investițiile propuse

##### 1.1 Caracteristicile infrastructurii folosite

CTP Cluj-Napoca SA operează la ora actuală pe 47 linii de autobuze, 7 linii de troleibuz, respectiv 4 linii de tramvai (figura 2.1). Autobuzele asigură transportul unui procent de 65 % din numărul total de călători transportați, troleibuzele asigură transportul unui procent de 23 % din numărul total de călători transportați, iar tramvaiele asigură transportul unui procent de 12 % din numărul total de călători transportați. Datele comunicate de către CTP Cluj-Napoca SA, menționează existența în parcul auto al companiei a unui număr de 236 de autobuze clasice cu motor diesel și normă de poluate cuprinsă între Euro 0 și Euro 6, din care sunt utilizate la vârf într-o zi lucrătoare un număr de 175 de autobuze, respectiv 85 de autobuze într-o zi nelucrătoare, 92 de troleibuze, din care sunt utilizate la vârf într-o zi lucrătoare un număr de 61 de troleibuze, respectiv 32 de troleibuze într-o zi nelucrătoare și un număr de 28 de tramvaie, din care sunt utilizate la vârf într-o zi lucrătoare un număr de 20 de tramvaie, respectiv 9 tramvaie într-o zi nelucrătoare [1]. Municipiul Cluj-Napoca este străbătut de 662 km de străzi, din care 443 km sunt echipate cu facilități moderne (structură stradală, echipamente pentru servicii publice etc.). Transportul în comun se realizează pe 342 km din rețeaua de drumuri interne, prin intermediul mai multor linii autobuz, troleibuz și tramvai [2]. Infrastructura rutieră utilizată pentru transportul în comun este într-o stare generală bună pe toată aria municipiului ClujNapoca, majoritatea părților carosabile și a stațiilor de așteptare pentru călători fiind refăcute în ultimii 10 ani. Infrastructura rutieră utilizată de autobuze în municipiul Cluj-Napoca însumează peste 600 km de linii de transport public în comun. Dispunerea principală a rețelei de autobuze pe este coridorul vest-est, care leagă cartierul Mănăștur de zona Aurel Vlaicu, respectiv coridorul nord-sud care leagă zona Piața Gării, respectiv zona centrală cu toate cartierele limitrofe ale orașului [2]. În concluzie, se poate afirma faptul că activitatea de transport public în comun se realizează pe baza unei infrastructuri de transport aparținând domeniului public al municipiului ClujNapoca de calitate relativ bună, dată în administrarea CTP Cluj-Napoca SA, care prin intermediul mijloacelor de transport din dotare precum și prin intermediul dotărilor tehnice din depourile și atelierile de întreținere și reparații realizează transportul public de călători.

## 1.2 Principalele mijloace de transport utilizate

Parcul auto al CTP Cluj-Napoca SA este format dintr-un număr de 236 de autobuze (65 % din întregul parc auto), 92 de troleibuze (25 % din întregul parc auto), respectiv 28 de tramvaie (8 % din întregul parc auto), respectiv 9 microbuze (2 % din întregul parc auto). Datele cu privire la modele de vehicule, capacitatea de transport, respectiv anul de fabricație sunt prezentate în tabelul 2.1 [1, 2]. Caracteristicile constructive ale principalelor vehicule de transport public în comun din dotarea CTP Cluj-Napoca SA sunt prezentate în tabelele 2.2, respectiv 2.3 [1, 2].



Tabel 2.1 Detalii cu privire la parcul auto al CTP Cluj-Napoca SA-autobuze [1]

Model vehicul	Număr vehicule	Capacitate scaune	Capacitate maximă	Anul fabricației	Introdus circulație	Anul retragerii	Norma Euro
Renault SC 10 R	5	32	78	1983-1988	2000-2004	2015	Non Euro
Rocar U 412	3	25	100	1998-2003	1998-2003	2015-2016	Euro 2
Renault R 312-3	54	28	104	1990-1993	2003-2009	2017-2020	Euro 3
Renault R 312-2	10	28	95	1995	2011	2019-2020	Euro 3
MAN SL 222	2	32	104	2000	2000	2019	Euro 2
Renault Ares 1	1	49	82	2000	2014	2018-2019	Euro 2
Renault Ares 2	2	53	84	2000	2014	2018-2019	Euro 2
MIT L1.23-02	2	30	105	2009	2009	2023	Euro 4
Renault Agora R	9	55	148	1999	2009	2018-2022	Euro 3
Renault Agora L	28	41	155	1999-2000	2010-2013	2019-2022	Euro 3
Renault Agora 2	10	28	101	2000	2014	2019-2022	Euro 4
Irisbus Agora 3	45	29	107	2004-2005	2004-2005	2021-2024	Euro 4
Irisbus Citelis 12	1	31	104	2007	2011	2021	Euro 4
Iveco 12 Urbanway	10	31	101	2016	2016	2035	Euro 6
Solaris 18 Urbino	40	49	149	2014-2015	2015-2016	2025-2030	Euro 6
Iveco 18 Urbanway	14	50	159	2016	2016	2035	Euro 6
Total	236						
Cerere/zi lucrătoare	175						
Cerere/zi nelucrătoare	85						

Parcul auto al CTP Cluj-Napoca SA a fost extins prin achiziționarea unui număr de 40 de autobuze noi livrate de companiile Solaris Bus & Coach și Iveco echipate cu motoare Euro 6 care au următoarele caracteristici tehnice [2]:

- Corespund tuturor normelor europene în domeniu transportului de călători;
- Au o capacitate de transport de până la 150 călători, cu accesibilitate ușoară pentru persoanele cu dezabilități motorii și pentru persoanele în vârstă;
- Au o durată de utilizare de până la 15 ani;
- Sunt echipate cu camere de luat vederi în scopul identificării eventualelor acte de vandalism și asigurării siguranței circulației rutiere;
- Sunt prevăzute cu podea complet coborâtă, au rampă de îmbarcat cărucioare pentru persoanele cu dezabilități;
- Sunt echipate cu uși automate cu protecție anti-strivire, posibilitate de acționare din interior și exterior în caz de urgență, cu posibilitate de numărare a călătorilor la urcare și la coborâre;
- Folosesc un sistem de climatizare (încălzire, răcire, aer condiționat, ventilație) atât pentru conducătorul auto, cât și pentru pasageri;
- Au instalate sisteme electronice cu afișaj LED de informare a pasagerilor în interior și exterior, respectiv sisteme de sonorizare în interior;
- Scheletul caroseriei este realizat din oțel inoxidabil, elementele caroseriei sunt executate din materiale compozite rezistente la coroziune, iar panourile laterale ale caroseriei sunt executate din aluminiu;
- Sunt echipate cu motoare diesel care respectă norma de poluare Euro 6;
- Dispun de sisteme automat de taxare compatibile cu cele care sunt implementează în Cluj-Napoca;
- Sunt prevăzute cu computer de bord pentru gestiune, diagnosticare și management pentru autovehicul care colectează, înmagazinează și transmite datele privind activitatea autobuzului;
- Pot fi localizate prin GPS, utilizând echipamente compatibile cu cele existente deja în dotarea CTP Cluj-Napoca SA.

Totodată, în primăvara anului 2018 urmează să intre în uz un număr de 11 autobuze electrice livrate de către compania Solaris Bus & Coach Polonia, echipate cu baterii reîncărcabile împreună cu 3 stații de încărcare a bateriilor, introducerea acestei tehnologii fiind o premieră pentru România și printre primele exemple din Europa Centrală și de Est. La ora actuală, o parte semnificativă din parcul auto a CTP Cluj-Napoca SA este accesibilă pentru persoanele cu dizabilități locomotorii. Astfel, raportat la întregul parc auto, vehiculele cu podea coborâtă reprezintă un procent de 43 % din autobuzele, 75 % din troleibuzele, respectiv 11 % din tramvaiele aflate în circulație [2]. Principalii factori care trebuie luați în considerare în alegerea vehiculelor cu propulsie electrică pentru înnoirea parcului auto de vehicule a CTP Cluj-Napoca SA sunt următorii: • Confortul pasagerilor asigurat de existența unei distanțe adecvate între scaune, existența unui spațiu pentru bagaje, scaune confortabile și temperaturi rezonabile pe toată perioada anului;

Acces facil la nivelul solului, atât pentru persoanele cu dizabilități, cât și pentru ceilalți pasageri pentru aceasta fiind necesar ca vehiculul să dispună de planșeu jos, fără trepte, care să asigure o îmbarcare mai rapidă în vehicul; • Reducerea impactul asupra mediului și sănătății umane prin avantajele ecologice evidente și riscurilor asociate transportului public utilizând mijloace de transport cu propulsie electrică (autobuze electrice, troleibuze, tramvaie).

Tabel 2.2 Detalii cu privire la dotările vehiculelor din parcul auto al CTP Cluj-Napoca SA

Nr.	Denumire dotare vehicul	U.M.	Autobuze	Troleibuze	Tramvaie	Total
1	Podea joasă vehicul	buc.	171	82	4	257
2	Rampă acces cârucior	buc.	171	82	4	257
3	Lift acces cârucioare rulante	buc.	-	-	-	0
4	Sistem aer condiționat	buc.	60	40	4	104
5	Sistem ventilație forțată	buc.	236	82	29	347
6	Sistem audio-video informare	buc.	50	20	4	74
7	Sistem LED informare	buc.	99	82	4	185
8	Sistem magnetic informare	buc.	16	-	-	16
9	Sistem mecanic afișare linii	buc.	118	10	24	152
10	Sistem de supraveghere video	buc.	99	55	4	158
11	Sistem GPS	buc.	236	82	28	346
12	Sistem numărare călători	buc.	52	55	4	111
13	Sistem e-ticketing	buc.	236	82	28	346
14	Sistem localizare AVL	buc.	236	82	28	346



Tabel 2.3 Caracteristicile tehnice ale principalelor autobuze din dotarea CTP Cluj-Napoca SA

Nr.	Descriere:	U.M.	Renault R312	Renault Agora S	Renault Agora L	Irisbus Agora	Urbanway 12	Urbanway 18	Urbino 18	Urbino 12E
1	Lungime	mm	11.990	11.990	17.650	11.990	12.000	17.910	18.000	12.000
2	Lățime	mm	2.500	2.500	2.430	2.500	2.500	2.500	2.550	2.550
3	Înălțime	mm	2.950	3.010	2.850	2.924	3.066	3.066	3.250	3.300
4	Capacitate	-	107	102	156	108	96	150	151	104
5	Anvelope	-	305/70 R19,5	275/70 R22,5	275/70 R22,5	275/70 R22,5	275/70 R22,5	275/70 R22,5	275/70 R22,5	275/70 R22,5
6	Greutate proprie	kg	11550	11975	16810	11210	11425	16500	17150	13510
7	Capacitate rezervor	l	250	220	400	240	300	340	250	-
8	Consum combustibil	l/100km	42	35	42	42	37	42	42	-
9	Baterii	kWh	-	-	-	-	-	-	-	200
10	Consum energie	kWh/km	-	-	-	-	-	-	-	1.50
11	Viteză maximă	km/h	60	88	100	70	100	92	70	70
12	Motor termic	-	Euro 0	Euro 2	Euro 3	Euro 3	Euro 6	Euro 6	Euro 6	-
13	Motor electric	-	-	-	-	-	-	-	-	Asincron
14	Putere maximă	kW	152	152	213	213	210	294	240	160
15	Cuplu maxim	Nm	725	725	1017	1017	1003	1700	1146	2250
16	Emisii CO	g/kWh	12,30	4,00	2,10	2,10	1,50	1,50	1,50	Zero local
17	Emisii HC	g/kWh	2,60	1,10	0,66	0,66	0,13	0,13	0,13	Zero local
18	Emisii NO <sub>x</sub>	g/kWh	15,80	7,00	5,00	5,00	0,40	0,40	0,40	Zero local
19	Emisii PM	g/kWh	-	0,15	0,13	0,13	0,01	0,01	0,01	Zero local
20	Emisii Fum	g/kWh	-	-	0,80	0,80	-	-	-	Zero local

## Referințe bibliografice:

1. Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală
2. A. S. Ciobanu, Regimul contractelor de concesiune, supra n 30, p. 45
3. Comunicarea interpretativă a Comisiei cu privire la contractele de concesiune, JO, C 121 2000, p. 2
4. D.C. Dragoș și R. Vornicu, Regimul aplicabil contractelor de achiziții publice ce nu intră sub incidența directivelor Uniunii Europene. O perspectivă comparată, în RRDE, nr. 3/2015, pp. 77-113.
5. Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
6. Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport
7. Directiva 2014/23/UE
8. Directiva 2014/24/EU
9. HCL nr. 450 / 26.09.2013
10. Hotărârea Comisia/Italia, 2007
11. Hotărârea din 13 octombrie 2005, cauza C-458/03, Parking Brixen, EU:C:2005:605, pct. 68-76.
12. Hotărârea din 13 octombrie 2005, cauza C-458/03, Parking Brixen, EU:C:2005:605.
13. Hotărârea din 21 iulie 2005, cauza C-231/03, Consorzio Aziende Metano (Coname)/Comune di Cngia de Botti, EU:C:2005:487.
14. Hotărârea din 7 decembrie 2000, cauza C-324/98, Telaarstria și Telefonadress, EU:C:2000:669.
15. Hotărârea Parking Brixen
16. Hotărârea pronunțată de CJUE din 18 iulie 2007 în cauza Comisia Comunităților Europene/Italia C-382/05, supra, n. 11.
17. Hotărârea pronunțată în a Privater Stadler
18. Hotărârea pronunțată în cauza Eurawasser C-206/08, Wasser- und Abwasserzweckverband Gotha und Landkreisgemeinden (WAZV Gotha)/Eurawasser Aufbereitungs- und Entsorgungsgesellschaft mbH, EU:C:2009:540

19. Legea 100/2016 a concesiunilor
20. Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare
21. Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;
22. Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice
23. Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local
24. Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare
25. Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
26. Legea 99/2016 a achizițiilor publice sectoriale
27. Ord. 272/2007 al ANRS
28. Ordin al Ministrului internelor și Reformei Administrative nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
29. Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
30. Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
31. Ordinul M.A.I. 353/2007
32. Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
33. Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
34. Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
35. Ordonanței Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociații și fundații, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 246/2005
36. OUG 54/2006 privind concesiunea de bunuri
37. Popescu I, Dimensiunea metropolitană a Europei: de la orașe la regiuni urbane, Administratie și Management Public, nr.5/2005
38. Raportul de activitate iunie 2014 -iunie 2015, Emil Boc (<http://docplayer.net/63053374-Romania-primaria-municipiului-cluj-napoca-raport-de-activitate-iunie-iunie-2015-emil-boc-primarul-municipiului-cluj-napoca.html>)

39. Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier
40. 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
41. Regulamentul 1047/2007
42. Regulamentul 1470/2007
43. Regulamentul 561/2006/CE
44. Regulamentul CE nr. 1370/2007
45. Regulamentul nr. 1370/2007/CE privind serviciile de transport feroviar și rutier de călători se stabilesc
46. Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007
47. Standardul EN 13816 pentru Transporturi - Logistică și Servicii - Transporturi Publice de Pasageri - | definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor
48. [www.autogari.ro](http://www.autogari.ro)
49. [www.ctpcj.ro](http://www.ctpcj.ro)
50. Date furnizate de către Compania de Transport Public Cluj-Napoca