

Aspecte de avut în vedere pentru finanțarea transportului public

Pregătit în numele: **Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Regional**
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice

Proiect de Raport Final
Aprilie 2016

Grupul de elaborare a acestui document suport încurajează colaborarea părților interesate pe baza informațiilor și dovezilor cuprinse în acesta, precum și adaptarea lor la condițiile locale, după caz. Orice secțiune din acest document poate fi copiată, reprodusă sau distribuită, fără permisiunea autorilor, cu respectarea următoarelor condiții: (a) materialul să nu fie copiat, reprodus, distribuit sau adaptat în scopuri comerciale; (b) persoanele sau instituțiile care doresc să copieze, reproducă sau distribuie materialul, să informeze AM POR despre intenție.

Instituțiile interesate vor avea în vedere faptul că acest document a fost elaborat în scop informativ, iar că pentru finanțarea prin POR 2014-2020 a investițiilor privind transportul public urban se va ține seama de condițiile de conformitate și eligibilitate ce vor fi stabilite în ghidurile specifice ale solicitantului pentru Prioritățile de Investiții 3.2 și 4.1.

Disclaimer

Deși acest document reprezintă o fundamentare a bunei practici în domeniul **Ajutorului de Stat și Finanțării Transportului Public**, bazată pe cele mai recente informații disponibile, el nu se substituie legislației aplicabile în fiecare caz individual. Se așteaptă ca fiecare autoritate contractantă, autoritate de transport sau alt utilizator interesat care aplică prevederile din document în scopul definirii unui plan complex de finanțare a transportului public, să utilizeze propriul raționament în contextul încheierii unui contract de servicii publice privind transportul public urban și să decidă orice acțiune în funcție de particularitățile specifice fiecărei localități, ținând seama de legislația aplicabilă în vigoare.

Instituțiile și persoanele care au elaborat acest ghid au depus eforturi pentru ca informația conținută în ghid să fie corectă, redată cu acuratețe și susținută de cadrul legislativ național și european.

Instituțiile și persoanele care au elaborat acest ghid își declină responsabilitatea legală pentru orice informație percepută eronat în raport cu legislația națională sau europeană, în raport cu regulile ajutorului de stat, pentru eficacitatea sau succesul oricărui tip de proiect/proces/contract detaliat în acest ghid, pentru modalitatea de utilizare și aplicare sau pentru deciziile finale ale autorităților contractante, autorităților de transport sau a altor potențiali utilizatori, rezultate din utilizarea acestui document.

În fiecare caz specific, utilizatorii acestui document trebuie să verifice legislația în vigoare în momentul respectiv și să se asigure că informația conținută în prevederile documentului, în special în domeniul contractelor de servicii publice sau al transferului bunurilor către operator, este aplicabilă.

Orice referire la un tip de contract comercial, proces sau serviciu specific în cadrul prezentului document nu constituie sau implică o promovare sau o recomandare din partea AM POR sau a coordonatorilor Jaspers.

Toate documentele și rapoartele privind asistența tehnică asigurată AM POR și alte documente suport ale AM POR sunt supuse unui proces de revizuire și actualizare continuă. Cea mai recentă versiune a oricărui document poate fi accesată prin Internet la adresa www.inforegio.ro.

Tabla de Materii

1. Observații Introductive	1
1.1. Contextul acestui Document.....	1
1.2. Scopul Prezentei Document	1
2. Definiții	3
3. Baza Legală.....	6
3.1. Baza Legală la Nivel European	6
3.2. Baza Legală la Nivel Național.....	6
4. Ajutoarele de stat în contextul compensației pentru serviciu public.....	8
4.1. Introducere	8
4.2. Contextul Ajutorului de stat.....	8
4.3. Determinarea naturii și compatibilității compensației	10
4.4. Perioada de Tranziție	12
4.5. Concluzii	12
5. Moduri de Administrare a Serviciilor de Transport Public.....	13
5.1. Considerații Generale	13
5.2. Abordarea 1: Gestiune Directă	13
5.3. Abordarea 2: Gestiunea Delegată către o Companie Municipală	14
5.4. Abordarea 3: Gestiune Delegată către un Operator Extern	16
5.5. Abordarea 4 – Regie Autonomă	18
5.6. Schimbări Legislative Anticipate	18
6. Mecanismul de Dotare cu Active	19
6.1. Considerații Generale	19
6.2. Modelul 1: Active Achiziționate Direct, cu Dreptul Reținut de Autoritatea Locală.....	19
6.3. Modelul 2: Active Achiziționate Direct, cu Dreptul de Proprietate Transferat Operatorului	21
6.4. Modelul 3: Active Achiziționate de un Operator Intern	21
6.5. Modelul 4: Active Achiziționate de un Operator Extern	22
7. Cerere de Finanțare.....	23
7.1. Eligibilitatea Solicitanților	23
7.2. Eligibilitatea Costurilor și Proiectelor.....	23
7.3. Elaborarea Cererii	23
7.4. Metoda de Administrare a Activelor atunci ADI este Autoritatea Contractantă	25
7.5. Alte Considerații	25
8. Calcularea compensației pentru contracte de servicii publice.....	26
8.1. Linii Directoare Generale	26
8.2. Definiția Activelor și Tratatamentul Amortizării	26
8.3. Contractul de Servicii Publice și Calculul Compensației.....	26
8.4. Metodologia de Calcul al Compensației	28

1. Observații Introductive

1.1. Contextul acestui Document

- 1.1.1. Conform legislației europene, una dintre obligațiile statelor membre este de a garanta servicii de transport public furnizate de întreprinderi publice sau private care sunt adecvate acestor scopuri și care utilizează mijloace de transport public de călători. În conformitate cu TFUE, este irelevant din punctul de vedere al dreptului european dacă serviciile de transport public de călători sunt furnizate de către întreprinderi publice sau private.
- 1.1.2. Cerința de a garanta transportul public este legată de așa-numita “Obligație de Serviciu Public” (OSP). Actul normativ principal care reglementează obligațiile de serviciu de transport public de călători la nivel european este Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, intrat în vigoare la 3 decembrie 2009.
- 1.1.3. Cu toate acestea, furnizarea serviciului de transport public poate fi definită ca o activitate economică, care are potențialul de a denatura concurența și de a afecta schimburile comerciale între statele membre. Ca atare, utilizarea fondurilor publice necesită o analiză efectuată în conformitate cu normele referitoare la ajutoarele de stat. Se impune așadar o evaluare privind existența ajutorului de stat și compatibilitatea ajutorului de stat cu piața internă, înainte de a accesa fonduri prin Programul Operațional Regional 2014-2020.

1.2. Scopul Prezentului Document

- 1.2.1. Prezentul Document a fost elaborat cu scopul de a sprijini autoritățile contractante în îndeplinirea cerințelor de acces la finanțare în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020. Ghidul îndeplinește acest scop, stabilind:
 - Condițiile în care utilizarea fondurilor publice poate fi considerată ca nefiind Ajutor de stat sau poate fi considerată ca fiind Ajutor de stat compatibil cu piața internă;
 - Structurile de gestionare a prestării de servicii de Transport Public Local, care trebuie implicate în vederea accesării fonduri prin Programul Operațional Regional 2014-2020, astfel încât să se evite încălcarea regulilor privind ajutoarele de stat, și care sunt permise de legislația națională; și
 - Mecanismele de dotare a Operatorilor cu active noi sau recondiționate, finanțate prin Programul Operațional Regional 2014-2020, care nu încalcă regulile privind ajutorul de stat.
- 1.2.2. Prezentăm mai jos o diagramă care ilustrează procesul decizional, cu trimiteri la secțiunile corespunzătoare în acest Document:

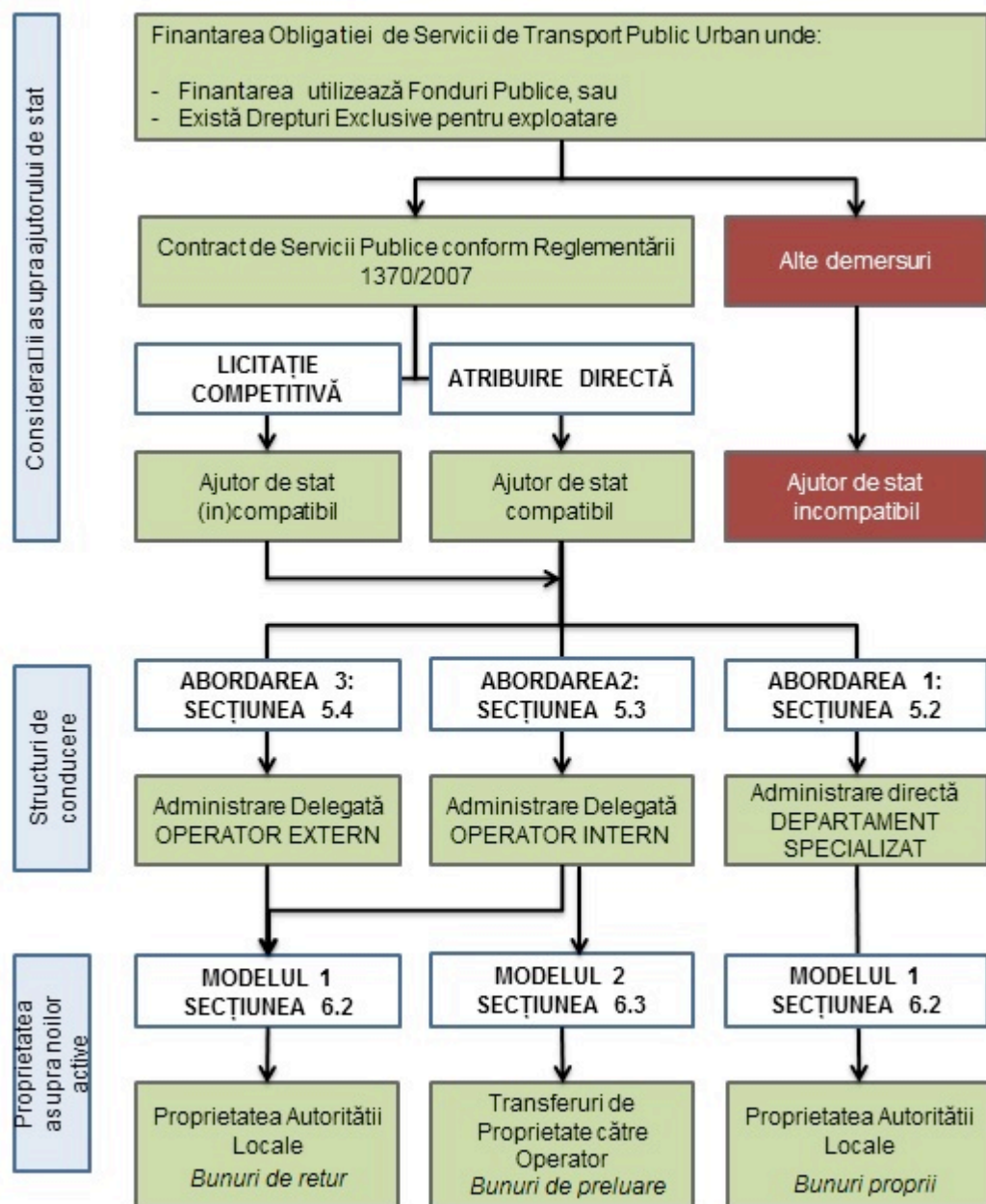


Figura 1: Procesul decizional pentru Finanțarea Activelor de Transport Public Urban prin Contractul de Servicii Publice

- 1.2.3. Prezentul document se adresează tuturor instituțiilor care participă la implementarea Programului Operațional Regional, respectiv Beneficiari, Autoritatea de Management, organisme intermediare, organisme de control și de audit etc.
- 1.2.4. Îndrumările prezentate aici sunt menite să sprijine interpretarea cerințelor legale stabilite la secțiunea 3. Ele nu reprezintă un act juridic cu caracter obligatoriu și, în cazul în care există neclarități, liniile directoare trebuie interpretate și aplicate în conformitate cu normele de drept național și european.
- 1.2.5. Se exclud proiectele majore, în sensul articolului 100 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, date fiind limitele impuse de Programul Operațional pentru proiectele din Prioritățile de investiții 3.2 și 4.1.ale POR 2014-2020.

2. Definiții

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociație de Dezvoltare	Asocierea a Autorităților <i>Locale</i> în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.
Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.
Autoritatea Contractantă	Autoritatea competentă (<i>Autoritate Locală</i> sau o <i>Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public</i>) care are competența legală de a atribui serviciul de <i>Transport Public în Gestiune directă</i> sau <i>Gestiune delegată</i> , precum și capacitatea de a concesiunea infrastructura aferentă.
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> cu privire la care <i>Operatorul</i> va avea dreptul de a achiziționa active, plătind <i>Autorității Contractante</i> un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de <i>Operator</i> și au fost utilizate la executarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> . Bunurile proprii rămân în proprietatea <i>Operatorului</i> , după încetarea <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> , care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini <i>Autorității Contractante</i> la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Compartiment Specializat	O structură din cadrul <i>Autorității Locale</i> , fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin <i>Gestiune Directă</i> , în calitate de <i>Operator</i> al <i>Autorității Locale</i> .
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia <i>Autoritatea Contractantă</i> exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. <i>Autoritatea Contractantă</i> este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie
Compensație pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o <i>Autoritate Contractantă</i> din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.

Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către <i>Autoritatea Contractantă</i> , astfel cum este prevăzut în cadrul <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea Locală</i> transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.
Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care Autoritatea își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.
Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartiment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i> .
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al Autorității Contractante. Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> deleagă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui <i>Operator</i> , prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, <i>Operatorul</i> poate plăti o redevență către

	<i>Autoritatea Contractantă</i> , calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.
Regie Autonomă	O Entitate Publică existentă, înființată de o <i>Autoritate Locală</i> în scopul furnizării de servicii de <i>Transport Public Local</i> prin <i>Gestiune directă</i> .
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.
Sistem de Transport Public	Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei <i>Autorități Locale</i> , care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.
Transport Public	În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei <i>Autorități Locale</i>) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui <i>Asociații de Dezvoltare Intercomunitară</i>).
Unitate Administrativă Teritorial (UAT)	Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca <i>Autoritate Locală</i> .

3. Baza Legală

3.1. Baza Legală la Nivel European

3.1.1. Aspectele prezentate în acest Ghid sunt reglementate la nivel comunitar de următoarele acte normative:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr 1191/69 și nr 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007".
- Regulamentul (UE) nr 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013".
- Regulamentul (UE) nr 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006.

3.2. Baza Legală la Nivel Național

3.2.1. Conținutul prezentului document este reglementat la nivel național de următoarele acte normative:

- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare; și

- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local.
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.
- Legea nr.20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.77/2014
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020

3.2.2. La data întocmirii acestui document se află în proces de consultare publică o lege privind serviciul de transport public de călători, care va abroga Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, precum și alte dispoziții legale, cum ar fi:

- Ordinul nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local.
- Ordonanța Guvernului nr. 21/2011 privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport București;
- Legea nr. 8/2012 de modificare și completare a Ordonanței Guvernului nr. 21/2011;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Articolul 13, alineatele (1) și (5), și Articolul 38, alin. (1), litera (c) din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice;

3.2.3. Este de așteptat ca Contractele de servicii publice valabile și încheiate până la data publicării legii să rămână în vigoare până la data la care contractele urmează să expire. Se preconizează, de asemenea, ca noua lege să impună obligația ca Contractele de servicii publice să fie elaborate în termen de 6 luni de la publicarea legii, în cazul în care este vorba de Gestiune delegată către un Operator Intern sau Extern.

3.2.4. În România, instituția responsabilă pentru avizarea proiectelor de acte normative sau administrative prin care se instituie scheme/ajutoare individuale, după caz, sub formă de compensări pentru prestarea unui serviciu de interes economic general sau a unei obligații de serviciu public, pentru care nu este necesară notificarea Comisiei Europene, este Consiliul Concurenței

4. Ajutoarele de Stat și Compensației pentru Serviciu Public

4.1. Introducere

- 4.1.1. Furnizarea de fonduri pentru achiziționarea de active necesare prestării de servicii de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine (de exemplu, metrou, tramvai) și rutier este considerată remunerație/compensație în sensul Regulamentului (CE) 1370/2007¹. Compensația pentru serviciu public plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007 este considerată a fi compatibilă cu piața internă și, prin urmare, nu presupune notificarea prealabilă a Comisiei Europene. Drept urmare, finanțarea prin Programul Operațional, acordată în conformitate cu Regulamentul menționat anterior, poate fi acordată fără sarcini administrative suplimentare legate de obligația de notificare.
- 4.1.2. Această secțiune a Ghidului explică condițiile în care compensația pentru achiziționarea (sau modernizarea) de active de transport public de călători permit ca fondurile să fie acordate din Programele Operaționale fără obligația de a le comunica Comisiei Europene ca Ajutoare de stat.

4.2. Contextul Ajutorului de stat

- 4.2.1. Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) definește ajutorul de stat ca fiind orice resursă acordată de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre. Articolul 107 din TFUE stabilește ca fiind ipotețic incompatibilă cu piața internă orice măsură de stat care se încadrează în definiția de mai sus.
- 4.2.2. Articolul 107, alineatul (2) și alineatul (3), stabilește ajutoarele de stat care sunt compatibile cu piața internă și ajutoarele de stat care pot fi considerate compatibile cu piața internă.
- 4.2.3. Dacă nu sunt exceptate prin Tratat, ajutoarele de stat trebuie comunicate în prealabil Comisiei Europene conform Articolului 108 alin. (3) din TFUE.
- 4.2.4. Temeiul juridic principal al politicii europene în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare a fost stabilit în conformitate cu Articolele 90-100 din TFUE. Mai precis, în ceea ce privește ajutoarele de stat, Articolul 93 din TFUE prevede că "*Sunt compatibile cu tratatele ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public*²."
- 4.2.5. Articolul 93 din TFUE nu prevede o exceptare generală de la regimul ajutoarelor de stat prevăzute la articolele 107 și 108 din TFUE. Articolul 93 din TFUE conține o prevedere suplimentară privind compatibilitatea cu regulile ajutorului de stat, aplicabilă expres în sectorul transporturilor. Dacă nu sunt exceptate, măsurile de ajutor care intră sub incidența Articolului din 93 TFUE trebuie comunicate în conformitate cu articolul 108 din TFUE³.

¹Regulamentul 1370/2007 nu se aplică serviciilor care sunt exploatate mai ales pentru interesul lor istoric sau valoarea lor turistică; regulamentul nu se aplică nici concesiunilor de lucrări publice (Art. 1(2) și (3) din Regulamentul 1370/2007).

²Articolul 93 TFUE constituie *lex specialis* în relație cu Articolul 106(2) TFUE, deoarece stabilește norme aplicabile compensării pentru serviciu public în sectorul transportului pe căi navigabile interioare. Articolul 106(2) se referă la modul mai general la întreprinderi cărora li se încredințează exploatarea de servicii de interes economic general și prevede că acestea se supun regulilor din TFUE, mai ales regulilor privitoare la concurență, în măsura în care aplicarea acestor reguli nu obstrucționează executarea de fapt și de drept a sarcinilor speciale care le sunt încredințate.

³Articolul 96 TFUE prevede o interdicție generală privind impunerea de tarife și condiții de transport privilegiate. Deși fără relevanță pentru scopul acestui Ghid, articolul este o bază legală suplimentară pentru controlul ajutoarelor de stat în sectorul transporturilor.

- 4.2.6. În baza articolului 93 din TFUE, s-a adoptat o legislație secundară de clarificare în continuare a excepției prevăzută la Articolul menționat, și anume Regulamentul 1107/70 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare⁴ și Regulamentul 1191/69 privind acțiunea Statelor Membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare⁵. Atât Regulamentul (CEE) Nr 1107/70, cât și Regulamentul Nr (CEE) Nr 1191/69 au fost abrogate prin Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport public feroviar și rutier de călători.
- 4.2.7. Regulamentul (CE) 1370/2007 a stabilit condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de serviciu public pentru costurile suportate și/sau le acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public. Compensarea obligației de serviciu public acordată în conformitate cu Regulamentul este scutită de obligația de notificare prealabilă. Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009.
- 4.2.8. Îndrumări valoroase cu privire la aplicarea Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 sunt cuprinse în Comunicarea Comisiei privind liniile directe de interpretare a Regulamentului sus menționat⁶, emisă de Comisia Europeană în 2014.
- 4.2.9. Înainte de adoptarea Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, Curtea de Justiție, în hotărârea Altmark, a stabilit condițiile în care Compensarea Serviciului Public nu constituie ajutor de stat. Într-adevăr, problema legată de caracterul de ajutor de stat prezumptiv al compensației plătita pentru furnizarea de servicii de transport public nu a fost abordată la articolul referitor la prezumția de compatibilitate și scutirea de la obligația de notificare, din Regulamentul (CE) 1370/2007.
- 4.2.10. Dacă unul (sau mai multe) dintre cele patru criterii Altmark nu este (sunt) îndeplinit(e), compensarea serviciului public de transport este considerată a fi ajutor de stat și poate fi evaluată în conformitate cu normele aplicabile în materie, și anume:
- Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor *de minimis* acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general (SIEG)⁷. Acest Regulament se aplică tuturor SIEG din sectorul transporturilor, exceptând în cazul ajutoarelor acordate întreprinderilor care efectuează transport rutier de mărfuri în contul terților sau contra cost. Ajutorul care nu depășește plafonul de 500.000 EUR pe orice perioadă de trei ani fiscali se consideră că nu îndeplinește toate criteriile de la articolul 107 alineatul (1) din TFUE și, prin urmare, este exceptat de la obligația de notificare;
 - Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007;
 - Articolele 93⁸ și 107 alin. (3) litera (c)⁹ din TFUE, acolo unde finanțarea nu intră sub incidența Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007.¹⁰

⁴ JO L 130 din 15 iunie 1970, p.1.

⁵ JOL 156 din 28 iunie 1969, p.1

⁶ JOC 92 din 29 martie 2014

⁷ JO L 114 din 26 aprilie 2012.

⁸ În practica decizională constantă a Comisiei, ajutorul a fost considerat compatibil în temeiul articolului 93 din TFUE, atunci când au fost îndeplinite următoarele condiții: i) ajutorul contribuie la un obiectiv de interes comun, ii) ajutorul este necesar și oferă un efect de stimulare iii) ajutorul este proporțional, iv) accesul la infrastructura în cauză este deschis tuturor utilizatorilor în mod nediscriminatoriu, în) ajutorul nu conduce la denaturări ale concurenței, contrare interesului comun (a se vedea, de exemplu, ajutorul de stat SA.34638 - Germania- schemă de ajutor pentru gestionarea electronică a biletelor de călătorie și managementul computerizat al transporturilor în Westfalen-Lippe).

- 4.2.11. Criteriile stabilite în Regulamentul (CE) Nr.1370/2007 și la Articolele 93 și 107 alin. (3) litera (c) din TFUE reprezintă baza de stabilire a compatibilității ajutoarelor de stat cu piața internă.

4.3. Determinarea Naturii și Compatibilității Compensației

- 4.3.1. Compensația plătită pentru prestarea unei obligații de serviciu public de transport de călători se supune evaluării în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat menționate mai sus. Această evaluare se impune deoarece entitățile care beneficiază de o astfel de finanțare desfășoară o activitate economică și, prin urmare, sunt întreprinderi în sensul dreptului european și, ca atare, se supun normelor privind ajutoarele de stat.
- 4.3.2. Finanțarea acordată pentru obligații de serviciu public de transport de călători poate fi încadrată în una din următoarele trei categorii, astfel:
- i. Finanțare care poate fi considerată ca **“Nefiind ajutor de stat”**;
 - ii. Finanțare care poate fi considerată ca fiind **“Ajutor de stat compatibil cu piața internă”** și scutită de notificare. În acest caz, Comisia poate fi totuși solicitată să evalueze schema de compensație, pentru certificarea legalității acesteia, dacă statul membru nu este sigur că schema de ajutoare de stat respectă Regulamentul; sau
 - iii. Finanțarea care este considerată ca **“Fiind ajutor de stat”** și nu care este acoperită de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007. În acest caz, notificarea este obligatorie, iar Comisia Europeană va efectua o analiză de stabilire a compatibilității finanțării cu piața internă în sensul Articolului 93 și Articolului 107 din TFUE.
- 4.3.3. Finanțarea obligațiilor de serviciu public de transport de călători poate fi încadrată în categoria menționată la punctul (i) sau la punctul (ii) de mai sus, dacă îndeplinește anumite condiții, pe care le prezentăm mai jos.

Finanțarea considerată ca “Nefiind ajutor de stat”

- 4.3.4. În cazul în care compensația pentru serviciu public îndeplinește criteriile stabilite prin hotărârea pronunțată în cauza Altmark (24.07.2003, C-280/00), atunci compensația poate fi considerată ca nefiind ajutor de stat. Aceste criterii sunt:
- i. Întreprinderea beneficiară trebuie să aibă o Obligație de Serviciu Public (OSP) de efectuat și domeniul de aplicare al acestei obligații trebuie să fie clar definit;
 - ii. Parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;
 - iii. Compensația plătită nu poate depăși suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate cu îndeplinirea OSP, ținând seama de veniturile relevante și de un profit rezonabil;

⁹ Pe baza Articolului 107(3)(c) din TFUE, trebuie îndeplinite următoarele condiții: ajutorul trebuie să contribuie la un obiectiv de interes comun, trebuie să fie necesar și proporțional cu obiectivul acest obiectiv și schimburile comerciale dintre statele membre nu trebuie să fie afectat de o manieră contrară interesului comun (a se vedea, de exemplu State Aid No N 640/08 – Germania – Suport pentru infrastructura de transport din Saxonia).

¹⁰ De exemplu: ajutorul pentru dezvoltarea de sisteme de control computerizat al transportului și pentru măsuri de infrastructură privitoare la dezvoltarea de sisteme de gestionare electronică a biletelor și legături radio digitale în autobuze și tramvaie a fost evaluat în temeiul Articolului 93 TFUE, deoarece nu a fost acoperit de Regulamentul Nr. 1370/2007 (State Aid SA.34638 – Germania – Aid scheme for Electronic Fare Management and Computerised Transport Management in Westfalen-Lippe).

Serviciile care sunt oferite doar pentru anumite categorii sociale, cum ar fi handicapați, vârstnici sau infirmi, și nu publicului larg, și serviciile oferite la cerere, și nu continuu, conform unor orare fixe, nu intră în sfera de aplicare a Regulamentului nr. 1370/2007 (State Aid SA.34403 – United Kingdom – pretins ajutor de stat ilegal acordat de consiliile comunale Nottinghamshire și Derbyshire societății de transport comunitar).

- iv. În cazul în care întreprinderea care are de îndeplinit OSP nu este selectată printr-o procedură competitivă de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensației trebuie determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și corespunzător dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz.
- 4.3.5. Îndeplinirea acestor criterii presupune definirea și demonstrarea clară a criteriilor de la punctele de la (i) la (iii). În plus, stabilirea unui operator prin procedură competitivă de atribuire (licitație) desfășurată în conformitate cu toate procedurile în materie (în special cu respectarea cerințelor de publicitate) permite ca fondurile să fie definite ca nefiind ajutoare de stat deoarece “ *nu denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri*”, în sensul TFUE.
- 4.3.6. În cazul în care Autoritatea Contractantă furnizează active unui operator (Infrastructură Înglobată sau Infrastructură Operațională), atunci compensația plătită nu constituie ajutor de stat în sensul articolelor 107 și 108 din TFUE, cu condiția ca și alți operatori, care operează pe aceeași piață, să aibă acces egal (efectiv sau potențial) la activele menționate anterior.
- 4.3.7. Pe lângă respectarea condițiilor Altmark, o altă situație în care se consideră că ajutorul nu îndeplinește toate criteriile prevăzute la Articolul 107 alin. (1) din TFUE și, prin urmare, este scutit de obligația de notificare, este atunci când ajutorul este *de minimis* și respectă Regulamentul (UE) nr 360/2012. În conformitate cu articolul 2 alineatul (2) din acest Regulament “*Valoarea totală a ajutoarelor de minimis acordate unei întreprinderi care prestează servicii de interes economic general nu depășește 500 000 EUR pentru o perioadă de trei ani fiscali.*”
- 4.3.8. **În concluzie, numai în situația în care există o procedură competitivă de atribuire de contracte de prestare de Servicii Publice (peste pragul de *minimis* menționat mai sus) și doar în cazul în care Contractul de servicii publice reflectă cerințele stabilite de Criteriile Altmark, se poate concluziona cu certitudine că nu este vorba de ajutor stat.**

Finanțarea definită ca fiind “Ajutor de Stat compatibil cu piața internă” scutit de Obligația de Notificare

- 4.3.9. În cazul în care unul sau mai multe dintre criteriile Altmark nu este/sunt îndeplinit(e) (de exemplu, în caz de Atribuire Directă), compensația plătită este Ajutor de Stat și intră sub incidența dispozițiilor Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007.
- 4.3.10. Se cuvine menționat faptul că jurisprudența a statuat că, în cazul în care o măsură care intră în sfera de aplicare a Regulamentului (CE) nr 1370/2007 nu respectă toate prevederile Regulamentului (CE) Nr 1370/2007, Comisia nu o poate autoriza pe baza legislației Uniunii Europene privind ajutoarele de stat¹¹.
- 4.3.11. **Dacă toate dispozițiile stabilite în Regulamentul susmenționat sunt îndeplinite, ajutorul de stat este compatibil cu piața internă și este scutit de notificare. Această situație include și Atribuirea în regim de urgență a unui Contract de servicii publice, cu respectarea termenelor maxime și a cerințelor de raportare prevăzute în**

¹¹ Sentința din 7 Mai 2009, cauza C-504/07, Antrop, paragrafele de la 22 la 29.

Pentru un exemplu concret, a se vedea State Aid SA.34155 – Germany – legea regională privind compensarea pentru transportul școlar în Landul Rhineland-Palatinate.

Regulament¹². Este inclusă aici și dotarea cu active a Operatorului, în cazul în care acestea sunt prevăzute în Contractul de servicii publice și calculul compensației este ajustat în mod corespunzător.

Finanțarea definită ca "Fiind Ajutor de Stat" și neacoperită de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, cu Obligație de Notificare

- 4.3.12. Compensația care constituie Ajutor de Stat și nu este acoperită de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 trebuie obligatoriu comunicată Comisiei Europene.
- 4.3.13. Compensația plătită unui Operator Extern pentru prestarea de servicii publice de Transport, selectat prin alte proceduri decât prin licitație competitivă, chiar dacă este calculată în conformitate cu anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370, constituie ajutor de stat și face obiectul notificării. Această condiție nu se aplică în cazul în care, ca răspuns la o perturbare sau la un risc iminent de perturbare a serviciilor, Autoritatea Contractantă procedează la atribuire directă sau la încheierea unui acord de prelungire a Contractului de servicii publice¹³. Această măsură este cunoscută cu numele de Atribuire de urgență.
- 4.3.14. Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite Atribuirea Directă în cazul obligațiilor a căror valoare se situează sub un anumit plafon, acest lucru nu este prevăzut în prezent de legislația națională.
- 4.3.15. În cazul în care un activ este ulterior transferat sau pus la dispoziția unei Operator Extern după încheierea în prealabil a unui contract, acesta constituie ajutor de stat. Chiar dacă compensația este calculată în conformitate cu anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370, poate apărea o situație de compensare în exces sau supracompensare (de exemplu, în cazul în care compensarea nu este redusă pentru a reflecta valoarea unui activ furnizat la un preț sub prețul de cost economic sau gratuit). Acest fapt constituie, de asemenea, un ajutor care trebuie să facă obiectul unei notificări.

4.4. Perioada de Tranziție

- 4.4.1. Atribuirea contractelor de servicii publice de transport pe calea ferată și rutier trebuie să respecte Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 începând cu 3 decembrie 2019. Perioada de tranziție de 10 ani de la intrarea în vigoare a Regulamentului (care se încheie la 3 decembrie 2019) se referă doar la procedura de atribuire, și nu la celelalte dispoziții ale Regulamentului (CE) 1370/2007.

4.5. Concluzii

- 4.5.1. Activele finanțate din Programul Operațional Regional 2014-20 vor face subiectul unei cereri de finanțare. Formularul de cerere presupune stabilirea faptului că pachetul de active care fac obiectul cererii nu sunt considerate a fi ajutoare de stat. Prin urmare, este clar că cererile de finanțare trebuie făcute sub umbrela unui Contract de servicii publice care respectă Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, astfel încât să se poată declara că nu există ajutorul de stat sau că ajutorul de stat poate fi considerat a fi compatibil cu piața internă

¹² Articolul 5(5) din Regulamentul Nr. 1370/2007 : " *Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.*"

¹³ A se vedea Articolul 5(5) din Regulamentul Nr. 1370/2007.

5. Moduri de Administrare a Serviciilor de Transport Public

5.1. Considerații Generale

5.1.1. Această secțiune din acest document de față descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea Transportului Public Urban, acolo unde nevoile cetățenilor sunt satisfăcute de Municipality (sau o Asociație care reprezintă Municipality). Prezenta secțiune stabilește următoarele:

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

5.1.2. În cazul în care legislația națională interzice activități care sunt permise în Regulamentul (CE) Nr. 1370, activitățile respective nu sunt prezentate aici ca structuri disponibile. Unele comentarii cu privire la modificările legislative anticipate și impactul acestora asupra mecanismelor de finanțare existente sunt prezentate la sfârșitul acestei secțiuni.

5.1.3. Mecanismele descrise aici pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care o Companie Municipală s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care are apărerea o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat a fi Operator Extern suspus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

5.1.4. Acest document prezentat aici este destinat Autorităților Locale sau al Asociațiilor de Dezvoltare Intercomunitară care doresc să înființeze structuri noi, în scopul prestării de noi servicii de transport public de călători. Ghidul este, de asemenea, destinat acelor Autorități în care structurile existente nu sunt conforme cu dispozițiile în vigoare și unde, prin urmare, este nevoie de restructurare pentru a face posibilă încadrarea în una din aceste structuri.

5.2. Abordarea 1: Gestiune Directă

Caracteristicile Gestiunii Directe

5.2.1. Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale, conform articolul 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public.

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

5.2.3. Activitatea din cadrul compartimentului de specialitate este tratată ca o linie bugetară distinctă în cadrul Autorității Locale, cu contabilizarea separată a tuturor activităților legate de funcționarea serviciului public.

Procedura de încredințare a Serviciului Public

- 5.2.4. În cazul gestiunii directe, Autoritatea Locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public local, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local.
- 5.2.5. Gestiunea directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern, emis de Autoritatea Locală, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu public impuse compartimentului specializat se stabilesc prin actul de dispoziție intern.

Cerințele Obligației de Serviciu Public

- 5.2.6. În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr.1370/2007, actul intern al Autorității Locale trebuie:
- i. să definească în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;
 - ii. să stabilească în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
 - iii. să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii; și
 - iv. să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități.

Procesul de selectare a Operatorului

- 5.2.7. Întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe printr-un compartiment specializat, revine autorității locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective. Ca atare, nu se organizează niciun proces de selecție a operatorului.

5.3. Abordarea 2: Gestiunea Delegată către o Companie Municipală

Caracteristicile Gestiunii delegate către o Companie Municipală

- 5.3.1. Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni, (denumită în continuare "companie municipală").
- 5.3.2. Compania Municipală se înființează prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată.
- 5.3.3. Sarcinile îndeplinite de Compania Municipală sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active companiei municipale, astfel încât compania să poată îndeplini sarcini municipale.
- 5.3.4. Activitatea din cadrul Companiei Municipale este contabilizată de către Compania Municipală. În cazul în care Compania Municipală efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele alte activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensației pentru serviciu public.

- 5.3.5. Companiile municipale sunt Operatori Interni în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator intern își va păstra statutul de operator intern atâta timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității sale contractante, conform articolului 5 alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Compania municipală care nu este operator intern poate participa la proceduri competitive pe raza teritorială a autorității sale contractante, precum și pe alte teritorii, în acest scop având același statut ca și o companie privată.

Procedura de atribuire a Serviciului Public

- 5.3.6. Conform Legii române nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei Societăți Comerciale¹⁴. Aceasta poate fi o societatea comercială nou înființată sau (în conformitate cu Legea 92/2007) o Societate Comercială creată prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deținut integral sau parțial de către autoritatea publică (Operator Intern).
- 5.3.7. Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unei Companii Municipale prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

Cerințele Obligației de Serviciu Public

- 5.3.8. Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei companii municipale este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local¹⁵.
- 5.3.9. În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie:
- i. să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză,
 - ii. să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces,
 - iii. să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
 - iv. să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
 - v. să stabilească standardele de calitate a serviciului,
 - vi. să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
 - vii. să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

¹⁴ Ca excepție, în baza articolului 28 din Legea 51/2006, o Regie autonomă poate presta servicii de utilități publice numai pentru o perioadă limitată de timp, până la finalizarea proiectelor finanțate din fonduri UE sau IFI.

¹⁵ Contracte model de serviciu public sunt disponibile pe inforegio.ro

- 5.3.10. 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.
- 5.3.11. În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului intern sau în baza unei norme generale este cel descris în Anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, astfel:

Efect financiar net = Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public

Minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză

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

Plus un profit rezonabil

Procesul de selectare a Operatorului

- 5.3.12. 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.
- 5.3.13. Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 263/2007 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a Normelor metodologice de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport publice locale, la Articolul 8 lit. c).
- 5.3.14. Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 respectiv. Autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

5.4. Abordarea 3: Gestiune Delegată către un Operator Extern

Caracteristicile gestiunii delegate unui Operator Extern

- 5.4.1. O autoritate a administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator Intern. O astfel de entitate poate fi o companie privată sau o companie municipală care nu a făcut obiectul unei Atribuirii Directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție.
- 5.4.2. Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

- 5.4.3. Sarcinile efectuate de un operator extern sunt finanțate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritatea administrației publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini sarcinile municipale.

Procedura de atribuire a Serviciului Public

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

Cerințele Obligației de Serviciu Public

- 5.4.6. Sfera de aplicare a obligației de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local.
- 5.4.7. În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice:
- i. să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză,
 - ii. să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces,
 - iii. să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii,
 - iv. să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
 - v. să stabilească standardele de calitate a serviciului,
 - vi. să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
 - vii. să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;
- 5.4.8. 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

Procesul de selectare a Operatorului

- 5.4.9. Operatorul extern se selectează pe baza unei licitații organizată de Autoritatea Locală responsabilă.
- 5.4.10. Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de

situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență: (i) o măsură sub forma unei atribuiri directe sau (ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau (iii) o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia). Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani.

- 5.4.11. Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1.000.000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2.000.000 de Euro și, respectiv, la 600.000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.
- 5.4.12. Atribuirea directă în Situație de Urgență, care se desfășoară în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este scutită de obligația notificare privind ajutoarele de stat. Tot astfel, atribuirea rezultată în urma unor proceduri competitive de atribuire este scutită de notificare, cu condiția ca compensația acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.

5.5. Abordarea 4 – Regie Autonomă

- 5.5.1. În cazul Regiilor Autonome, se cuvine menționat faptul că Regiile sunt, în prezent, asimilate regimului de Gestiune directă, în sensul Legii 51/2006. Ca atare, acestea operează în cadrul structurii autorității publice locale, ca Entitate Publică, toate raportările financiare efectuându-se prin intermediul autorității locale-mamă. Cu toate acestea, Regiile Autonome sunt structuri similare cu societatea comercială, au director general și consiliu de administrație, și funcționează, de obicei, fără un contract de servicii publice. Ca atare, deși regiile autonome sunt contabilizate în cadrul structurii autorității administrației publice locale, ele funcționează autonom față de autoritatea locală.
- 5.5.2. Această structură nu mai este permisă de legea română privind transportul public (92/2007), ceea ce înseamnă că entitățile de acest gen trebuie să fie transformate în societăți comerciale.

5.6. Schimbări Legislative Anticipate

- 5.6.1. Este de așteptat ca o viitoare înlocuire a Legii 92/2007 să faciliteze atribuirea directă către operatori externi, în cazul contractelor cu valoarea medie anuală sau care vizează o prestare anuală de servicii sub plafonul stabilit, ca o reflectare a dispozițiilor Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007. În conformitate cu actuala Lege nr. 92/2007, astfel de servicii trebuie prestate fie prin atribuire de gestiune directă, de gestiune delegată către o companie municipală sau printr-o procedură competitivă de atribuire către o societate externă.
- 5.6.2. În plus, se așteaptă ca noua lege să impună ca gestiunea directă să fie atribuită obligatoriu unui operator cu statut de organ public cu personalitate juridică distinctă, care acționează sub conducerea autorității administrației publice locale.

6. Mecanismul de Dotare cu Active

6.1. Considerații Generale

- 6.1.1. Această secțiune a documentului descrie trei structuri care sunt, în prezent, aplicabile în ceea ce privește organizarea Transportului Public Urban, în cazul în care nevoile cetățenilor sunt îndeplinite de Municipality (sau o asociație care reprezintă Municipality). Secțiunea de față stabilește modul în care serviciile pot fi achiziționate în cadrul fiecăreia dintre aceste structuri, de o manieră care respectă cerințele naționale și legislația UE în materie.
- 6.1.2. Îndeplinirea corespunzătoare a obligației de serviciu public în domeniul transportului de călători poate presupune achiziția (sau modernizarea) activelor utilizate în transportul public urban sau suburban.
- 6.1.3. Comentariile cu privire la materialul rulant, din acest subcapitol, sunt valabile și pentru alte active, iar comentariile privitoare la achiziție sunt valabile și pentru modernizare.
- 6.1.4. Activele puse la dispoziția Operatorului pentru asumarea Obligației de Serviciu Public pot fi:
1. *Achiziționate Direct, cu dreptul de proprietate reținut de către Autoritatea Locală;*
 2. *Achiziționate Direct de către Municipality, cu dreptul de proprietate transferat către operator;*
 3. *Active achiziționate de către un Operator Intern; sau*
 4. *Active achiziționate de către un Operator Extern.*
- 6.1.5. Cererile de finanțare din fonduri UE, care implică achiziția directă de către un operator extern, pentru uzul acestuia, care acționează individual, nu sunt acceptate de normele Programului Operațional.
- 6.1.6. Prezenta secțiune a document stabilește mecanismele de dotare cu active a Operatorului, care garantează că finanțarea poate fi considerată ca nefiind ajutor de stat sau poate fi considerată ajutor de stat compatibil cu piața internă. Fiecare dintre cazurile de mai sus este examinat în continuare.

6.2. Modelul 1: Active Achiziționate Direct, cu Dreptul Reținut de Autoritatea Locală

Considerații generale

- 6.2.1. Proprietatea publică este proprietatea care aparține statului sau unei unități administrativ-teritoriale, și care, prin natura sa, sau prin lege, este de interes public sau de utilitate publică, cu condiția să fi fost dobândită într-unul din modurile prevăzute de lege.
- 6.2.2. Bunurile aparținând domeniului public al unei autorități a administrației publice locale nu pot fi vândute, nu se supun dispozițiilor privitoare la prescripția extinctivă și nu pot fi executate silit. În conformitate cu Articolul 860 (3) din Codul civil român, activele domeniului public pot fi date spre gestiune și utilizare unor terți și pot face subiectul concesiunii (drepturi de folosință asupra activelor) sau al închirierii. Exemple de bunuri proprietate publică sunt infrastructura de transport, cum ar fi linii de tramvai, linii aeriene de contact, refugii, stații și adăposturi etc. Cu toate acestea, orice altă proprietate poate deveni parte a domeniului public, în cazul în care autoritatea publică locală ia o decizie în acest sens.

- 6.2.3. Bunurile aparținând autorității locale, care nu fac parte din domeniul public, se încadrează în categoria bunuri aparținând domeniului privat, Autoritățile locale având drept de proprietate privată asupra acestor bunuri. Prin urmare, autoritățile publice au dreptul de a deține, folosi și înstrăina astfel de active, în mod exclusiv, absolut și perpetuu, în limitele stabilite de legislația privitoare la proprietatea privată. Acesta este implicit cazul materialului rulant și al altor asemenea active.
- 6.2.4. În cazul în care o Autoritate Contractantă impune o Obligație de Serviciu Public unui Operator, Autoritatea Contractantă poate pune la dispoziția operatorului materialul rulant deținut de către Autoritatea Locală, prin concesiune, în scopul furnizării de servicii, cu titlu de Bun de Retur. Dacă o Autoritate Locală nu dispune de material rulant, ea poate achiziționa material rulant din fondurile sale proprii¹⁶.
- 6.2.5. În cazul unui astfel de aranjament, dreptul de proprietate asupra activului rămâne dreptul Autorității Locale și, ca atare, deprecierea activului este în sarcina acesteia. Valoarea de capital a activului nu este contabilizată de către Operator.

Active date în gestiune directă unui compartiment specializat

- 6.2.6. Un compartiment specializat, care îndeplinește sarcini municipale, este echipat cu active noi sau modernizate, puse la dispoziție de către Autoritatea Locală. Activele, inclusiv materialul rulant, sunt predate spre gestiune către compartimentul de specialitate, pe baza unei decizii interne (Hotărâri) a Autorității Locale.

Active date în gestiune delegată (Companie Municipală sau Operator Extern)

- 6.2.7. În cazul unui contract de gestiune delegată, autoritatea contractantă concesionează (dreptul de a folosi Activele printr-un contract de servicii publice) exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică, aferente sistemului de transport public local respectiv, împreună cu dreptul de a presta serviciul.
- 6.2.8. Materialul rulant și alte active pot fi predate prin concesiune Operatorului, pe bază de contract de servicii publice, cu titlu de Bun de Retur, în schimbul plății unei redevențe. Aceste active concesionate operatorului sunt definite în contractele de servicii publice ca fiind Bunuri de Retur și trebuie returnate de drept Autorității Contractante la sfârșitul contractului de servicii publice. Detaliile tuturor bunurilor de retur se stabilesc în contractul de servicii publice, înainte de atribuire (și înainte de licitație, în cazul unei proceduri competitive de atribuire). Redeventele trebuie să fie proporționale cu valoarea și durata contractului.
- 6.2.9. Predarea de material rulant nou sau modernizat Operatorului pe perioada de execuție a contractului de servicii publice afectează, în general, valoarea Compensației pentru serviciu public convenită la plată. Două scenarii sunt posibile, în acest caz:
- În cazul în care un contract de servicii publice se încredințează prin Atribuire Directă, reducerea compensației trebuie să fie egală cu modificarea costului la operator, cu o ajustare care să țină cont de modificarea valorii Profitului Rezonabil; sau
 - În cazul în care un contract de servicii publice se atribuie prin procedură competitivă de atribuire (licitație), este, de asemenea, necesar (deși poate fi mai dificil) să se calculeze efectul materialului rulant asupra Operatorului, cu excepția cazului în care o dispoziție referitoare la predare a fost prevăzută și inclusă în contractul de servicii publice și aceasta prevede și metoda de calcul al compensației.

¹⁶ În cazul Regiei Autonome sau a departamentului specializat, bunurile sunt date în administrare.

6.3. Modelul 2: Active Achiziționate Direct, cu Dreptul de Proprietate Transferat Operatorului

Considerații generale

- 6.3.1. În acest scenariu, materialul rulant pus la dispoziție de Autoritatea Contractantă se transferă Operatorului contra plății unei sume care să reflecte valoarea reziduală a materialului rulant la sfârșitul contractului.

Active date în gestiune directă (compartiment de specialitate)

- 6.3.2. Dispozițiile din prezenta secțiune nu se aplică compartimentului de specialitate, deoarece activele compartimentului de specialitate, în calitate de Operator, sunt aceleași cu activele Municipality.

Active date în gestiune (delegată unei Companii Municipale)

- 6.3.3. În cadrul POR 2014-2020, finanțarea UE poate fi acordată numai autorităților publice. În plus, Legea 215/2001 privind administrația publică locală stipulează la articolul 37 alineatul (7) litera a) dreptul consiliilor locale din România de a decide să coopereze sau să se asocieze cu persoane juridice române sau străine, cu scopul de a finanța și efectua în comun anumite acțiuni, lucrări, servicii sau proiecte de interes public local. Prin urmare, autoritățile administrației publice au dreptul legal de a se asocia cu societăți comerciale, pentru a finanța sau a efectua în comun cu acestea anumite acțiuni, lucrări, servicii sau proiecte, sub rezerva limitelor privind utilizarea activelor din domeniul public al statului, conform subsecțiunii de mai sus.

- 6.3.4. Pe durata contractului, dreptul de proprietate asupra activului rămâne Autorității publice locale și deprecierea activului este, prin urmare, preluată de autoritatea locală. La sfârșitul contractului, dacă activul se transferă Operatorului (Bunuri de Preluare), valoarea capitalului și amortizarea ulterioară a activului se contabilizează de către Operator, dar numai după transferul activului către Operator la sfârșitul contractului.

- 6.3.5. În cazul în care materialul rulant este modernizat sau înlocuit în timpul contractului, valoarea calculată a materialului rulant la sfârșitul contractului este foarte probabil să crească, în cazul în care perioada rămasă din contract este mai mică decât perioada de amortizare a materialului nou sau modernizat. Aceasta va pune o povară financiară asupra operatorului și va crea un venit pentru Autoritatea Contractantă, venit care trebuie obligatoriu declarat în cererea de finanțare. Prin urmare, este recomandabil ca modernizarea să fie inclusă în contractul de servicii public încă din faza timpurie a contractului, în cazul în care se recurge la acest model.

Active date în gestiune delegată (Operator Extern)

- 6.3.6. Deși aceeași procedură se aplică în cazul unei Companii Municipale, această abordare nu este întotdeauna adecvată în cazul unui Operator Extern, atunci când Operatorul Extern poate fi înlocuit la sfârșitul perioadei contractuale, deoarece aceasta va reduce stocul de active disponibile al Autorității Contractante.

6.4. Modelul 3: Active Achiziționate de un Operator Intern

- 6.4.1. Operatorul intern nu poate cumpăra sau modernizarea Active pentru uzul propriu, folosind fonduri din Programul Operațional Regional.

- 6.4.2. Acest lucru este permis numai prin încheierea, în primul rând, unui acord de parteneriat cu o Autoritate Locală Acordul de parteneriat ar trebui să descrie modul în care operatorul va utiliza echipamentul care îi va fi pus la dispoziție ca bun suplimentar în

concesiune. În cadrul acordului de parteneriat, activele pot fi achiziționate de Autoritatea Locală, iar dreptul de proprietate este fie reținut de aceasta (conform cu secțiunea 6.2), fie transferat Operatorului la sfârșitul contractului (conform cu secțiunea 6.3).

- 6.4.3. În cazul modernizării, există posibilitatea de a transfera materialul rulant existent, în proprietatea autorității locale, la o valoare nominală, urmând ca aceasta să întreprindă investiția, iar ulterior materialul rulant poate fi pus la dispoziția operatorului pe baza contractului de servicii publice, folosind Modelul 1 sau Modelul 2 de mai sus.

6.5. Modelul 4: Active Achiziționate de un Operator Extern

- 6.5.1. Un operator extern nu poate achiziționa sau moderniza active pentru uz propriu, folosind fonduri din Programul Operațional Regional, nici pe cont propriu, nici prin intermediul unui acord de parteneriat. În această abordare, activele se achiziționează de operatori din fondurile lor proprii.

7. Cerere de Finanțare

7.1. Eligibilitatea Solicitanților

- 7.1.1. Un oraș/municipiu (Unitate Administrativ Teritorială) este beneficiar în cadrul programului operațional și poate aplica pentru fondurinerambursabile.
- 7.1.2. Există posibilitatea legală ca un oraș/municipiu (Unitate Administrativ Teritorială) să facă cerere de finanțare UE, fie individual, sau fie în parteneriat cu un operator intern. Cererea poate viza finanțarea achiziționării (sau modernizarea) de active utilizate în transportul public urban. În cazul unei cereri de finanțare făcută în parteneriat, este necesară elaborarea unui acord de parteneriat, care stabilește drepturile, rolurile și obligațiile fiecărei părți.
- 7.1.3. În cazul municipalităților reședințe de județ, municipalitatea conducătoare poate face cerere de finanțare în parteneriat cu celelalte autorități locale din zona funcționala urbana. Un Acord de parteneriat poate fi creat pentru o singură aplicare.
- 7.1.4. În cazul în care membrii unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară elaborează un acord de parteneriat, acordul trebuie semnat de către municipalitatea conducătoare a Parteneriatului, urmând ca Acordul de parteneriat, semnat de toți partenerii, să fie anexat la formularul de cerere de finanțare. Modele de Acord de parteneriat sunt disponibile pe site-ul oficial al programului www.inforegio.ro.

7.2. Eligibilitatea Costurilor și Proiectelor

- 7.2.1. Perioada de eligibilitate a costurilor începe la 1 ianuarie 2014 și se termină la 31 decembrie 2023. Perioada de eligibilitate înseamnă o perioadă în care costurile suportate sunt eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional. Cheltuielile efectuate în afara acestei perioade nu sunt eligibile.
- 7.2.2. Limitele proiectului și valoarea maximă eligibilă (inclusiv TVA) sunt după cum urmează:

Municipalități și Oraș (excepție municipiile reședință de județ)

Prioritatea de Investiții 3.2

Valoare eligibilă minimă: €100,000

Valoare eligibilă maximă:

- *Orașe și municipalități cu mai puțin de 20.000 de locuitori (INS 2012): €5 milioane*
- *Municipalități cu peste 20.000 de locuitori (INS 2012): €10 milioane*
- *Tulcea și București: €20 milioane*

Municipalități reședințe de județ

Prioritatea de Investiții 4.1

Valoare eligibilă minimă: €100.000

Valoare eligibilă maximă: €20 milioane

7.3. Elaborarea Cererii

- 7.3.1. Informațiile prezentate în continuare se bazează pe Programul Operațional Regional (POR) și pe Ghidul General al Solicitantului de finanțare prin POR, aprobat în luna noiembrie 2015.
- 7.3.2. Pentru demararea procedurii de finanțare, solicitantul trebuie mai întâi să completeze și să semneze un Formular de cerere de finanțare, disponibil pe website-ul www.inforegio.ro. Liniile directoare pentru Axele prioritate 3.2 și 4.1 referitoare la

transportul local indică anexele suplimentare la Formularul de cerere de finanțare, specifice pentru fiecare prioritate de investiție. Descrierea detaliată a procedurilor de cerere de finanțare prin Programul Operațional Regional este disponibilă pe website-ul oficial al Programului: www.inforegio.ro.

- 7.3.3. Procedurile de elaborare a cererii variază în funcție de structura solicitantului, după cum urmează:

Solicitantul este Autoritatea Locală/UAT

- 7.3.4. În cazul în care solicitantul este o Autoritate Locală/UAT, formularul de cerere de finanțare și anexele trebuie semnate de reprezentantul legal sau de persoana special împuternicită în conformitate cu dispozițiile din Ghidul Solicitantului.
- 7.3.5. În cazul în care finanțarea activelor urmează a se acorda autorității locale, atunci Autoritatea locală va fi parte în acordul de finanțare (o dată ce finanțarea este primită și activele sunt achiziționate/modernizate, municipalitatea va transfera dreptul de a le folosi, prin contractul de servicii publice, în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, operatorului/operatorilor).
- 7.3.6. În cazul în care autoritatea locală intenționează să presteze servicii publice, acționând ca un **compartiment specializat**, autoritatea locală trebuie să anexeze hotărârea emisă de autoritatea locală în acest sens, de stabilire a atribuirii și gestionării serviciilor de transport public.
- 7.3.7. În cazul în care autoritatea locală intenționează să presteze servicii publice prin intermediul unui **Operator Intern**, Formularul de cerere de finanțare trebuie să fie depus împreună cu, printre altele, documentele care confirmă principiile detaliate pe baza cărora operatorul intern prestează servicii publice (hotărâre de înființare a societății, hotărârea privind atribuirea directă a contractului de servicii publice și contractul de servicii publice în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 semnat cu operatorul intern), inclusiv modelul de finanțare care demonstrează că compensația nu va depăși suma calculată și că respectă anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Principiile de predare a materialului rulant sau a altor active trebuie să fie incluse în contractul de servicii publice.
- 7.3.8. În cazul în care autoritatea locală intenționează să presteze servicii publice prin intermediul unui **Operator Extern**, Formularul de cerere de finanțare trebuie să fie depus împreună cu, printre altele, Contractul de Servicii Publice întocmit în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, încheiat cu Operatorul. Acest contract trebuie să includă principiile de calcul al compensației, precum și principiile de predare a materialului rulant sau a altor active.

Solicitantul este un parteneriat între autorități publice

- 7.3.9. În cazul în care solicitantul este un asociație între autorități locale, Formularul de cerere de finanțare trebuie să fie semnat de către Autoritatea Conducătoare a parteneriatului. Numirea Autorității Conducătoare și co-finanțarea proiectului de către fiecare partener trebuie să fie asumate și precizate în Acordul de parteneriat.
- 7.3.10. Autoritatea conducătoare va fi parte în contractul de finanțare (odată finanțarea primită și activele achiziționate/modernizate, municipalitatea va transfera dreptul de folosință a acestora, prin contractul de servicii publice).

Solicitantul este un parteneriat între o Autoritate Publică și un Operator Intern

7.3.11. În cazul în care solicitantul este un parteneriat între o autoritate publică și un operator intern, Formularul de cerere de finanțare trebuie să fie semnat de către Autoritatea conducătoare a parteneriatului. Co-finanțarea proiectului de către fiecare partener (autorități locale și operator) trebuie să fie asumată și precizată în acordul de parteneriat.

7.3.12. Municipality conducătoare va fi parte în contractul de finanțare odată finanțarea primită și activele achiziționate/modernizate, municipalitatea va transfera dreptul de folosință asupra acestora, printr-un contract de servicii publice, Operatorului.

7.4. Metoda de Concesionare a a Activelor municipalității către operator, atunci cand o ADI **cu obiect de activitate serviciul de transport public** este Autoritatea Contractantă

7.4.1. În cazul în care o autoritate locală, membră a unei ADI de Transport public, deține/achiziționează active, calea legală de a furniza astfel de active pentru a fi utilizate de către operator poate fi următoarea:

- Municipality deține/achiziționează active, și le înregistrează în proprietatea sa;
- Municipality, dar și celelalte localități membre ale ADI de transport public, mandatează ADI (conform art. 10 (4) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice), prin hotărâri ale autorităților deliberative, să exercite, pe seama și în numele UAT membre, dreptul de a delega gestiunea serviciilor de utilități publice transferate în responsabilitatea Asociației, inclusiv dreptul de a concesiona operatorului sistemele de utilități publice aferente serviciilor de utilități publice transferate, sisteme din care fac parte și mijloacele de transport public Pe baza hotărârilor autorităților deliberative ale UAT membre ale ADI, în cadrul Adunării generale a Asociației (formată de regula din reprezentanții legali ai UAT asociate), se supune la vot și se emite o hotărâre de aprobare a mandatului respectiv primit de ADI din partea UAT-urilor, conform prevederilor art. 17 din HG 855/2008.
- Ulterior, Contractul de servicii publice de transport sau actele ulterioare subsecvente sunt semnate de către ADI cu operatorul de transport, pe baza hotararilor luate in cadrul Adunarii Generale a ADI;
- Operatorul utilizează activele pe toată perioada contractului ,

7.5. Alte Considerații

7.5.1. În cazul în care procedura de licitație pentru atribuirea contractului de servicii publice în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 s-a finalizat, dar contractul de servicii publice nu s-a încheiat încă, cererea trebuie să fie însoțită de un document care prezintă elementele cheie ale contractului potențial, în conformitate cu specificația referitoare la clauzele esențiale ale contractului.

7.5.2. În cazul în care procedura de licitație desfășurată în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007 s-a finalizat, dar operatorul nu a fost ales încă, cererea trebuie să fie însoțită de un calendar al acțiunilor vizând alegerea unui operator, precum și de un document care prezintă clauzele esențiale ale contractului avut în vedere.

7.5.3. În cazul în care autoritatea contractantă nu a inițiat încă o procedură de atribuire a contractului de servicii publice în conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, cererea trebuie să fie însoțită de un calendar al acțiunilor vizând procesul de atribuire și executarea serviciului public pe perioada de finanțare a proiectului.

8. Calcularea Compensației pentru Contracte de Servicii Publice

8.1. Linii Directoare Generale

- 8.1.1. Compensația acordată unui operator pentru executarea unei obligații de serviciu public (OSP) trebuie plătită pe baza unui calcul efectuat conform regulilor stabilite în anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, cu ipotezele de intrare, calculele și rezultatele obținute prezentate de o manieră clară, logică și transparentă.
- 8.1.2. Această secțiune prezintă recomandări cu privire la calcularea compensației, care reflectă aceste cerințe, și oferă exemple de lucru.

8.2. Definiția Activelor și Tratatamentul Amortizării

8.2.1. Înainte de a stabili metodologia de compensare, este necesar să se definească titlul de proprietate și drepturile asupra activelor care sunt utilizate în îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, precum și modul în care acestea sunt tratate în calcularea compensației. Aceste active sunt după cum urmează:

- Bunuri de Retur: Amortizarea **nu este** inclusă în calculul compensației;
- Bunuri Proprii: Amortizarea **este** inclusă în calculul compensației;
- Bunuri de Preluare: când activele sunt achiziționate de Operator (cu acordul Autorității Contractante) din fondurile proprii ale Operatorului, atunci amortizarea acestor active este eligibilă a fi inclusă în calculul compensației. În timp ce bunurile sunt concesionate, înainte de transferul lor către operator, amortizarea **nu este** inclusă în compensația

8.3. Contractul de Servicii Publice și Calculul Compensației

8.3.1. Costurile serviciilor din cadrul unui Contract de Servicii Publice (CSP) trebuie să reprezinte toate costurile înregistrate în legătură cu executarea Obligației de Serviciu Public în cauză, atât costuri directe, cât și costuri indirecte, de exemplu:

Costuri Directe:

- 8.3.2. Costurile directe sunt cheltuielile suportate cu serviciile de transport, evidențiate ca atare în înregistrările contabile (materiale, manoperă, amortizarea activelor proprii, lucrări executate de terți etc.).
- 8.3.3. Costurile directe cuprind toate costurile legate de activitățile de funcționare a transportului, calculate în conformitate cu normele contabile. Acestea includ, ca atare, costurile legate de utilizarea și întreținerea infrastructurii tehnice și a vehiculelor necesare, în cazul în care aceste costuri sunt suportate de către Operator.

Costuri Indirecte

8.3.4. Costurile indirecte reprezintă o parte din cheltuieli generale, alocate activității de transport pe baza unor criterii și ponderi prestabilite. Ele includ costurile de finanțare suportate în legătură directă cu furnizarea de servicii (inclusiv costul de finanțare a achizițiilor de investiție destinate prestării de servicii), impozitul pe venit și alte taxe, și de asemenea administrative și de personal de conducere și administrație, cheltuieli financiare și alte cheltuieli prevăzute de lege.

- 8.3.5. În cazul în care operatorul desfășoară și alte activități (care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public), ponderea cheltuielilor indirecte aferente acelor alte activități și ponderea cheltuielilor generale ale societății trebuie repartizate în mod corespunzător proporțional cu ponderea cheltuielilor directe aferente activităților respective.
- 8.3.6. Operatorul poate, în unele cazuri, să efectueze și alte activități de transport (cum ar fi servicii turistice, transportul angajaților, la cererea unităților industriale, servicii prestate pentru cluburi sportive etc.). Costurile și veniturile din servicii suplimentare care nu au legătură cu obligația de serviciu public trebuie excluse din calculul compensației. Aceste alte activități sunt acceptate (fără compensații) doar în următoarele condiții:
- Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă;
 - Activitățile respectă reglementările din respectivul domeniu de activitate;
 - Costurile activităților sunt acoperite integral din veniturile încasate;
 - Activitățile nu împiedică în nici un fel livrarea serviciului de transport public local;
 - Activitățile respectă regulile concurenței.
- 8.3.7. Toate înregistrările contabile trebuie corect întocmite pentru a verifica calculul cheltuielilor pe fiecare categorie de compensație pentru Obligația de Serviciu Public, ținând seama de necesitatea de a contabiliza separat alte activități, care nu au legătură cu Obligația de Serviciu Public.
- 8.3.8. Costurile legate de gestionarea ineficientă a afacerilor cum ar fi devalorizări, provizioane, penalități și amenzi, precum și orice alte cheltuieli excepționale, cum ar fi primele de management, nu trebuie alocate serviciilor din cadrul OSP.
- 8.3.9. Costurile furnizării de servicii publice acoperă diferite categorii și tipuri de cheltuieli, în funcție de tipul de activitate de transport (autobuze, tramvaie). În fiecare caz este necesară furnizarea de explicații relevante pentru elementele de cost incluse.
- 8.3.10. Contractele de servicii publice trebuie să promoveze eficiența sporită a gestionării transportului de către operator. Acest lucru poate fi realizat, de exemplu, prin reducerea indicilor de cost ai operatorului. Orice mecanisme de promovarea a eficientizării trebuie să fie clar definite și explicate în contractul de servicii publice.
- 8.3.11. Operatorii pot genera venituri non-tarifare din utilizarea activelor folosite, în principal, la furnizarea de servicii în baza contractului de servicii publice. Aceste venituri pot fi generate ca rezultat al inițiativei economice întreprinsă de operator, însă fără nici un efect asupra calității serviciului prestat (ex., venit din vânzarea de spațiu publicitar). Venitul de acest tip trebuie reglementat prin CSP și inclus în calculul compensației.
- 8.3.12. Costurile legate de investițiile în active trebuie să respecte prevederile Ordinului nr. 1802/2014 al ministrului de finanțe de aprobare a normelor contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate.

Efecte asupra rețelei de transport

- 8.3.13. În cazul în care un Operator, ca urmare a încheierii unui Contract de Servicii Publice, a obținut un efect pozitiv asupra rentabilității tuturor operațiunilor sale (ex., rentabilitatea crescută a serviciilor care nu sunt oferite prin contract), atunci acest efect trebuie să fie calculat și inclus în calculul compensației.
- 8.3.14. Calcularea unui astfel de efect trebuie să se bazeze pe rețeaua deservită exclusiv de către Operator și nu trebuie să se refere la efectele pe care contractul de servicii publice le are asupra activităților altor operatori și asupra sistemului de transport local.

- 8.3.15. Este puțin probabil că va fi necesar să se calculeze acest efect, dacă acesta nu prezintă un risc semnificativ de supracompensare a operatorului.

Tarife de transport

- 8.3.16. Politica tarifara poate cuprinde reduceri pentru diferite grupuri de călători (copii/tineri, persoane în vârstă etc.), în conformitate cu politica de transport adoptată de autoritățile publice și menționată de dispozițiile legale naționale în materie. Operatorul poate înainta autorității locale o cerere distinctă pentru valoarea diferențelor tarifare. În acest fel, compensația de serviciu public nu va include compensații pentru diferențele tarifare.

Profit rezonabil

- 8.3.17. Profitul rezonabil al operatorului trebuie să reprezinte o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru activitatea din sectorul transportului public, ținând seama de nivelul de risc al serviciului de transport public local suportat de către operator. Nivelul profitului rezonabil se evaluează și se stabilește anual de către Autoritatea Contractantă, pe baza bilanțului contabil de la data de 31 decembrie al anului precedent, și se aplică tuturor costurilor eligibile ca și cheltuieli operaționale.
- 8.3.18. Pentru a calcula profitul rezonabil, Este posibil să se utilizeze ratele de swap relevante, recomandate de Consiliul Concurenței¹⁷.

8.4. Metodologia de Calcul al Compensației

- 8.4.1. Metoda de calculare a compensației descrisă în prezentul document poate fi utilizată la verificarea valabilității acordării de asistență din fonduri UE. Calculul trebuie să demonstreze că operatorul nu va fi compensat în exces drept urmare a acordării de asistență financiară UE (de exemplu, atunci când un contract de servicii este deja încheiat). În cazul când acordarea sumei maxime de asistență financiară ar duce la o compensare în exces, valoarea asistenței financiare din fondurile UE trebuie redusă proporțional cu valoarea reală estimativă a supracompensării care ar putea apărea pe toată durata acoperită de contract.
- 8.4.2. Valoarea compensației se revizuieste, de regulă, anual, de către autoritatea care contractează serviciile, pe baza cifrelor financiare din anul precedent. Regulile de plată a compensației trebuie să țină cont de (a) ajustările care trebuie aduse plăților la sfârșitul unui an, pentru compensarea în exces (și creditarea supracompensării, dacă există, contra compensației pentru serviciile prestate în perioada următoare); și (b) impunerea de penalități, dacă operatorul nu a prestat serviciile la standardul cerut.
- 8.4.3. TVA trebuie inclusă în calcule, în conformitate cu normele fiscale și cu eligibilitatea privind cofinanțarea din fonduri UE conform prevederilor Ghidului POR.
- 8.4.4. Orientări suplimentare privind calculul compensației sunt disponibile în raportul privind "Elaborarea Contractului de Servicii Publice conform UE pentru Orașele din România", întocmit de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare.

¹⁷ <http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>