

Anexa la Hotărârea nr. 96/2022

STUDIUL DE OPORTUNITATE
privind stabilirea modalității de atribuire a gestiunii serviciului de transport
public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna, elaborat de
CERTRANS LEVEL S.R.L., cu sediul în București

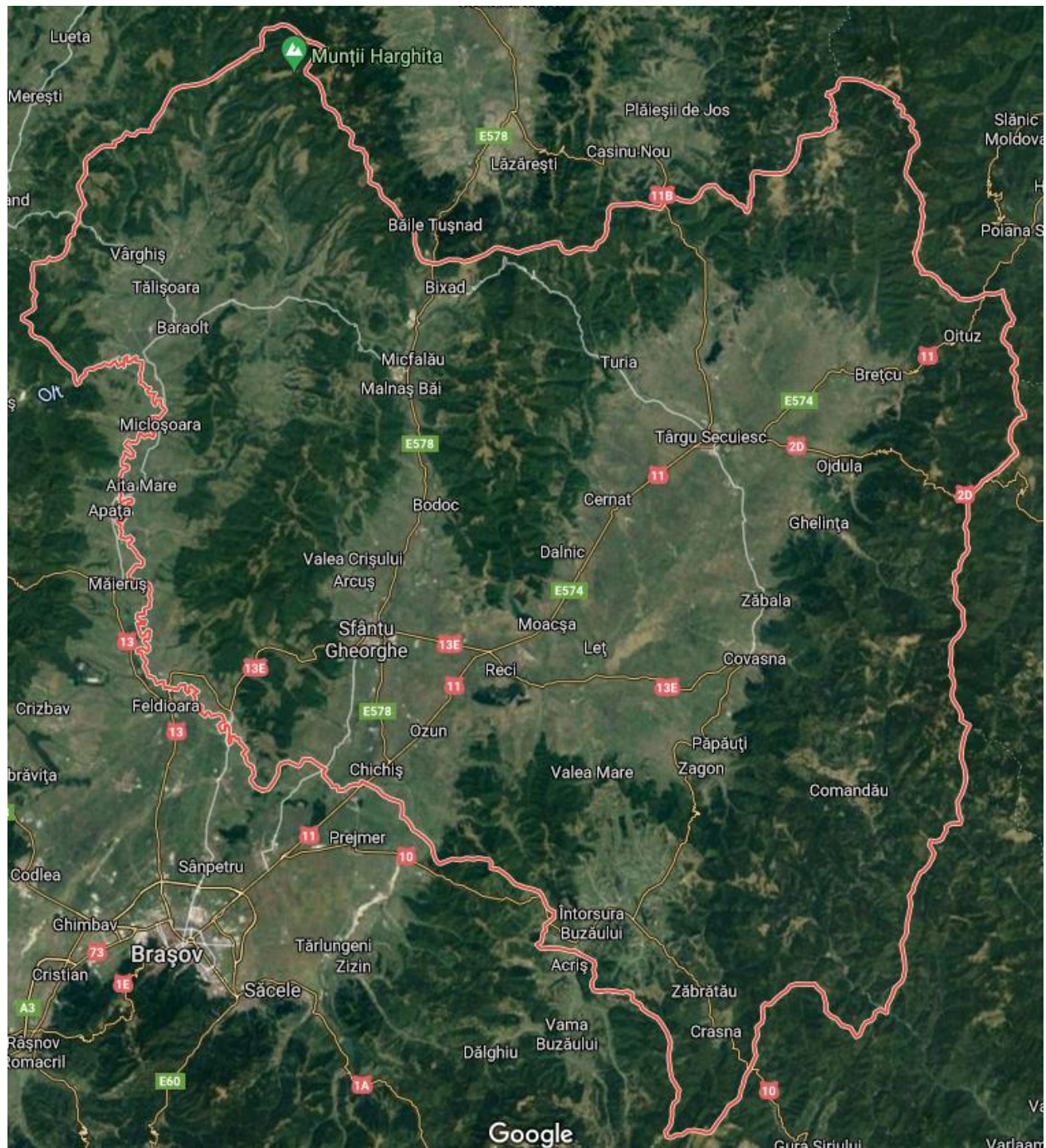
STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND STABILIREA MODALITĂȚII DE ATRIBUIRE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC JUDEȚEAN DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE ÎN JUDEȚUL COVASNA

Elaborator:
CERTRANS LEVEL SRL

Beneficiar:
CONSILIUL JUDEȚEAN
COVASNA



Localizare – județul COVASNA



Notă:

Prezentul Studiu de oportunitate este elaborat pentru Județul Covasna, în baza Contractului de prestări servicii nr. 283/30.06.2021 care are ca obiect „Studiu de oportunitate privind stabilirea modalității de atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna”

Elaborator STUDIU DE OPORTUNITATE**CERTRANS LEVEL SRL**

Date de contact:

Adresa: București, sector 2, str. Delea Veche 16-18, ap. 5

Web: www.certranslevel.roE-mail: office@certranslevel.com

Tel/fax: 031 407 23 35

**CERTRANS LEVEL:**

	Semnătură și ștampilă
DIRECTOR GENERAL: ing. Răzvan NOVASELIV	
ADMINISTRATOR: ing. Ana – Brîndușa COCU	

Beneficiar STUDIU DE OPORTUNITATE**CONSILIUL JUDEȚEAN COVASNA**

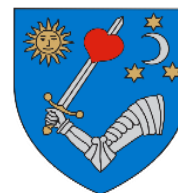
Date de contact:

Adresa: Piața Libertății nr.4, Sfântu Gheorghe

Web: www.cjcv.roE-mail: office@kvmt.ro

Telefon: 0267 311 190/0367 403 900

Fax: 0267 351228



CUPRINS

INTRODUCERE	7
1. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI ȘI A ARIEI TERITORIALE	10
1.1. Descrierea ariei teritoriale	11
1.2. Descrierea și identificarea serviciului și a sistemului a cărui gestiune urmează a fi delegată.....	27
2. SITUAȚIA ECONOMICO-FINANCIARĂ ACTUALĂ A SERVICIULUI ȘI STAREA TEHNICĂ A SISTEMULUI AFERENT ACESTUIA.....	48
2.1. Situația economico-financiară a serviciului	48
2.2. Starea tehnică a sistemului aferent acestuia	79
2.2.1. Infrastructura tehnico-edilitară specifică.....	79
2.2.2. Mijloacele de transport.....	93
3. INVESTIȚIILE NECESARE PENTRU MODERNIZAREA, ÎMBUNĂȚĂȚIREA CALITATIVĂ ȘI CANTITATIVĂ, PRECUM ȘI A CONDIȚIILOR SOCIALE ȘI DE MEDIU ȘI EXTINDEREA SAU RESTRÂNGEREA SERVICIULUI, DUPĂ CAZ.....	98
4. MOTIVELE DE ORDIN ECONOMIC, FINANCIAR, SOCIAL ȘI DE MEDIU, CARE JUSTIFICĂ ATRIBUIREA ÎN GESTIUNE	113
4.1 Modalități de atribuire a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate	113
4.1.1 Gestiunea directă a serviciului de transport public județean.....	117
4.1.2 Gestiunea delegată a serviciului de transport public județean	121
4.2 Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică atribuirea în gestiune...	126
4.3 Stabilirea modalității optime de gestiune a serviciului public de transport județean la nivelul județului Covasna.....	134
5. DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI	137
6. VALOAREA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI.....	140
7. CONTRACTUL DE DELEGARE	185
CONCLUZII	190

Anexe

Anexa nr. 1 – Propunere program de transport – 2023-2031

Listă figuri

Figura 1 Poziția județului Covasna	11
Figura 2 Distribuția localităților în teritoriu în județul Covasna. Sursa: Google Maps	18
Figura 3 Rețeaua rutieră semnificativă a județului Covasna	21
Figura 4 Autogara TRANSBUS CODREANU – Sfântu Gheorghe.....	38
Figura 5 Autogara TRANSBUS CODREANU – Sfântu Gheorghe.....	38
Figura 6 Autogara INTERLOGISTICS SA – Sfântu Gheorghe	39
Figura 7 Autogara INTERLOGISTICS SA – Sfântu Gheorghe	39
Figura 8 Autogara RO-D TRANSPORT SRL – Târgu Secuiesc.....	40
Figura 9 Autogara RO-D TRANSPORT SRL – Târgu Secuiesc.....	40
Figura 10 Autogara RO-D TRANSPORT SRL – Târgu Secuiesc.....	41
Figura 11 Autogara TRANS-INTEX SRL – Târgu Secuiesc.....	41
Figura 12 Autogara LINKA TRANZIT SRL/Codreanu – oraș Covasna	42
Figura 13 Autogara LINKA TRANZIT SRL / Codreanu – oraș Covasna.....	42
Figura 14 Autogara LINKA TRANZIT SRL / Codreanu – oraș Covasna.....	43
Figura 15 Autogara PRESTĂRI SERVICII TRANSPORT GERENDI – oraș Covasna	43
Figura 16 Autogara PRESTĂRI SERVICII TRANSPORT GERENDI – oraș Covasna	44
Figura 17 Autogara PRESTĂRI SERVICII TRANSPORT GERENDI – oraș Covasna	44
Figura 18 Autogara CODREANU – Întorsura Buzăului.....	45
Figura 19 Autogara CODREANU – Întorsura Buzăului.....	46
Figura 20 Autogara TRANSLOC SA – Baraolt.....	46
Figura 21 Autogara TRANSLOC SA – Baraolt.....	47

Listă tabele

Tabel 1 Populația stabilă la 1 ianuarie (2021) a județului Covasna. Sursa: INSSE	21
Tabel 2 Listă comune cu o populație stabilă de peste 4.000 de locuitori – jud. Covasna. Sursa: INSSE	24
Tabel 3 Listă comune cu o populație stabilă între 2.000 - 4.000 de locuitori – jud. Covasna. Sursa: INSSE	25
Tabel 4 Listă comune cu o populație stabilă sub 2.000 de locuitori – jud. Covasna. Sursa: INSSE.....	25
Tabel 5 Populația rezidentă la 1 ianuarie pe medii de rezidență - jud. Covasna. Sursa: INSSE	26
Tabel 6 Listă operatori de transport. Sursa: CJ Covasna.....	33
Tabel 7 Sinteza programului actual de transport județean Covasna. Sursa: CJ Covasna	34
Tabel 8 Tarife de transport pe trasee defalcate pe distanțe kilometrice între stații.....	77
Tabel 9 Lungimea drumurilor publice, pe categorii de drumuri, tipuri de acoperământ din județul Covasna – 2020. Sursa: INSSE	80
Tabel 10 Drumuri județene din județul Covasna. Sursa: CJ Covasna.....	82
Tabel 11 Starea infrastructurii rutiere pe itinerariul traseelor județene.....	87
Tabel 12 Numărul stațiilor pe traseele de transport public județean	90
Tabel 13 Caracteristici flotă de transport	96
Tabel 14 Preț estimativ componente de investiții pentru sistemul de transport public.....	111
Tabel 15 Alocarea riscurilor	128

Tabel 16 Modalitate de gestionare a riscurilor	129
Tabel 17 Elemente de cheltuieli pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean de persoane efectuat prin curse regulate	140
Tabel 18 Număr total de km planificați anual pe trasee și grupe de trasee nou propuse	142
Tabel 19 Estimare cheltuieli materiale anuale pe trasee – lei.....	146
Tabel 20 Estimarea cheltuielilor anuale cu taxe/impozite și autorizații pe trasee – lei	152
Tabel 21 Estimarea cheltuielilor anuale cu salariile personalului pe trasee – lei	156
Tabel 22 Estimare valoare totală anuală servicii de transport – lei.....	158
Tabel 23 Tarif mediu lei/km calculat pe baza estimării elementelor de cheltuieli.....	161
Tabel 24 Valoarea totală anuală a serviciilor de transport pe trasee și grupe de trasee	163
Tabel 25 Estimare venituri pe trasee/grupe de trasee	164
Tabel 26 Valoare anuală (cheltuieli cu profit rezonabil) și venituri totale anuale pe trasee și grupe de trasee	167
Tabel 27 Exemplu de calcul tariff mediu inclusiv TVA (lei/km/loc).....	170
Tabel 28 Coeficienții α de ajustare pozitivă și negativă a tarifului mediu lei/km/loc.....	174
Tabel 29 Valoarea totală estimată contract de delegare pe grupe de trasee	181

Listă grafice

Grafic 1 Evoluția populației stabile a județului în ultimii 5 ani	22
Grafic 2 Distribuția populației stabile pe grupe de vârstă la 1 ianuarie 2021 – județul Covasna. Sursa: INSSE	23
Grafic 3 Distribuția populației urbane pe localități în județul Covasna. Sursa: INSSE	24
Grafic 4 Evoluția populației rezidente a județului Covasna pe medii de rezidență în ultimii 5 ani. Sursa: INSSE	26
Grafic 5 Frecvența traseelor din județul Covasna.....	32
Grafic 6 Lungimea traseelor din județul Covasna	32
Grafic 7 Structura drumurilor publice – Județul Covasna	85
Grafic 8 Starea de viabilitate a sectoarelor de drum național din județul Covasna – pondere. Sursa: Secția Drumuri Naționale Sfântu Gheorghe	85
Grafic 9 Starea de viabilitate a sectoarelor de drum județean din județul Covasna – pondere. Sursa: CJ Covasna	86
Grafic 10 Starea de viabilitate a sectoarelor de drum comunale din județul Covasna – pondere. Sursa: CJ Covasna	86

INTRODUCERE

Obiectul principal al studiului de oportunitate îl reprezintă fundamentarea și stabilirea modalității de gestiune a serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate la nivelul județului Covasna în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport rutier de călători, inclusiv întocmirea documentației de atribuire.

Studiul de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea modalității de atribuire în gestiune pentru executarea serviciului public de transport la nivel județean, pe grupe de trasee și pe trasee, va avea drept obiectiv principal analiza tehnico-economică și de eficiență a costurilor de operare a serviciilor de administrare și exploatare a sistemelor de utilități publice.

Studiul de oportunitate va stabili și va fundamenta necesitatea și oportunitatea modalității optime de gestiune a serviciului de transport public de călători prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a județului Covasna în conformitate cu Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ teritoriale nr. 92/2007 modificată prin Legea nr. 328 din decembrie 2018 și cu Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice republicată.

Studiul de oportunitate va include următoarele secțiuni:

- descrierea și identificarea serviciului și a ariei teritoriale;
- 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 sau restrângerea serviciului, după caz;
- motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică atribuirea în gestiune;
- durata estimată a contractului;
- documentația de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport public de călători prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a județului Covasna.

Abordarea prezentului studiu de oportunitate se înscrie în prevederile cadrului legislativ național privind delegarea și modul de efectuare a serviciilor de transport public județean de persoane. Acestea au necesitat armonizarea cu legislația Uniunii Europene iar legislația specifică serviciilor comunitare de utilități publice a fost supusă unui proces de revizuire, amendare și aliniere la conceptele și principiile europene privind serviciile de utilitate și interes public general. Elaborarea studiului de oportunitate și a documentației aferente se va realiza în conformitate cu prevederile legislației în domeniu.

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public pe teritoriul județului Covasna cuprinde în principal:

- 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 aprobare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ.

Legislația este completată de legislația specifică în domeniul siguranței rutiere, transportului pe drumurile publice, organizării activității licențiate de transport, legislația muncii, legislația contabilă și fiscală aplicabilă, precum și toată legislația cu incidență asupra organizării administrației publice locale, a gestionării patrimoniului public și a finanțelor publice.

Alte referințe legale la nivel european:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE".

Alte referințe legale la nivel național:

- Legea nr. 99 din 19 mai 2016 privind achizițiile sectoriale cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea nr. 394 din 2 iunie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul nr. 972 din 3 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a caietului de sarcini al serviciilor de transport public local;
- 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;
- Ordinul nr. 131/1.401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie;
- 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 și județean de persoane modificat prin Ordin nr. 134 din 18 aprilie 2019;

Transportul public de persoane constituie în același timp premisa și rezultanta contextului dezvoltării generale a județului, a importanței sale economice, culturale și sociale. Sunt de o deosebită importanță pentru acesta: numărul locuitorilor, regimul demografic, suprafața teritoriului deservit, caracteristicile vieții sociale, volumul activității economice, dispunerea în spațiu a utilităților și specificul acestora.

Trăsăturile de bază ale transportului public de persoane sunt determinate de faptul că se desfășoară într-un cadru organizat, pe trasee fixe, cu grafice de mers și tarife prestabilite. Transportul de călători este caracterizat de faptul că trebuie să se realizeze în momentul cererii și să fie organizat în așa fel încât să asigure preluarea sarcinii de transport în orice condiții, cu un grad corespunzător de confort și siguranță, funcția principală a sistemului de transport public județean fiind aceea de a satisface cerințele de deplasare (călătoriile) în teritoriu ale locuitorilor, atât în zone caracterizate printr-o mare densitate a populației (locuințele), cât și în cele industriale, civice, comerciale și de agrement.

Studiul de oportunitate a fost elaborat cu respectarea prescripțiilor Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 ce asigură cadrul legislativ la nivel european pe baza căruia autoritățile competente pot să acționeze în domeniul transportului public de călători, în scopul garantării prestării unor servicii de interes general care să fie printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau cu costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței. Regulamentul stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contactează obligații de serviciu public, compensează operatorii de

servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

Beneficiarul studiului este Consiliul Județean Covasna. Consiliul Județean Covasna, în calitate de autoritate a administrației publice locale, are atribuții în asigurarea, organizarea, reglementarea coordonarea și controlul prestării serviciilor de transport public defășurat pe raza administrativ-teritorială a județului Covasna.

Consiliul Județean Covasna este autoritatea administrației publice locale, constituită la nivel județean ce asigură coordonarea activității consiliilor comunale, orășenești și municipale în vederea realizării serviciilor publice de interes județean. Potrivit competențelor sale și în condițiile legii, Consiliul Județean Covasna asigură cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor comunitare de utilitate publică de interes județean în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ.

Autoritățile administrației publice au obligația de a stabili și de a aplica pe termen mediu și lung extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public județean, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public județean, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Beneficiarii direcți ai studiului de oportunitate sunt cetățenii județului Covasna, beneficiari ai serviciului de transport public de persoane efectuat prin curse regulate între localitățile județului.

1. DESCRIEREA ȘI IDENTIFICAREA SERVICIULUI ȘI A ARIEI TERITORIALE

Serviciul public de transport județean prin curse regulate la nivelul județului Covasna face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unității administrativ-teritoriale județul Covasna, sub controlul, conducerea sau coordonarea Consiliului Județean Covasna, în scopul asigurării serviciului public de transport județean de persoane.

Potrivit reglementărilor legale este considerat serviciu public de transport județean de persoane prin curse regulate serviciul public de transport care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare;
- b) se efectuează între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acestuia;
- c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul județean;
- d) 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 de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială în județul respectiv;
- e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;
- g) autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

Serviciul de transport public județean își desfășoară activitatea cu respectarea reglementărilor în vigoare privind legalitatea transportului, condițiile de lucru, de exploatare a vehiculelor și de exploatare a infrastructurii, precum și condițiile privind siguranța circulației. De asemenea, în executarea serviciilor de transport public județean protecția vieții umane și a mediului este prioritară.

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

Legea 51/2006 impune autorităților administrației publice locale sau asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice să asigure elaborarea și aprobarea în termen de 6 luni de la luarea deciziei privind delegarea gestiunii serviciilor ori de la primirea unei propuneri

formulate de un investitor interesat, unui studiu de oportunitate pentru fundamentarea și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor, precum și documentația de atribuire a contractului de delegare a gestiunii.

1.1. Descrierea ariei teritoriale

Aria teritorială a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată este reprezentată de aria administrativ-teritorială a județului Covasna.

Amplasare și repere geografice

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

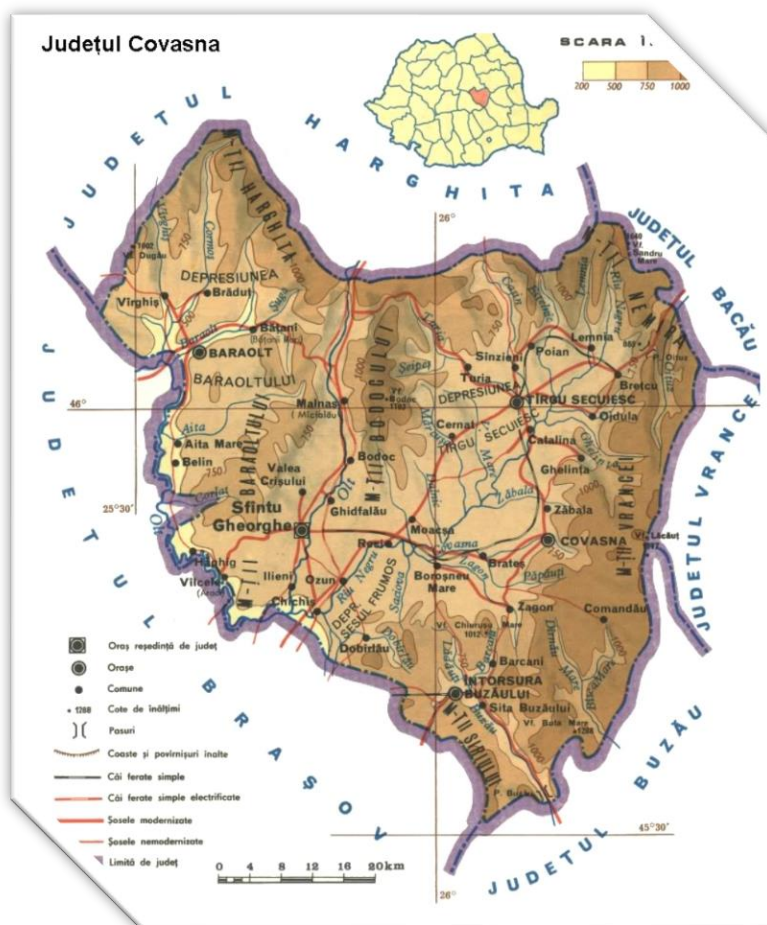


Figura 1 Poziția județului Covasna

Județul Covasna se învecinează în est cu județul Bacău și județul Vrancea, în sud-est cu județul Buzău, în sud-vest cu județul Brașov iar în partea de nord cu județul Harghita. Situat în partea de sud-est a

Transilvaniei, teritoriul acestui județ este legat de spațiul extracarpatic prin pasurile Buzău și Oituz, precum și prin mai multe trecători ale Carpaților Răsăriteni.

Din punct de vedere geologic, județul Covasna face parte din unitatea Carpaților Orientali. Evoluția acestei unități de relief s-a desfășurat în mai multe cicluri de sedimentare care au fost afectate de cicluri tectonice, faze de activitate vulcanică și eroziune. Toate aceste aspecte stau la baza complexității sale structurale și petrografice.

În ceea ce privește aspectul stratigrafic, depozitele acumulate aparțin erelor mezozoic și paleogen – neogen (zona flișului, zona vulcănițelor neogene și extremitatea vestică a zonei cristalino – mezozoice, care se suprapun reliefului muntos) și erei cuaternare (zona depresiunilor post tectonice Brașov și Întorsura Buzăului).

Așadar, formațiunile geologice de pe suprafața județului Covasna sunt reprezentate de:

- roci eruptive - 31.232 ha (9% din suprafața județului)
- roci sedimentare mezozoice - 145.028 ha (4%);
- roci sedimentare paleogene - 23.122 ha (6%);
- roci sedimentare cuaternare - 122.960 ha (38 %).

Din punct de vedere morfostructural teritoriul județului Covasna aparține unității carpatice muntoase care cuprinde în acest sector următoarele 3 subunități:

- a) subunitatea de fliș (munții din sudul Carpaților Orientali);
- b) subunitatea neovulcanică (munții Harghita);
- c) subunitatea depresiunilor intra – montane – tectonice (Depresiunea Brașov).

Clima județului Covasna

Județul Covasna dispune de un climat temperat – continental, cu veri călduroase și ierni geroase. Resursele climatice sunt distribuite în mod neuniform datorită diversității condițiilor fizico – geografice din județ.

Temperatura medie anuală a aerului este 7,5°C. Cele mai ridicate Temperaturi medii anuale s-au înregistrat în sectoarele centrale ale depresiunilor Sf.Gheorghe și Baraolt (7 – 8°), iar cele mai scăzute în Munții Vrancei, la peste 1500m altitudine.

Umezeala relativă a aerului atinge valori ridicate, de peste 75%, în depresiunea Brașov. De la 900 – 1000m altitudine umezeala depășește valoarea de 80%. Pe anotimpuri, iarna se înregistrează cele mai mari valori din timpul anului.

Precipitațiile atmosferice din județul Covasna ating un nivel intermediar față de regiunile climatice din vestul țării (mai umedă) și din estul țării (mai uscată). Sectorul cu cele mai multe precipitații din județ este reprezentat de partea centrală a depresiunii Târgului Secuiesc – primește 500 –550 mm/an. În sectorul cu cele mai bogate precipitații, munții Lăcăuți, se înregistrează 1000 – 1100 mm/an. În celelalte sectoare ale județului se înregistrează valori intermediare, care sunt de regulă direct proporționale cu altitudinea.

Vântul dominant este cel din sectorul vestic iar pe direcțiile vest și sud – vest are cea mai mare pondere. Totodată, vânturile din sectorul estic au o frecvență ridicată, cu precădere din direcția N – E. Viteza

vântului se află în strânsă legătură cu formele de relief, astfel, în depresiuni, valorile medii anuale variază între 2,2 – 2,7 m/s iar pe culmile muntoase ele depășesc frecvent 7 m/s.

Fenomene atmosferice deosebite:

- Ceața – în medie între 20 – 35 zile/an în depresiunea Brașov;
- Bruma – în medie 30 – 40 zile/an în depresiunea Brașov iar pe înălțimile mijlocii ce înconjoară depresiunea, aceasta este prezentă peste 85 zile/an;
- Grindina.

Forme de relief

Relieful județului Covasna este alcătuit dintr-o singură unitate de relief – Carpații Orientali, în cadrul căreia se disting 8 subunități de relief:

- Munții Harghita – situați în N – V județului, cu altitudinea medie cuprinsă între 520 – 1558 m, pantă între 10 – 50 %, suprafața de 33900 ha (9% din suprafața județului), au pe teritoriul județului Covasna următoarele subdiviziuni: etajul conurilor vulcanice (Cucu, Pilișca, Ciomadu și Murgu), etajul platoului volcanic, depresiunea Ozunca – Bixad.
- Munții Nemirei – situați în N – E județului, cu altitudinea medie cuprinsă între 600 – 1640 m, pantă între 20 – 50 %, suprafața de 27600 ha (7%), în cadrul acestora se disting 3 subunități: munții Nemirei care înglobează versanții din depresiunea Târgului Secuiesc, depresiunea Cărpineni și Depresiunea Apa Roșie.
- Munții Bodoc – situați în partea central nordică a județului, cu altitudinea medie cuprinsă între 600 – 1240 m, pantă între 20 – 50 %, suprafața de 40500 ha (11%), sunt delimitați spre V, S și E de depresiuni tectonice (Bixad și Brașov).
- Munții Baraolt situați în partea de V a județului, cu altitudinea medie cuprinsă între 490 – 1019 m, pantă între 20 – 50 %, suprafața de 44000 ha (12%), puternic afectați de o rețea de falii tectonice, de pe urma cărora a rezultat o serie de subunități:
 - a) subunități muntoase (Hatod, Șugas, Ariușd și Dealul Fagului) separate prin depresiuni;
 - b) subunități depresionare tectonice cu altitudine medie de 608 m (Bățani, Bodoș, Aita Seacă, Aita Medie, Cocos, Valea Mică, Belin Vale – toate alcătuind culoarul 4 depresionar Bățani – Belin Vale; Iarăș, Debren, Vâlcele);
 - c) subunități depresionare de eroziune (670 m) – reprezintă niște lărgiri ale unor văi – Hetea și Valea Zălanului.
- Munții Persani (denumiți și Munții Vârghișului) – situați în extremitatea vestică a județului, cu altitudinea medie cuprinsă între 470 – 893 m, pantă între 20 – 50%, suprafața de 7180 ha (2%), au relief mai variat datorită apariției unor suprafețe cu roci mai dure, mai exact, calcare și magmatite mezozoice.
- Munții Vrancei – se întind parțial în partea de E a județului, cu altitudinea medie cuprinsă între 600 – 1777 m (vf.Lăcăuți), panta între 20 – 50 %, suprafața de 40350 ha (11%). Din această grupă fac parte următorii munți: Brețcului, Lăcăuți – Goru, Lepsei și Casinului.
- Munții Buzăului se întind parțial în partea de S a județului, cu altitudinea medie cuprinsă între 550 – 1411 m, pantă între 20 – 50 %, suprafața de 70750 ha (19 %).
- Depresiunea Brașov – unitate de relief cu cea mai mare pondere din județului Covasna, ocupând 107000 ha (29%), cu altitudinea medie cuprinsă între 470 – 670 m, pantă între 1 – 10%. În cadrul

depresiunii formele de relief sunt dispuse concentric și etajat, în partea de jos întâlnindu-se luncile largi ale râurilor Olt, Râul Negru și Cormoș, precum și sensurile aluviale cu exces de umiditate freatică (șesul Chichisului, șesul Brateșului).

Următoarea treaptă de relief este cea a teraselor (lacustre în cele mai multe cazuri) și apoi cea a teraselor lacustre cu aspect de dealuri. Un tip de relief aparte îl constituie relieful de dune, ondulat, din stânga Râului Negru.

Depresiunea Brașov este un ansamblu de compartimente care comunică prin „porți”, fiecare din aceste compartimente constituind în sine o depresiune;

- Depresiunea Târgu Secuiesc este compartimentul estic cu întinderea cea mai mare, dominat de șesurile Brateșului și Estelnicului și de câmpurile de terase lacustre din dreapta râului Negru, de la Lunga până la Moacșa.

Rețeaua hidrografică

Județul Covasna este amplasat în bazinul mijlociu al Oltului și, de asemenea, în bazinul inferior al Siretului. Principalul râu din județ este Oltul. Acesta străbate partea centrală și vestică a județului, pe o lungime de 150 km.

Principalii afluenți ai Oltului sunt: Râul Negru – străbate jumătatea estică a județului de la N – E spre S – V pe o lungime de 106,3 km iar bazinul său hidrografic are o întindere de 220 kmp, Baraoltul și Cormoșul.

Râurile cele mai importante din bazinul Siretului sunt Buzăul cu afluentul Bâsca Mare, în sud estul județului și Oituzul în N – E județului. Densitatea medie a rețelei hidrografice este de 0,45 – 0,70 km/kmp în Depresiunea Brașov și de 0,60 – 0,80 km/kmp în munți.

Râurile din județul Covasna sunt de tip carpatic (ape mari de lungă durată). Râurile județului Covasna sunt deosebit de importante pentru economia acestuia și au rol atât în alimentarea cu apă potabilă și industrial, cât și în cadrul procesului de irigare a terenurilor agricole. Râul Negru reprezintă o sursă de alimentare cu apă pentru orașul Târgu Secuiesc iar Oltul pentru orașul Sf. Gheorghe. O caracteristică specifică județului Covasna este abundența și varietatea izvoarelor minerale pe care le întâlnim pe toata raza județului (Balványos, Bixad, Malnaș – Băi, Bodoc, Șugaș – Băi, Poian).

Resurse naturale

Județul Covasna este poziționat central pe teritoriul României și cuprinde o importantă suprafață din depresiunea Brașovului, care este intens folosită în scopuri agricole. Această zonă depresionară este înconjurată de munți cu altitudini mijlocii, acoperiți de păduri întinse, care constituie un bogat fond de exploatare forestieră. Pe lângă resursele naturale întâlnite la suprafața solului, ca urmare a evenimentelor geologice care s-au succedat, subsolul acestei regiuni geografice este dominat de depozite sedimentare ale flisului cretacic, de formațiunile dure ale reliefului vulcanic și de depozitele cuaternare, așadar, deține importante rezerve de roci care se pot folosi atât la nivel industrial, cât și în lucrările de construcție. Principalele zăcăminte minerale din județul Covasna sunt: zăcăminte de lignit, zăcăminte de andezit, zăcăminte de argilă, zăcăminte de nisip și pietriș, zăcăminte de petrol.

Turismul

Județul Covasna este o zonă cu un potențial turistic ridicat, fiind frecventată în acest scop atât de români, cât și de persoane de alte naționalități. Problema principală în ceea ce privește turismul din județul Covasna ar fi nivelul redus de promovare dar și informațiile despre obiectivele turistice, care sunt de multe ori disponibile doar în limba maghiară. Cu toate acestea, Covasna are nenumărate peisaje montane inedite și o multitudine de atracții turistice interesante. Câteva dintre obiectivele turistice din supranumitul „Ținut al Conacelor” sunt:

- Stațiunea Balványos din comuna Turia – este o stațiune balneoclimaterică permanentă care se află pe versantul sudic al munților Bodoc, ideală pentru odihnă și tratament grație numeroaselor izvoare minerale și emanații post-vulcanice.
- Stațiunea Covasna din orașul Covasna – a fost atestată istoric pentru prima dată în anul 1548 și dispune de importante resurse naturale, foarte potrivită atât pentru tratamentul afecțiunilor și recreere, cât și pentru turism.
- Casa Memorială Benedek Elek din comuna Bățani – acesta este casa memorială în care a locuit Benedek Elek, cel mai mare povestitor în limba maghiară din Transilvania.
- Malnaș-Băi din comuna Malnaș – situată pe malul drept al râului Olt, stațiunea este amplasată într-o zonă cu umiditate și climat temperat – continental. Stațiunea balneoclimaterică este renumită pentru izvoarele minerale și emanațiile de gaze mofetice.
- Castelul Mikes din comuna Zabala – datează din secolul al XVI lea, și recent a fost retrocedat urmașilor contelui Mikes, Gregor și Alexander Roy Chowghury. Aceștia au transformat castelul într-o frumoasă locație turistică.
- Muzeul Național Secuiesc din orașul Sfântu Gheorghe – se află într-o clădire construită în anul 1912 după planurile arhitectului Kos Karoly. Muzeul deține o bibliotecă cu colecții de cărți vechi, o secție de științele naturii cu peste 60000 de exponate, o secție de arheologie-istorie cu peste 50000 de exponate, precum și o secție de etnografie cu peste 15000 de obiecte, printre care broderii domnești din sec. XVII–XVIII, mobilă veche, jucării populare tradiționale.

Organizare teritorial-administrativă

Din punct de vedere administrativ, județul Covasna cuprinde: 3 orașe (Baraolt, Covasna, Întorsura Buzăului) și 2 municipii (Sfântu Gheorghe, Târgu Secuiesc), 40 comune și sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Nr. crt.	Localitatea
A. MEDIU URBAN	
I. MUNICIPII și localitățile componente/sate aparținătoare	
1.	SFÂNTU GHEORGHE
	SFÂNTU GHEORGHE
	CHILIEI
	COȘENI
2.	TÂRGU SECUIESC
	TÂRGU SECUIESC
	LUNGA
II. ORAȘE și localitățile componente/sate aparținătoare	

1.	BARAOLT
	BARAOLT
	BIBORȚENI
	BODOȘ
	CĂPENI
	MICLOȘOARA
	RACOȘUL DE SUS
2.	COVASNA
	COVASNA
	CHIURUȘ
3.	ÎNTORSURA BUZĂULUI
	ÎNTORSURA BUZĂULUI

	BRĂDET
	FLOROAIA
	SCRĂDOASA
B. MEDIU RURAL	
III. COMUNE și localitățile componente/sate aparținătoare	
1.	AITA MARE
	AITA MARE
	AITA MEDIE
2.	ARCUȘ
	ARCUȘ
3.	BARCANI
	BARCANI
	LĂDĂUȚI
	SĂRĂMAȘ
4.	BĂȚANI
	BĂȚANII MARI
	AITA SEACĂ
	BĂȚANII MICI
	HERCULIAN
	OZUNCA BĂI
5.	BELIN
	BELIN
	BELIN VALE
6.	BIXAD
	BIXAD
7.	BODOC
	BODOC
	OLTENI
	ZĂLAN
8.	BOROȘNEU MARE
	BOROȘNEU MARE
	BOROȘNEU MIC
	DOBOLII DE SUS
	LEȚ
	ȚUFALĂU
	VALEA MICĂ
9.	BRATEȘ
	BRATEȘ
	PACHIA
	TELECHIA
10.	BRĂDUȚ
	BRĂDUȚ
	DOBOȘENI
	FILIA
	TĂLIȘOARA
11.	BREȚCU
	BREȚCU
	MĂRTĂNUȘ
	OITUZ

12.	CATALINA
	CATALINA
	HĂTUICA
	IMENI
	MĂRCUȘA
	MĂRTINENI
13.	CERNAT
	CERNAT
	ALBIȘ
	ICAFALĂU
14.	CHICHIȘ
	CHICHIȘ
	BĂCEL
15.	COMANDĂU
15.	COMANDĂU
16.	DALNIC
	DALNIC
17.	DOBÂRLĂU
	DOBÂRLĂU
	LUNCA MĂRCUȘULUI
	MĂRCUȘ
	VALEA DOBÂRLĂULUI
18.	ESTELNIC
	ESTELNIC
	VALEA SCURTĂ
	CĂRPINENII
19.	GHELINȚA
	GHELINȚA
	HARALE
20.	GHIDFALĂU
	GHIDFALĂU
	ANGHELUȘ
	FOTOȘ
	ZOLTAN
21.	HĂGHIG
	HĂGHIG
	IARĂȘ
22.	ILIENI
	ILIENI
	DOBOLII DE JOS
	SÂNCRAIU
23.	LEMNIA
	LEMNIA
24.	MALNAȘ
	MALNAȘ
	MALNAȘ-BĂI
	VALEA ZĂLANULUI
25.	MERENI
	MERENI
	LUTOASA

26.	MICFALĂU
	MICFALĂU
27.	MOACȘA
	MOACȘA
	PĂDURENI
28.	OJDULA
	OJDULA
	HILIB
29.	OZUN
	OZUN
	BICFALĂU
	LISNĂU
	LISNĂU -VALE
	LUNCA OZUNULUI
	MĂGHERUȘ
	SÂNTIONLUNCA
30.	POIAN
	POIAN
	BELANI
31.	RECI
	RECI
	ANINOASA
	BITA
	SACIOVA
32.	SITA BUZĂULUI
	SITA BUZĂULUI
	CRASNA
	MERIȘOR
	ZĂBRĂȚĂU

33.	SÂNZIENI
	SÂNZIENI
	CASINU MIC
	PETRICENI
	VALEA SEACĂ
34.	TURIA
34.	TURIA
	ALUNGENI
35.	VALEA CRIȘULUI
	VALEA CRIȘULUI
	CALNIC
36.	VALEA MARE
	VALEA MARE
37.	VÂLCELE
	ARACI
	ARIUȘD
	HETEA
	VÂLCELE
38.	VÂRGHIȘ
	VÂRGHIȘ
39.	ZAGON
	ZAGON
	PĂPĂUȚI
40.	ZĂBALA
	ZĂBALA
	PETENI
	SURCEA
	TAMAȘFALĂU

Sursa: Consiliul Județean Covasna

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

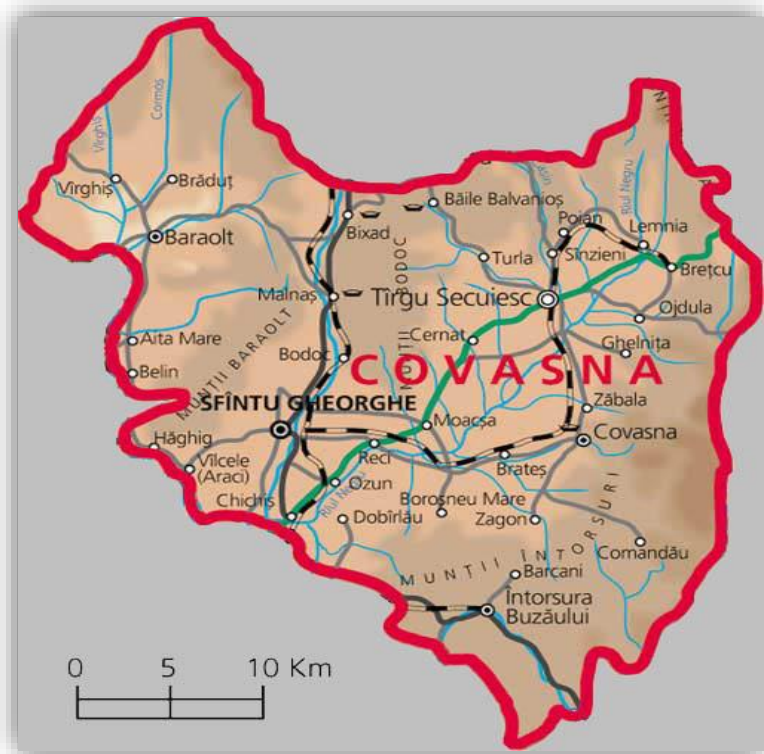


Figura 2 Distribuția localităților în teritoriu în județul Covasna. Sursa: Google Maps

Rețeaua feroviară

- Tronson Sfântu Gheorghe-Covasna-Brețcu și Tronson Sfântu Gheorghe-Brașov

Calea ferată este cu linie simplă de la ieșirea din gara Brașov până la kilometrul 6.1 (la intersecția cu linia ce iese din zona de triaj), apoi cu linie dublă până la Hărman, iar în continuare, din nou cu linie simplă; de la Brașov până la Sfântu Gheorghe este electrificată. Ea face parte din magistrala 400 de la Brașov spre Satu Mare. Tronsonul de la Sfântu Gheorghe la Târgu Secuiesc este o cale ferată secundară.

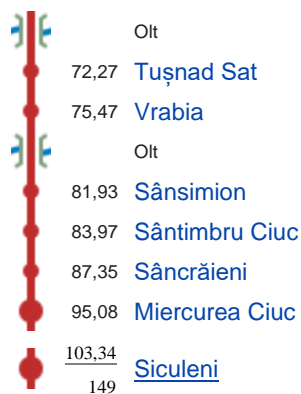




- Tronson Sfântu Gheorghe-Bodoc-Tușnad-Miercurea Ciuc

Calea ferată Sfântu Gheorghe–Siculeni–Adjud este în întregime electrificată și predominant cu linie simplă: are linie simplă între Sfântu Gheorghe–Siculeni și Onești și linie dublă de la Onești la Adjud. Ea face parte din magistrala 400. Tronsonul de la Sfântu Gheorghe la Siculeni este astăzi parte a importantei magistrale feroviare de la Brașov spre Satu Mare. De asemenea, prezintă importanță și pentru traficul de mărfuri: începând din anul 2001, se transportă în fiecare zi de la Moinești la Ploiești câte o garnitură de petrol.





Rețeaua rutieră

Drumurile publice asigură legătura între toate localitățile județului, precum și cu județele vecine. Se evidențiază în mod deosebit drumul european E578, ce traversează județul pe direcția nord-sud.

Serviciul public de transport de persoane la nivelul județului Covasna se efectuează pe rețeaua de drumuri publice ale județului. Aceasta este bine dezvoltată, în special în ce privește legătura dintre zonele urbane dezvoltate socio-economic, dar și din punct de vedere a conectării acestora cu zonele rurale mai puțin dezvoltate. Rețeaua este mai slab reprezentată în zonele izolate, în general partea unde predomină relieful muntos și în care de asemenea, densitatea populației este mai redusă.

Din totalul de 868 km drumuri publice, 304 km sunt drumuri naționale, 564 km drumuri județene și drumuri comunale.

Rețeaua rutieră a județului Covasna este formată din:

- E578: Sărățel-Reghin-Toplița-Gheorgheni-Miercurea Ciuc-Sfântu Gheorghe-Chichiș
- E574: Craiova-Pitești-Brașov-Sfântu Gheorghe-Onești-Bacău
- DN11B: Târgu Secuiesc-Cozmeni
- DN12: Brașov-Sfântu Gheorghe-Băile Tușnad-Miercurea Ciuc-Toplița
- DN2D: Focșani-Tulnici-Târgu Secuiesc
- Drumuri județene și comunale.

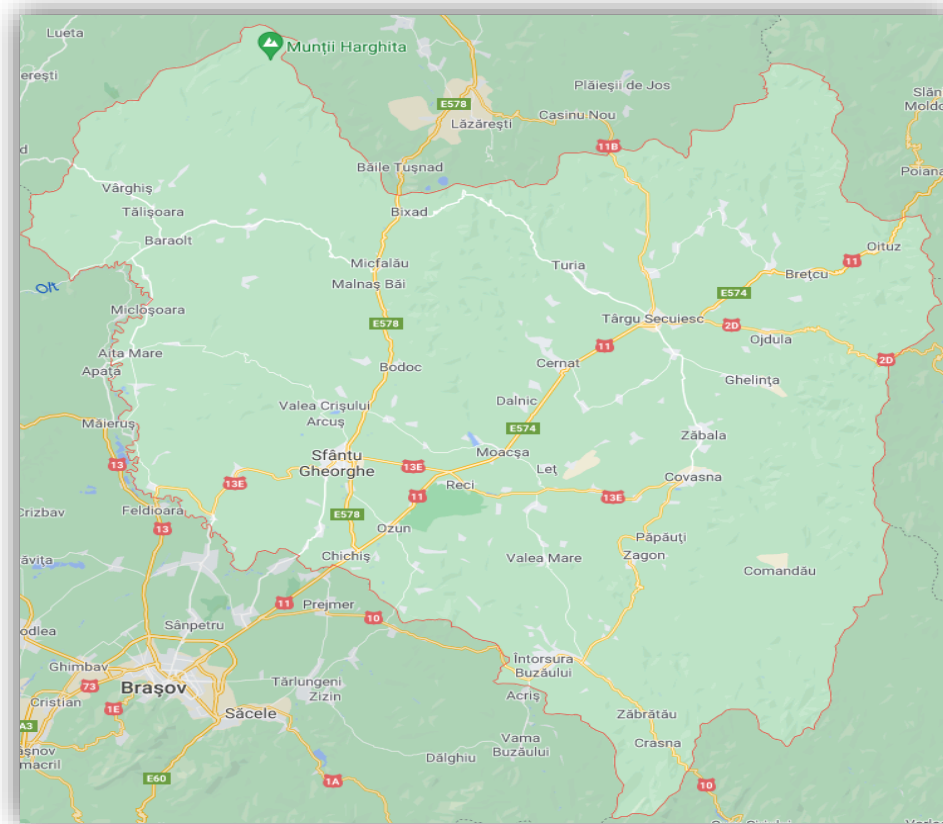


Figura 3 Rețeaua rutieră semnificativă a județului Covasna

Populația

Populația cu domiciliul stabil¹ în județul Covasna era la 1 ianuarie 2021 de 224.735 locuitori, conform datelor prezentate de Institutul Național de Statistică.

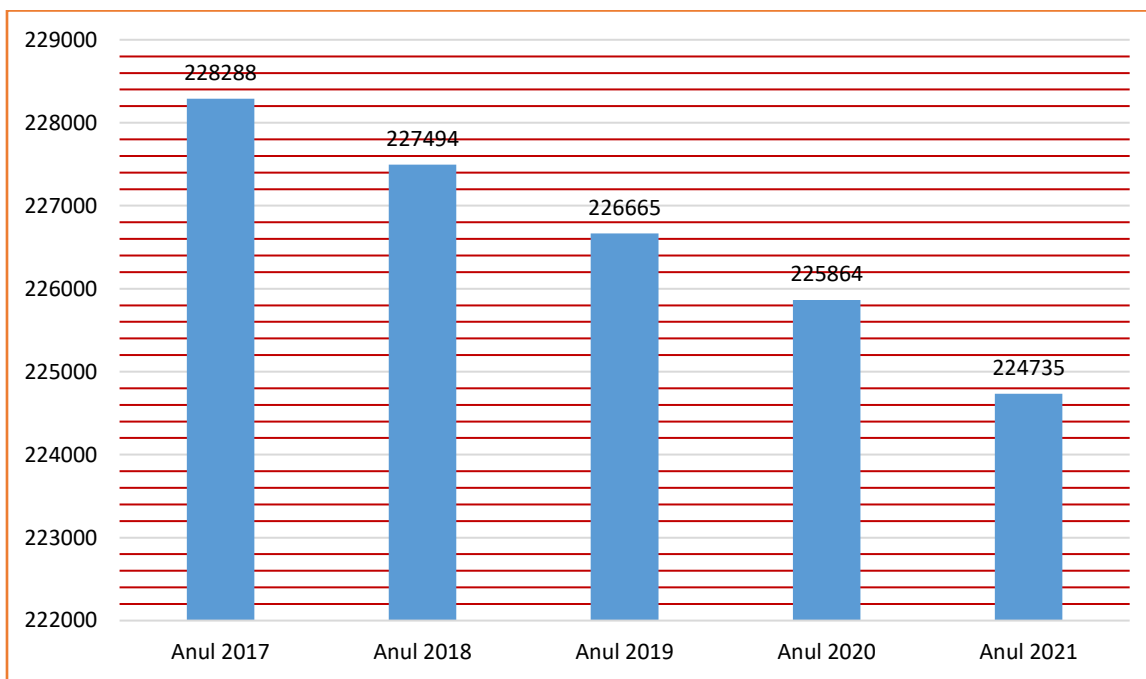
Tabel 1 Populația stabilă la 1 ianuarie (2021) a județului Covasna. Sursa: INSSE

Medii de rezidență	Județ	Ani				
		Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
		UM: Număr persoane				
Total	Covasna	228288	227494	226665	225864	224735
Urban		114786	114201	113450	112819	111814
Rural		113502	113293	113215	113045	112921

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

Se remarcă o creștere ușoară a populației care locuiește în mediul rural în ultimii 2 ani, respectiv 50,05% dintre locuitori, spre deosebire 49,94% persoane care locuiesc în mediul urban la nivelul anului 2020 și respectiv 50,24% dintre locuitori, spre deosebire 49,75% persoane care locuiesc în mediul urban la nivelul anului 2021. Acest aspect este relevant din perspectiva studiului de oportunitate pentru că traseele de transport public județean în cea mai mare parte fac legătura (asigură cerințele de mobilitate ale populației) între centre urbane și localitățile rurale, asigurându-se în principal nevoile de deplasare în diferite scopuri ale populației din mediul rural.

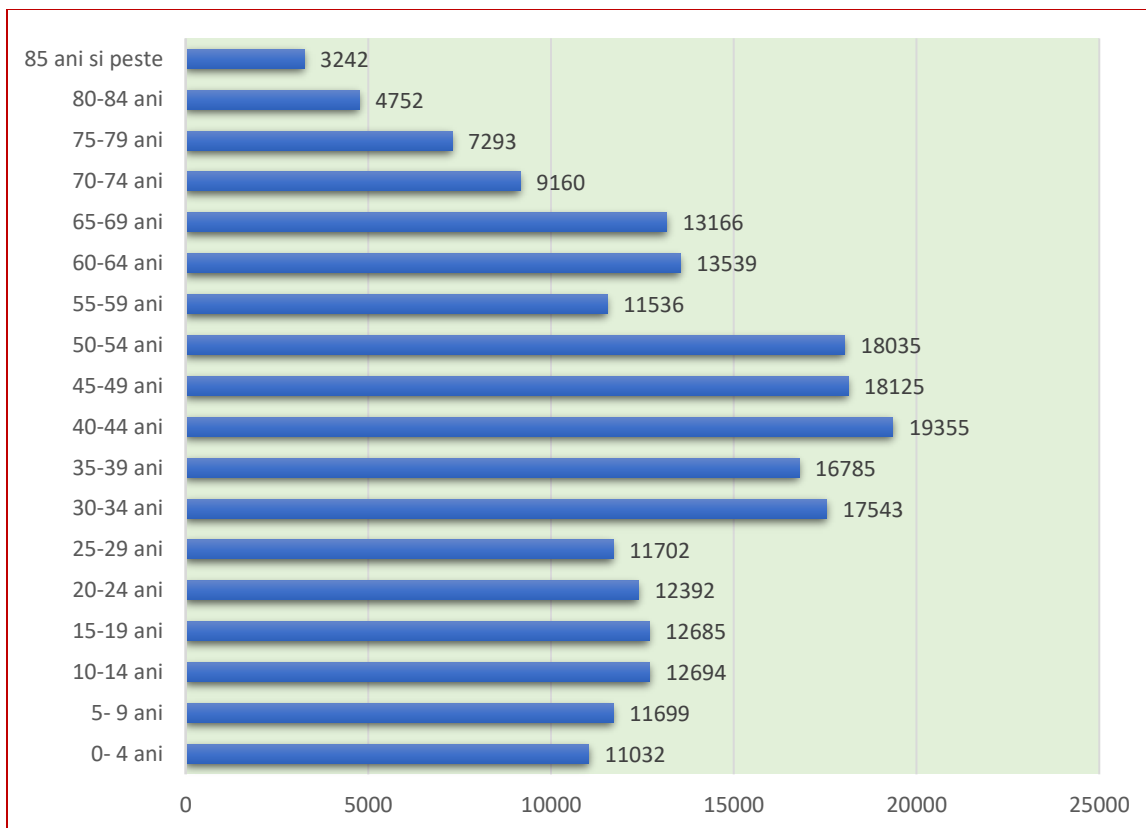
Populația stabilă a județului a cunoscut o scădere în ultimii 5 ani: cu 0,50% la 1 ianuarie 2021 față de aceeași dată a anului 2020 și cu 1,55% în anul 2021 față de anul 2017.



Grafic 1 Evoluția populației stabile a județului în ultimii 5 ani

Estimarea cererii de mobilitate realizată în cadrul *Studiului de trafic/mobilitate pentru determinarea cererii de transport la nivel județean, în vederea întocmirii Programului de transport rutier județean de persoane și a graficelor de circulație aferente, valabil în perioada 2022-2032 pentru județul Covasna* efectuat la nivelul anului 2021 de societatea CERTRANS LEVEL, s-a bazat pe dinamica populației pe categorii de vârstă din mediul urban și rural, pe distanțele estimate față de destinațiile de interes pentru toate localitățile județului, pe statistica dezvoltării economice a județului și pe prognoza demografică.

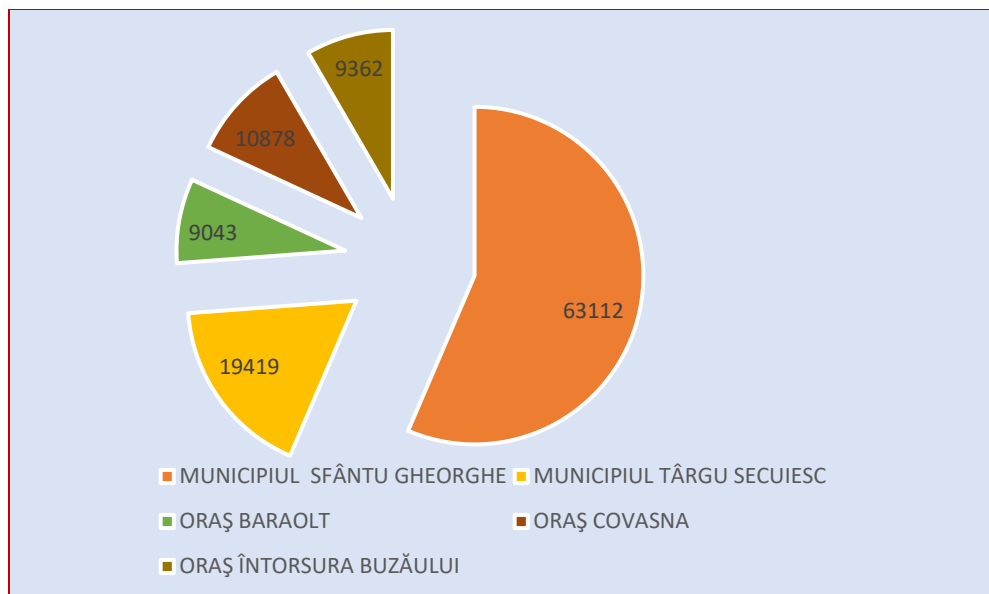
În cadrul studiului menționat mai sus nu a fost luată în calcul perioada relativ lungă de pandemie ce a afectat în mod negativ cererea de transport în raport cu limitările de activități specifice.



Grafic 2 Distribuția populației stabile pe grupe de vârstă la 1 ianuarie 2021 – județul Covasna. Sursa: INSSE

În totalul populației stabile, cele mai numeroase grupe de vârstă sunt cele cuprinse în intervalul 30 și 54 de ani, grupe de vârstă active; relevanța prezentării acestei situații în contextul studiului de oportunitate este determinată de nevoile de deplasare mai accentuate ale acestor categorii de vârstă, în special pentru deplasările la locurile de muncă (spre deosebire de persoanele de peste 65 de ani caracterizate de o nevoie de mobilitate mai redusă).

În totalul populație din mediul urban, municipiul Sfântu Gheorghe deține ponderea cea mai mare, concentrând 53,11% din populația urbană a județului, urmat de municipiul Târgu Secuiesc, orașul Covasna, orașul Întorsura Buzăului și orașul Baraolt.



Grafic 3 Distribuția populației urbane pe localități în județul Covasna. Sursa: INSSE

În ceea ce privește populația stabilă din mediul rural, comuna cu numărul cel mai mare de locuitori este localitatea Vâlcele cu un total de 5623 locuitori la 1 ianuarie 2021, iar la polul opus se află localitatea Dalnic cu un număr de 932 locuitori la aceeași dată de referință, conform datelor publicate de INSSE.

La nivelul județului Covasna există:

- un număr de 10 comune cu o populație stabilă de peste 4.000 de locuitori și care concentrează circa 43,10% din populația rurală a județului;
- un număr de 14 comune cu o populație stabilă între 2.000 și 4.000 de locuitori și care concentrează circa 36,82% din populația rurală de județului;
- un număr de 16 comune cu o populație de sub 2.000 de locuitori și care concentrează circa 20,07% din populația rurală de județului.

Tabel 2 Listă comune cu o populație stabilă de peste 4.000 de locuitori – jud. Covasna. Sursa: INSSE

Comuna	Populație la 1 ianuarie 2021 - locuitori
BAȚANI	4723
BRĂDUȚ	5174
CERNAT	4025
GHELNIȚA	5179
OZUN	4652
SÂNZIENI	4633
SITA BUZĂULUI	4819
VÂLCELE	5623
ZĂBALA	4699
ZAGON	5147

Tabel 3 Listă comune cu o populație stabilă între 2.000 - 4.000 de locuitori – jud. Covasna. Sursa: INSSE

Comuna	Populație la 1 ianuarie 2021 - locuitori
BARCANI	3997
BELIN	3245
BODOC	2602
BOROȘNEU MARE	3298
BREȚCU	3497
CATALINA	3311
DOBÂRLĂU	2201
GHIDFALĂU	2646
HĂGHIG	2417
ILIENI	2043
OJDULA	3676
RECI	2304
TURIA	3859
VALEA CRIȘULUI	2479

Tabel 4 Listă comune cu o populație stabilă sub 2.000 de locuitori – jud. Covasna. Sursa: INSSE

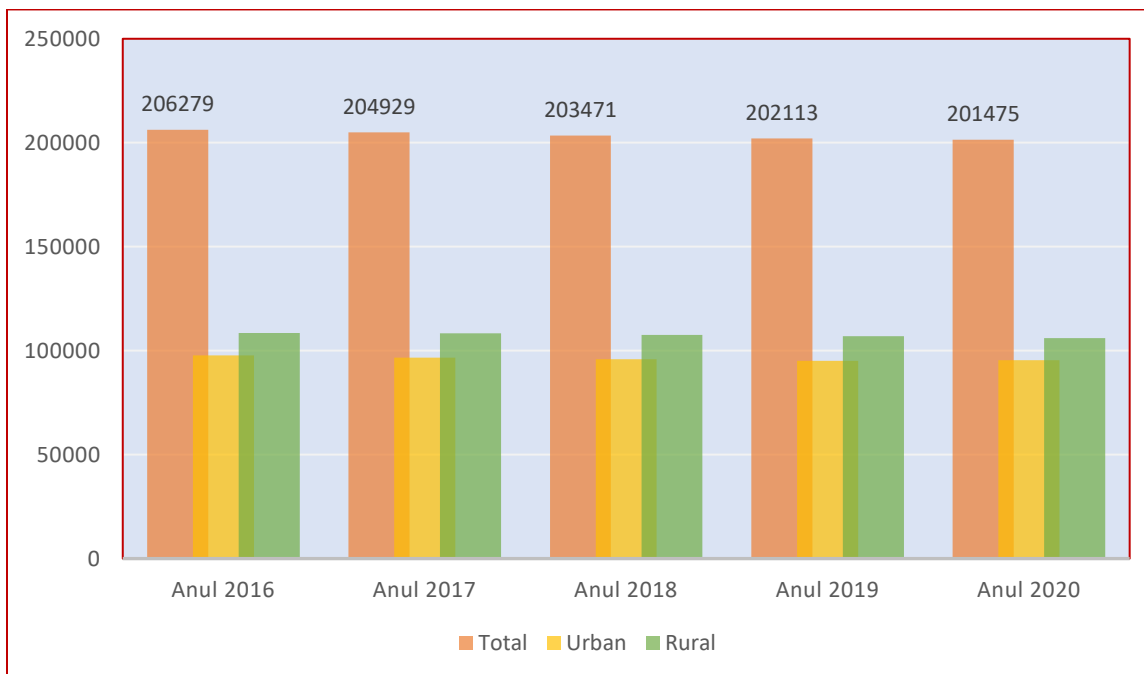
Comuna	Populație la 1 ianuarie 2021 - locuitori
AITA MARE	1605
ARCUȘ	1667
BIXAD	1708
BRATEȘ	1399
CHICHIȘ	1515
COMANDĂU	952
DALNIC	932
ESTELNIC	1128
LEMNIA	1844
MALNAȘ	1020
MERENI	1268
MICFALĂU	1797
MOACȘA	1241
POIAN	1712
VALEA MARE	1139
VÂRGHIȘ	1745

Comuna cea mai slab populată este situată în centrul județului, iar comuna cu populația cea mai mare se află poziționată în partea de sud-vest a județului.

Populația rezidentă² a județului Covasna la 1 ianuarie 2020 era de 192.101 persoane. La fel ca și în cazul populației cu domiciliu în județ, se remarcă ponderea superioară a populației care locuiește în mediul rural – 53,12%.

Tabel 5 Populația rezidentă la 1 ianuarie pe medii de rezidență - jud. Covasna. Sursa: INSSE

Medii de rezidență	Județ	Ani				
		Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019	Anul 2020
		UM: Număr persoane				
Total	Covasna	206279	204929	203471	202113	201475
Urban		97730	96617	95926	95129	95391
Rural		108549	108312	107545	106984	106084



Grafic 4 Evoluția populației rezidente a județului Covasna pe medii de rezidență în ultimii 5 ani. Sursa: INSSE

² Populația rezidentă reprezintă totalitatea persoanelor cu cetățenie română, străini și fără cetățenie, care au reședința obișnuită pe teritoriul României. Reședința obișnuită reprezintă locul în care o persoană își petrece în mod obișnuit perioada zilnică de odihnă, fără a ține seama de absențele temporare pentru recreere, vacanțe, vizite la prieteni și rude, afaceri, tratamente medicale sau pelerinaje religioase. Reședința obișnuită poate să fie aceeași cu domiciliul sau poate să difere, în cazul persoanelor care aleg să-și stabilească reședința obișnuită în altă localitate decât cea de domiciliu din țară sau străinătate. Se consideră că își au reședința obișnuită într-o zonă geografică specifică doar persoanele care au locuit la reședința obișnuită o perioadă neîntreruptă de cel puțin 12 luni înainte de momentul de referință. În populația rezidentă sunt incluse persoanele care au imigrat în România, dar sunt excluse persoanele care au emigrat din România.

Populația totală rezidentă a județului Covasna a cunoscut o scădere cu 2,33% din anul 2016 până în anul 2020 și cu 0,32% din anul 2019 până în anul 2020. Se observă de asemenea o scădere a populației atât în zona rurală, cât și în zona urbană începând cu anul 2016 și până în anul 2020.

Scăderea populației are efecte directe asupra fluxurilor de călători înregistrare pe traseele de transport public județean, în fapt a cererii de transport. Unele dintre traseele actuale de transport public județean nu se efectuează din lipsă de călători iar unele dintre ele nu sunt atribuite. Credem că motivația principală a neatribuirii o constituie în principal fluxurile slabe de călători înregistrate între anumite localități urmare a scăderii populației din mediul rural. Astfel de trasee nu sunt atractive din perspectiva rentabilității pentru operatorii de transport.

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

Sistemul de transport public (călători) desemnează transportul public global, incluzând rețeaua de transport public, cadrul instituțional și de reglementare. Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul autovehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, conform unui program de transport. Serviciul este definit de art. 2 litera a) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, drept serviciul de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu în Aria Serviciului, potrivit Programului de Transport și Traseelor atribuite.

Aria Serviciului, în contextul prezentului studiu de oportunitate înseamnă raza administrativ-teritorială a județului Covasna.

Rețeaua de transport public (călători) desemnează global toate instalațiile conținând mijloacele și echipamentul necesar pentru transportul călătorilor: cadrul infrastructural, structura (numărul și tipul liniilor, rutele), exploatarea (frecvența, amplitudinea), vehiculele.

Structura din cadrul Consiliului Județean Covasna care se ocupă de activitatea de transport public județean este **Compartimentul monitorizarea serviciilor comunitare de utilități publice, transport public județean** aflat în subordinea **Administratorului Public** și realizează în principal următoarele atribuții specifice (potrivit Regulamentului de organizare și funcționare al aparatului de specialitate al Consiliului Județean Covasna):

- colaborează cu autoritățile administrației publice centrale și locale, care au atribuții și responsabilități în domeniul serviciilor comunitare de utilități publice sau în legătură cu acestea;
- furnizează informații cu privire la activitățile specifice serviciilor comunitare de utilități publice altor autorități ale administrației publice centrale și locale;
- organizează, reglementează, autorizează, coordonează și controlează prestarea serviciului de transport public de persoane prin servicii regulate, desfășurat între localitățile județului;
- coordonează și cooperează cu consiliile locale cu privire la asigurarea și dezvoltarea serviciului de transport public de persoane prin curse regulate de interes județean și pentru corelarea acestuia cu serviciile publice de transport local de persoane la nivelul localităților;
- evaluează fluxurile de transport de persoane și determină pe baza studiilor de specialitate cerințele de transport public județean și anticiparea evoluției acestora;

- monitorizează nevoile de transport ale locuitorilor din județ, numărul elevilor și studenților navetiști către instituțiile de învățământ;
- stabilește traseele principale și secundare și întocmește programul de transport pentru serviciul public de transport persoane prin curse regulate;
- propune spre aprobare programul de transport public județean;
- actualizează periodic traseele și programul de transport județean în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar;
- pregătește atribuirea în gestiune a serviciului de transport;
- pregătește încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane în județul Covasna;
- pregătește proiectele de hotărâre și propune spre aprobare atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea serviciului public de transport de persoane prin curse regulate;
- elaborează și propune spre aprobare normele locale și regulamentul serviciilor publice de transport județean;
- elaborează și propune spre aprobare caietul de sarcini al serviciului public de transport de persoane;
- emite licențe de traseu pentru serviciile publice de transport județean de persoane prin curse regulate;
- verifică stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie, propuse de operatorii de transport;
- actualizează programul de transport de persoane prin curse regulate, în conformitate cu cerințele de transport;
- verifică respectarea condițiilor impuse de lege atunci când operatorii de transport notifică Consiliul Județean Covasna despre înlocuirea unui autovehicul cu care au obținut licențe de traseu;
- acordă sprijin și consultanță autorităților administrației publice comunale, orășenești și municipale, la solicitarea acestora, în realizarea sarcinilor ce le revin în ceea ce privește transportul public local;
- verifică sesizările referitoare la diferite aspecte sau disfuncționalități survenite în efectuarea serviciului de transport public de persoane;
- verifică și controlează periodic modul de realizare al serviciului public de transport județean;
- convoacă pentru audieri operatorii de transport rutier sau transportatorii autorizați în vederea stabilirii măsurilor necesare pentru remedierea unor deficiențe apărute în executarea serviciilor respective;
- participă la controale împreună cu alte instituții cu atribuții în ceea ce privește transportul public de persoane;
- în cazul unor abateri grave ale operatorilor de transport propune rezilierea contractului de atribuire a gestiunii serviciului și/sau poate solicita motivat retragerea licenței de transport ori a autorizației, după caz;
- informează operatorii de transport, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura rutieră pe traseele cuprinse în programele de transport;
- întocmește anual raportul de activitate al compartimentului;

- îndeplinește orice alte atribuții care îi revin din actele normative emise de organele administrației publice.

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

- a) evaluarea fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public județean, precum și anticiparea evoluției acestora;
- b) stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor de transport privind serviciul public de transport de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odată cu atribuirea în gestiune a serviciului, în conformitate cu prevederile legii 92/2007. Programele de transport pot fi stabilite și în baza unui studiu de mobilitate;
- c) actualizarea periodică a traseelor și a programelor de transport în funcție de necesitățile de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public interjudețean, internațional, feroviar de persoane existent;
- d) întocmirea și urmărirea realizării programelor de înființare, reabilitare, extindere și modernizare a sistemului public de transport județean, în condițiile legii;
- e) aprobarea studiilor de fezabilitate privind înființarea, reabilitarea, modernizarea și extinderea unei părți sau a întregului sistem public de transport județean, aflat în proprietatea publică sau privată a unității administrativ-teritoriale ori în administrarea autorității administrației publice locale;
- f) proiectarea și executarea lucrărilor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă sistemelor publice de transport județean într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților/ județelor, cu planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, de protecție a mediului, cu modalitățile de realizare a serviciilor respective și în conformitate cu reglementările legale în vigoare;
- g) asocierea intercomunitară în condițiile legii, în vederea realizării unor investiții de interes comun în domeniul infrastructurii tehnico-edilitare aferente sistemului public de transport județean, precum și administrarea acestuia, dacă este cazul;
- h) încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de persoane;
- i) acordarea de facilități și compensații ca diferență de tarif pentru unele categorii de populație, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, cu respectarea legislației fiscale în vigoare, dacă este cazul;
- j) emiterea de licențe de traseu pentru serviciile publice de transport rutier de călători efectuate cu autobuze;
- k) aprobarea programului de transport public județean, precum și emiterea licențelor de traseu în serviciul public de transport județean de persoane prin curse regulate se fac cu respectarea stațiilor de îmbarcare/debarcare prevăzute în contractele de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de călători;
- l) realizarea seturilor de date spațiale aferente serviciului public de transport, cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 1.089/2010 al Comisiei din 23 noiembrie 2010 de punere în aplicare a Directivei 2007/2/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește

- interoperabilitatea seturilor și serviciilor de date spațiale (INSPIRE), cu modificările și completările ulterioare;
- m) elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor serviciilor publice de transport județean, cu consultarea asociațiilor reprezentative profesionale și patronale ale operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați, precum și a organizațiilor sindicale teritoriale din domeniu;
 - n) stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul public de transport județean de persoane, cu respectarea prevederilor legale privind modalitatea de gestionare a serviciului;
 - o) stabilirea compensației acordate de la bugetul județean pentru acoperirea diferenței dintre costurile suportate în legătură cu obligația/obligațiile de serviciu public și sumele efectiv încasate ca urmare a îndeplinirii sau în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză, la care se poate adăuga un profit rezonabil, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, dacă este cazul;
 - p) asigurarea resurselor bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor serviciului public de transport de persoane pentru unele categorii sociale defavorizate, stabilite prin hotărâri ale Consiliului Județean ori prin lege;
 - q) aprobă atribuirea licențelor de traseu pentru efectuarea serviciului public de transport de persoane prin curse regulate.

Serviciul public de transport județean se realizează prin intermediul infrastructurii tehnice-edilitare care împreună cu mijloacele de transport formează sistemul serviciului public de transport județean.

În prezent, la data efectuării prezentului studiu de oportunitate, Programul de transport rutier de persoane prin servicii regulate la nivel județean al Județului Covasna este aprobat prin Hotărârea HCJC 73/2018 cuprinde 59 trasee care deservește 45 de UAT-uri:

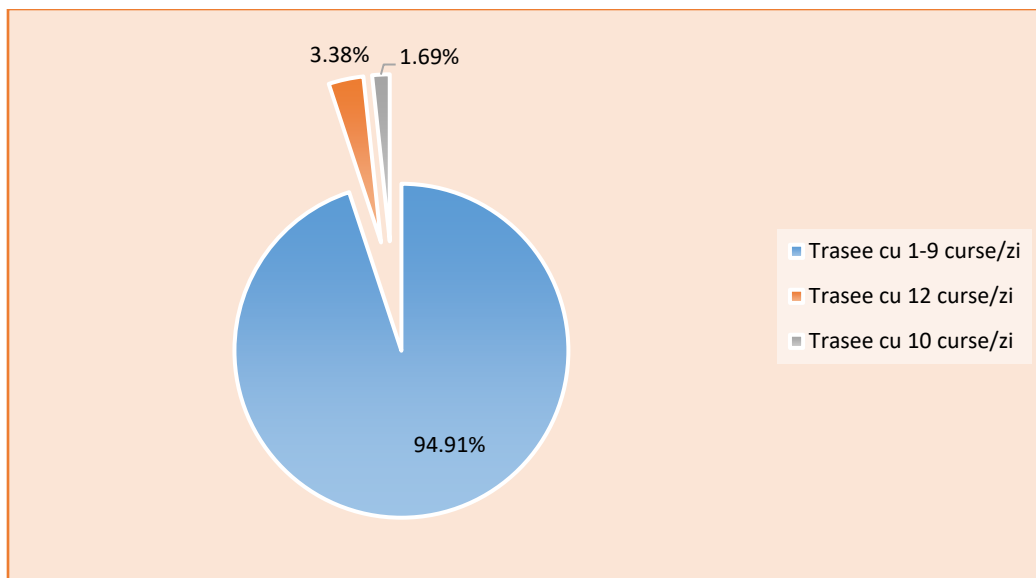
- 10 trasee din actualul program de transport își au originea în municipiul Sfântu Gheorghe și au ca punct de plecare din Autogara Interlogistic SA și Autogara de Transbus SA
- 7 trasee din actualul program de transport își au originea în municipiul Târgu Secuiesc și au ca punct de plecare autogara RO–D - Transport SRL
- 3 trasee din actualul program de transport își au originea în orașul Întorsura Buzăului
- 2 trasee din actualul program de transport își au originea în orașul Baraolt și au ca punct de plecare din Autogara Transloc SA
- 3 trasee din actualul program de transport își au originea în orașul Covasna și au ca punct de plecare din autogara Linka Tranzit SRL și autogara Prestări Servicii Transport Gerendi
- 2 trasee din actualul program de transport își au originea în localitatea Zagon
- 2 trasee din actualul program de transport își au originea în localitatea Filia
- 2 trasee din actualul program de transport își au originea în localitatea Aita Medie
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Iarăș
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Saciova
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Valea Mare
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Bixad
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Doboșeni
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Dobârlău

- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Sântionlunca
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Băcel
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Herculan
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Aita Seacă
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Belin
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Cernatul de Sus
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Hilib
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Mereni
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Ghelintă
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Harale
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Mărtănuș
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Turia
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Icafalău
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Pădureni
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Surcea
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Comandău
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Barcani
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Albiș
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Bicfalău
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Ozun
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Telechia
- 1 traseu din actualul program de transport își are originea în localitatea Sita Buzăului

Un procent de 28,81% dintre trasee au ca punct de origine cele 2 municipii (Sfântu Gheorghe și Târgu Secuiesc) ale județului Covasna, un procent de 13,55% orașele județului – Întorsura Buzăului, Baraolt și Covasna și un procent de 57,62% localitățile județului.

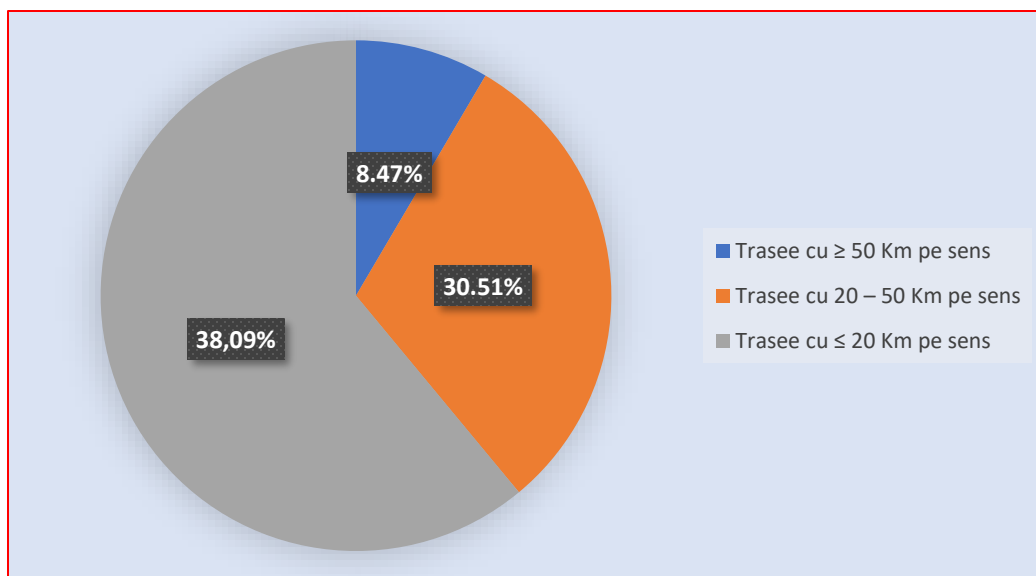
Actuala structură a deservirii - programul actual de transport la nivelul județului Covasna a evidențiat:

- În programul de transport figurează un număr de 59 de trasee;
- În programul de transport la cele 59 de trasee figurează un total de 179 curse/zi și sunt solicitate 64 autovehicule; distribuția autovehiculelor solicitate prin programul de transport pe trasee în funcție de capacitatea acestora este de 40 mijloace de transport cu minim 23 locuri și 24 mijloace de transport cu minim 10 locuri;
- Din totalul celor 59 trasee cuprinse în programul de transport, există două trasee care au o frecvență de 12 curse/zi/traseu: 001 – Sfântu – Gheorghe și 007 – Sfântu Gheorghe - Calnic, urmat de traseul 003: Sfântu Gheorghe – Dobolii de Jos – 10 curse/zi/traseu, iar restul traseelor au o frecvență de 1 – 9 curse/zi/traseu.



Grafic 5 Frecvența traseelor din județul Covasna

- Există 25 trasee a căror capete de traseu sunt reprezentate de centre urbane, celelalte fiind de tip oraș – comună, chiar dacă pe traseu tranzitează și localități urbane;
- Gradul de acoperire cu trasee de transport județean este mai ridicat în zona adiacentă centrelor urbane Sfântu Gheorghe, Târgu Secuiesc;
- Sunt exploatare trasee cu lungimi relativ mici – 54 trasee au lungimi de 8-50 km/sens și 5 trasee au lungimi de peste 50 km/sens.



Grafic 6 Lungimea traseelor din județul Covasna

Operatorii de transport care dețin licențe de traseu și prestează serviciul de transport public județean prin curse regulate pe raza județului sunt în număr de 13, după cum urmează:

Tabel 6 Listă operatori de transport. Sursa: CJ Covasna

Nr. crt.	Denumire traseu	Denumire operatori de transport
1.	Traseu 1: Sfântu Gheorghe – Arcuș (8 km) Traseu 4: Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan (16 km) Traseu 7: Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic (17 km) Traseu 13: Valea Mare – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe (27 km) Traseu 14: Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe (30km) Traseu 16: Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe (31 km)	SERVICII ȘI COMERȚ CSEREI S.R.L.
2.	Traseu 2: Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș (20 km) Traseu 3: Sfântu Gheorghe – Sîncraiu – Dobolii de Jos (18 km)	ILMA IMPORT-EXPORT S.R.L.
3.	Traseu 49: Comandău – Covasna (20 km)	COMUNA COMANDĂU
4.	Traseu 8: Sfântu Gheorghe – Araci – Bățanii Mari (64 km) Traseu 15: Filia – Malnaș – Sfântu Gheorghe (61 km)	CAPITALY COMSERV S.R.L.
5.	Traseu 10: Sfântu Gheorghe – Târgu Secuiesc – Brețcu (49,28 km)	PRODUCTIE TIMOFTE S.R.L.
6.	Traseu 12: Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe (30 km) Traseu 17: Filia – Ariușd – Sfântu Gheorghe (73 km) Traseu 18: Doboșeni – Vâlcele – Sfântu Gheorghe (66 km) Traseu 24: Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe (45 km)	TRANSPORT KOLUMBAN S.R.L.
7.	Traseu 20: Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe (24 km) Traseu 21: Sîntionlunca–Ozun–Sfântu Gheorghe (16 km) Traseu 22: Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe (31 km) Traseu 47: Covasna – Păpăuți – Zagon (18 km) Traseu 55: Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe (24 km) Traseu 56: Ozun – Sfântu Gheorghe (12 km) Traseu 57: Telechia – Brateș – Covasna (12 km)	LINKA TRANZIT S.R.L.
8.	Traseu 5: Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc (39 km) Traseu 30: Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc (15 km) Traseu 31: Hilib – Tinoasa – Târgu Secuiesc (13 km) Traseu 32: Târgu Secuiesc – Tinoasa – Ojdula (16 km) Traseu 33: Mereni – Poian – Târgu Secuiesc (22 km) Traseu 34: Târgu Secuiesc – Sînzieni – Petriceni (12 km) Traseu 35: Târgu Secuiesc – Sînzieni – Valea Seacă (12 km) Traseu 36: Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa (16 km) Traseu 37: Gheliința – Catalina – Târgu Secuiesc (14 km) Traseu 38: Harale – Gheliința –Târgu Secuiesc (14 km) Traseu 39: Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc (22 km) Traseu 41: Târgu Secuiesc – Băile Bálványos –Panorama Sf. Ana (32 km) Traseu 42: Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni (12 km) Traseu 43: Turia –Târgu Secuiesc (13 km) Traseu 44: Icafalău – Cernat – Târgu Secuiesc (20 km) Traseu 46: Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc (20 km) Traseu nr.54 Albiș – Cernat – Târgu Secuiesc (16 km)	RO D TRANSPORT S.R.L.
9.	Traseu 6: Saciova – Reci – Sf Gheorghe (24 km) Traseu 19: Întorsura Buzăului – Ozun – Sfântu Gheorghe (45 km)	TRANSBUS S.A.
10.	Traseu 26: Baraolt – Tălișoara – Filia Vashámor (11 km)	TRANSLOC S.A.
11.	Traseu 51: Întorsura Buzăului – Lădăuți (7 km) Traseu 52 Barcani –Întorsura Buzăului(10 km)	COMUNA BARCANI
12.	Traseu 50: Întorsura Buzăului – Sita Buzăului – Crasna (16 km)	MUR S.R.L.
13.	Traseu 59: Sita Buzăului Ciuernic – Întorsura Buzăului (6 km)	COMUNA SITA BUZĂULUI

La momentul elaborării prezentului Studiu de oportunitate din cele 59 trasee existente în Programul de transport se efectuează doar 47 trasee. Traseele neatribuite sunt în număr de 12.

La cele 59 trasee din actualul program de transport se utilizează 64 vehicule active, o medie de 1,08 vehicule pentru un traseu.

O sinteză a actualului program de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Covasna este prezentată în tabelul următor:

Tabel 7 Sinteza programului actual de transport județean Covasna. Sursa: CJ Covasna

Nr. Crt.	Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Nr. curse planificate	Capacitate transport (locuri)*	Nr. vehicule necesare	
		Localitatea/au togara	Loc. intermed.	Localitatea/aut ogara				active	rezerve
01	001	Sf. Gheorghe Interlogistics SA		Arcuș	8	12	minim 23 locuri	1	1
02	002	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Zoltan	Angheluș	20	7	minim 23 locuri	1	1
03	003	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Sâncraiu	Dobolii de Jos	18	10	minim 23 locuri	1	1
04	004	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Bodoc	Zălan	16	2	minim 23 locuri	1	0
05	005	Sf. Gheorghe Transbus SA	Dalnic	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	39	2	minim 23 locuri	1	0
06	006	Saciova	Reci	Sf. Gheorghe Transbus SA	24	1	minim 10 locuri	1	0
07	007	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Valea Crișului	Calnic	17	12	minim 23 locuri	1	1
08	008	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Araci	Bășanii Mari	64	2	minim 23 locuri	2	0
09	009	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Covasna-Zagon	Sf. Gheorghe	75	2	minim 23 locuri	1	1
10	010	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Tg. Secuiesc	Brețcu	49,28	7	minim 10 locuri	2	1
11	011	Zagon	Covasna-Leț	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	48	1	minim 23 locuri	1	0
12	012	Iarăș	Hăghig	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	30	1	minim 10 locuri	1	0
13	013	Valea Mare	Boroșneu Mare	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	27	4	minim 23 locuri	2	1
14	014	Zagon	Boroșneu Mare	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	30	8	minim 23 locuri	2	1
15	015	Filia Hâmor	Malnaș	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	61	1	minim 23 locuri	1	0
16	016	Bixad	Olteni	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	31	1	minim 23 locuri	1	1

17	017	Filia	Ariușd	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	73	3	minim 23 locuri	1	1
18	018	Doboșeni	Vâlcele	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	66	1	minim 23 locuri	1	1
19	019	Înt. Buzăului	Ozun	Sf. Gheorghe Transbus SA	46	3	minim 10 locuri	1	1
20	020	Dobârlău	Ozun	Sf. Gheorghe Transbus SA	24	4	minim 10 locuri	1	0
21	021	Sântionlunca	Ozun	Sf. Gheorghe Transbus SA	16	9	minim 10 locuri	1	0
22	022	Covasna Linka Tranzit SRL	Brateș	Sf. Gheorghe Transbus SA	31	6	minim 23 locuri	1	0
23	023	Băcel	Chichiș	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	15	1	minim 10 locuri	1	0
24	024	Aita Medie	Vâlcele	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	45	1	minim 10 locuri	1	0
25	025	Baraolt Transloc SA	Tălișoara	Vărghis	8	2	minim 23 locuri	1	1
26	026	Baraolt Transloc SA	Tălișoara	Filia Vashámor	11	4	minim 23 locuri	1	1
27	027	Herculian	Bășanii Mici	Baraolt Transloc SA	12	1	minim 23 locuri	1	1
28	028	Aita Seacă	Bășanii Mari	Baraolt Transloc SA	15	1	minim 23 locuri	1	0
29	029	Belin	Căpeni	Baraolt Transloc SA	20	1	minim 23 locuri	1	0
30	030	Cernatul de Sus	Cernat	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	15	3	minim 23 locuri	1	1
31	031	Hilib	Tinoasa	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	13	1	minim 23 locuri	1	0
32	032	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Tinoasa	Ojdula	16	3	minim 23 locuri	1	0
33	033	Mereni	Poian	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	22	8	minim 23 locuri	2	1
34	034	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Sânzieni	Petriceni	12	4	minim 23 locuri	1	0
35	035	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Sânzieni	Valea Seacă	12	3	minim 23 locuri	1	0
36	036	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Catalina	Mărcușa	16	4	minim 23 locuri	1	1
37	037	Ghelița	Catalina	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	14	4	minim 23 locuri	1	1
38	038	Harale	Ghelița	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	14	1	minim 23 locuri	1	1
39	039	Mărtănuș	Brețcu	Tg. Secuiesc	22	3	minim 23 locuri	1	0

				RO-D Transport SRL					
40	040	Tg. Secuiesc Autg.Trans-Intex SRL	Lunga	Lemnia de Sus	16	3	minim 23 locuri	1	1
41	041	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Baile Balvanos	Panorama Sf Ana	32	1	minim 10 locuri	1	0
42	042	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Turia	Alungeni	12	2	minim 23 locuri	1	0
43	043	Turia		Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	13	4	minim 23 locuri	1	1
44	044	Icafalău	Cernat	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	20	1	minim 10 locuri	1	0
45	045	Pădureni	Moacșa	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	23	1	minim 23 locuri	1	0
46	046	Covasna Prest.Serv.Tr.G erendi	Zăbala	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	20	3	minim 23 locuri	1	0
47	047	Covasna Linka Tranzit SRL	Păpăuți	Zagon	18	6	minim 10 locuri	1	0
48	048	Surcea	Zăbala	Covasna Prest.Serv.Tr.Ge rendi	14	1	minim 10 locuri	1	0
49	049	Comandău		Covasna Prest.Serv.Tr.Ge rendi	20	1	minim 10 locuri	1	0
50	050	Înt. Buzăului	Sita Buzăului	Crasna	16	6	minim 10 locuri	1	1
51	051	Înt. Buzăului		Lădăuți	7	2	minim 10 locuri	1	0
52	052	Barcani		Înt. Buzăului	10	4	minim 10 locuri	1	0
53	053	Aita Medie	Aita Mare	Baraolt Transloc SA	20	1	minim 10 locuri	1	0
54	054	Albiș	Cernat	Tg.Secuiesc RO-D Transport SRL	16	1	minim 10 locuri	1	0
55	055	Bicfalău	Lisnău	Sf.Gheorghe Interlogistics SA	24	2	minim 10 locuri	1	0
56	056	Ozun		Sf.Gheorghe Transbus SA	12	2	minim 10 locuri	1	0
57	057	Telechia	Brateș	Covasna Linka Tranzit SRL	12	1	minim 10 locuri	1	0
58	058	Sf.Gheorghe Interlogistics SA	Olteni	Malnaș Băi	23	3	minim 10 locuri	1	0
59	059	Sita Buzăului Ciumernic		Înt. Buzăului	6	3	minim 10 locuri	1	0

Traseele neatribuite în prezent, dar care au rămas în cadrul programului de transport sunt:

- traseu 09 Sfântu Gheorghe-Covasna-Zagon-Sfântu Gheorghe,
- traseu 11 Zagon-Sfântu Gheorghe,
- traseu 23 Băcel-SfântuGheorghe,
- traseu 25 Baraolt-Vârghiș,
- traseu 27 Herculian-Baraolt,
- traseu 28 Aita Seacă-Baraolt,
- traseu 29 Belin-Baraolt,
- traseu 40 Târgu Secuiesc-Lemnia de Sus,
- traseu 45 Pădureni-Sfântu Gheorghe,
- traseu 48 Surcea-Covasna,
- traseu 53 Aita Medie-Baraolt,
- traseu 58 Sfântu Gheorghe-Malnaș Băi.

Autogări

Pe raza județului Covasna există spații special amenajate în care se desfășoară activități specifice serviciilor regulate de transport public de persoane denumite autogări/stații și sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Localitate	Autogara	Adresa
Sfântu Gheorghe	INTERLOGISTICS SA	Str. Gării nr. 9
	TRANSBUS SA	Str. General Grigore Bălan nr. 4
Târgu Secuiesc	RO-D TRANSPORT SRL	Str. Gării nr. 89
	TRANS-INTEX SRL	Str. Orban Balazs nr.7
Covasna	LINKA TRANZIT SRL / CODREANU	Str. 1 Decembrie 1918 nr. 34 / nr. 37
	PRESTĂRI SERVICII TRANSPORT GERENDI	Str. Ștefan cel Mare nr. 35
Baraolt	TRANSLOC SA	Str. Trandafirilor nr. 16
Întorsura Buzăului	CODREANU	Str. 1 Decembrie 1918 intersecție cu str. Hanului

În municipiul Sfântu Gheorghe există 2 autogări (TRANSBUS CODREANU și INTERLOGISTICS SA) care sunt prevăzute cu săli de așteptare pentru călători și locuri de așteptare în aer liber. În afara sălilor de așteptare sunt afișate orele de plecare/sosire ale curselor traseelor și perioanele aferente. De asemenea, au și birou de informații. Imaginile cu aceste autogări sunt prezentate mai jos:



Figura 4 Autogara TRANSBUS CODREANU – Sfântu Gheorghe



Figura 5 Autogara TRANSBUS CODREANU – Sfântu Gheorghe



Figura 6 Autogara INTERLOGISTICS SA – Sfântu Gheorghe



Figura 7 Autogara INTERLOGISTICS SA – Sfântu Gheorghe

În municipiul Târgu Secuiesc există două (2) autogări (RO-D TRANSPORT SRL și TRANS INTEX SRL) și sunt prezentate în imaginile care urmează.

În prezent din autogara TRANS INTEX SRL nu pleacă nici o cursă în transportul județean de persoane deoarece traseul nr. 40 - Târgu Secuiesc – Lunga – Lemnia de sus nu este atribuit (renunțare traseu în data de 01.01.2020).

Autogara RO-D TRANSPORT are locuri de așteptare în aer liber și sunt afișate orele de plecare/sosire ale curselor traseelor și persoanele aferente.



Figura 8 Autogara RO-D TRANSPORT SRL – Târgu Secuiesc



Figura 9 Autogara RO-D TRANSPORT SRL – Târgu Secuiesc



Figura 10 Autogara RO-D TRANSPORT SRL – Târgu Secuiesc



Figura 11 Autogara TRANS-INTEX SRL – Târgu Secuiesc

În orașul Covasna există 2 autogări (LINKA TRANZIT SRL/ CODREANU și PRESTĂRI SERVICII TRANSPORT GERENDI) și sunt prezentate în imaginile care urmează.

Autogara LINKA TRANZIT SRL/ CODREANU este prevăzută cu săli de așteptare pentru călători și locuri de așteptare în aer liber. În afara sălii de așteptare sunt afișate orele de plecare/sosire ale curselor traseelor și peroanele aferente. De asemenea, are și birou de informații.



Figura 12 Autogara LINKA TRANZIT SRL/Codreanu – oraș Covasna



Figura 13 Autogara LINKA TRANZIT SRL / Codreanu – oraș Covasna



Figura 14 Autogara LINKA TRANZIT SRL / Codreanu – oraș Covasna

Autogara PRESTĂRI SERVICII TRANSPORT GERENDI din orașul Covasna nu este prevăzută cu sală de așteptare pentru călători, are locuri de așteptare doar în aer liber. Orele de plecare/sosire ale curselor sunt afișate pe panourile de informare aferente fiecărui peron. Biroul de informații se află la bar.



Figura 15 Autogara PRESTĂRI SERVICII TRANSPORT GERENDI – oraș Covasna



Figura 16 Autogara PRESTĂRI SERVICII TRANSPORT GERENDI – oraş Covasna



Figura 17 Autogara PRESTĂRI SERVICII TRANSPORT GERENDI – oraş Covasna

Autogara CODREANU din orașul Întorsura Buzăului este prevăzută cu sală de așteptare pentru călători și locuri de așteptare în aer liber. În afara sălii de așteptare sunt afișate orele de plecare/sosire ale curselor traseelor și persoanelor aferente. De asemenea au și birou de informații.



Figura 18 Autogara CODREANU – Întorsura Buzăului



Figura 19 Autogara CODREANU – Întorsura Buzăului

Autogara TRANSLOC din orașul Baraolt nu are sală de așteptare pentru călători. Locurile de așteptare sunt în aer liber. Sunt afișate orele de plecare/sosire ale curselor traseelor și peroanele aferente. De asemenea, au și birou de informații.



Figura 20 Autogara TRANSLOC SA – Baraolt



Figura 21 Autogara TRANSLOC SA – Baraolt

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

2.1. Situația economico-financiară a serviciului

La data realizării prezentului studiu, serviciul de transport public județean la nivelul județului Covasna este asigurat de un număr de 13 operatori de transport pe 47 de trasee.

Pentru efectuarea analizei economico-financiară a serviciului de transport public județean, prin intermediul Consiliului Județean Covasna au fost solicitate operatorilor de transport date privind desfășurarea serviciului, după cum urmează:

Cu prilejul elaborării studiului, au fost solicitate operatorilor de transport informații economico-financiare asupra activității de transport județean, după cum urmează:

1. Numărul de călători care circulă cu abonament din fiecare unitate administrativ-teritorială de pe traseul/traseele județene operate într-o lună semnificativă (într-o lună cu program de cursuri școlare).
2. Numărul de călători care circulă cu bilet din fiecare unitate administrativ-teritorială de pe traseul/traseele județene operate, într-o lună semnificativă (într-o lună cu program de cursuri școlare).
3. Prețul abonamentelor de transport pentru fiecare unitate administrativ-teritorială de pe traseul/traseele județene operate.
4. Prețul biletelor de călătorie pentru fiecare unitate administrativ-teritorială de pe traseul/traseele județene operate.
5. Tipul autovehiculului utilizat pentru a realiza cursele pentru traseul/traseele județene operate.
6. Capacitatea fiecărui autovehicul de transport utilizat pentru a realiza cursele de transport către fiecare unitate administrativ-teritorială de pe traseul/traseele județene operate.
7. Veniturile obținute din exploatare pe traseele de transport județean deservite, separat pe fiecare traseu deservit (dacă este posibil), în ultimii 3 ani sau cel puțin anul 2019 și anul 2020;
8. Cheltuielile de exploatare pe categorii de cheltuieli pe traseele de transport județean deservite (separat pentru fiecare traseu deservit, dacă este posibilă o astfel de evidență), în ultimii 3 ani sau cel puțin anul 2019 și anul 2020;
9. Cheltuieli totale anuale cu exploatarea parcului de vehicule (defalcate pe categorii de cheltuieli);
10. Cheltuieli medii anuale pe tip de vehicul;
11. Costul biletului defalcat pe categorii de costuri (salarii, materiale, materii prime, consumabile, carburant, piese de schimb, întreținere-reparații, taxe, altele);
12. Venituri totale din exploatare;
13. Venitul mediu/vehicul/an (luna sau zi);
14. Subvenții, alocații de la Consiliul Județean sau buget de stat, dacă este cazul;
15. Raportul între încărcarea sistemului public de transport județean dintr-o zi de lucru și încărcarea dintr-o zi de sâmbătă sau duminică (din date de trafic de călători sau din date de parc programat) – (2020);
16. Sistem de taxare (titluri de călătorie, modalități de procurare, puncte de deservire călători, tipuri de abonamente, etc.).

Autoritatea contractantă a pus la dispoziția elaboratorului studiului fișele de fundamentare ale tarifului mediu lei/km/loc pentru traseele din actualul program de transport prezentate de operatorii de transport în anul 2020 și 2022. Acestea sunt prezentate în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean de persoane efectuat prin curse regulate din Anexa nr. 2 la *Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane aprobate prin Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007 cu modificările și completările ulterioare* (respectiv Ordinul nr. 134 din 18 aprilie 2019).

Pentru 10 dintre operatori de transport, informațiile privind fundamentarea tarifului mediu sunt prezentate în continuare, precum și informațiile despre tarifele la bilete și abonamente.

1. COMUNA BARCANI

Trasee efectuate:

Traseu 51: Întorsura Buzăului – Lădăuți (7 km)

Traseu 52 Barcani – Întorsura Buzăului (10 km)

Informații la nivelul anului 2022

Prețul билетelor și abonamentelor aprobate prin HCL Bărcani nr. 150/2021 privind stabilirea taxelor și impozitelor locale pentru anul 2022:

- Bilete călătorie – pentru adulți 5 lei
- Abonamente elevi care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu

Nr. km - stație	Lei/lună
20	81
17,8	74,4
15,4	67,2
14	63
13	60
12,4	58,2
10,6	52,8
10,2	51,6
9,4	49,2
7,6	43,8
6,2	39,6
5,2	36,6
4,6	34,8

Informații la nivelul anului 2020

Preț bilete – 4 lei iar pentru elevi 2 lei.

Fundamentare tarif

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	163126

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
	Carburanți	83248
	Energie electrică	
	Amortizare	
	Service auto (întreținere-reparații)	17477
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	52830
	Alte cheltuieli materiale	9571
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	44602
	Inspekția tehnică periodică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	
	Asigurarea CASCO	44602
	Licență comunitară	
	Impozit pe mijloc de transport	
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	
	Redevență	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	309735
	- salarii	294465
	- contribuții sociale obligatorii	6570
	- alte drepturi asimilate salariilor	8700
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	517463
V.	Cheltuieli financiare	41470
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	558933
VII.	Profit	
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	558933
IX.	Număr total de km planificați anual	
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	0.4
XI.	Cap. m. (loc)	20
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	
XIII.	T.V.A.	
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XIII+XIV)	0.4

Relativ la informațiile furnizate de operatorul de transport, este de menționat că în fundamentarea tarifului nu este specificat numărul total de kilometri planificați anual. Tariful de 0,4 la o valoare totală a serviciilor de 558.933 ar conduce la un număr de 1.397.322 km efectuat anual pe cele 2 trasee atribuite, o valoare foarte mare, raportată la actualul program de transport. În structura cheltuielilor, cea mai mare pondere o au cheltuielile cu salariile personalului urmate de cele materiale.

Operatorul de transport COMUNA BARCANI a furnizat informații la nivelul anului 2021 cu privire la:

- numărul de călători care circulă cu abonamente și bilete pe traseele deservite;
- tarifele de călătorie practicate: preț bilete și abonamente pe traseele deservite;
- tipul și capacitatea autovehiculelor care operează pe trasee;
- prețul biletelor și abonamentelor practicate pe traseele județene deservite;
- numărul biletelor și abonamentelor pe zi pentru unele trasee;
- durata de exploatare pentru o zi de lucru pentru fiecare traseu deservit

Numărul de călători care circulă cu abonament într-o lună semnificativă (într-o lună cu program de cursuri școlare): 96 sunt elevi de la Grupul Școlar Nicolae Bălcescu (39 elevi) și elevi de la Liceul Teoretic Mircea Eliade (57 elevi).

Numărul de călători care circulă cu bilet într-o lună semnificativă (într-o lună cu program de cursuri școlare) diferă de la lună la lună.

Exemplu: în luna Mai 2021 au fost emise un număr de 530 de bilete.

Valoarea colectată (lei) total și defalcat pe: sume realizate din abonamente și sume realizate din bilete.

- Anul 2018 – 61388 lei din bilete, nu au fost emise abonamente
- Anul 2020 – 45779 lei din bilete, nu au fost emise abonamente
- Anul 2020 – total 10799 lei din care 6340,38 doar din abonamentele elevilor + consiliul județean

Cheltuieli totale anuale cu exploatarea parcului de vehicule (defalcate pe categorii de cheltuieli):

- anul 2020: 232,205 lei pentru un număr de 4 microbuze, 2 autoturisme, 1 buldoexcavator, 1 tractor și un camion.

Cheltuieli medii anuale pe tip de vehicul:

- nu există o bază exactă a cheltuielilor pe tip de vehicul.

Venituri totale din exploatare:

- Venituri totale în anul 2020 - 10799 lei.

Subvenții, alocații de la Consiliul Județean sau buget de stat dacă este cazul:

- în anul 2020 s-au primit 6340,38 (Liceu + Consiliul Județean)

Raportul între încărcarea sistemului public de transport județean dintr-o zi de lucru și încărcarea dintr-o zi de sâmbătă sau duminică: sâmbăta și duminica nu se circulă.

Numărul de vehicule și vehicule-kilometru pentru fiecare traseu în parte (la nivel de circulație zilnic, pentru o zi de lucru): pentru traseul Barcani – Întorsura Buzăului se folosește 1 microbuz (total 21 locuri).

Durata totală de exploatare a vehiculelor pe fiecare traseu în parte, la nivel de zi de lucru (2020): pe traseul Barcani – Întorsura Buzăului se fac în zilele de Luni, Miercuri, Joi și Vineri, 3 curse în total și Marți – 5 curse în total (asta doar în perioada de vacanță).

Sistem de taxare (titluri de călătorie, modalități de procurare, puncte de deservire, călători, tipuri de abonamente, etc.): bilete.

Modalități de procurare – regie proprie.

Tipuri de abonamente – lunare doar pentru elevii care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu.

Relativ la informațiile furnizate de operatorul de transport, se remarcă faptul că valoarea colectată din bilete a cunoscut o scădere de circa 25% în 2020 față de 2018, principala cauză fiind scăderea mobilității populației ca urmare a măsurilor luate în contextul pandemiei Covid-19.

Cheltuielile totale anuale cu exploatarea parcului de vehicule nu sunt prezentate doar pentru mijloacele de transport utilizate pentru efectuarea traseelor atribuite ci includ întregul parc auto al operatorului, neexistând o evidență pe tip de vehicul.

2. CAPITALY COMSERV S.R.L.

Trasee efectuate:

Traseu 8: Sfântu Gheorghe – Araci – Bățanii Mari (64 km)

Traseu 15: Filia – Malnaș – Sfântu Gheorghe (61 km)

Informații la nivelul anului 2022

Nr. traseu	Denumire traseu	Tarif bilet (lei)	Tarif abonament (lei)
08	Sfântu Gheorghe – Araci – Bățanii Mari (64 km)	17	351
	Sfântu Gheorghe – Vîlcele (13 km)	8	150
	Sfântu Gheorghe – Araci (19 km)	10	177
	Sfântu Gheorghe – Hăghig (25 km)	12	185
	Sfântu Gheorghe – Iarăș ramificație (27 km)	13	195
	Sfântu Gheorghe – Arini (31 km)	13	198
	Sfântu Gheorghe – Belin (37 km)	14	221
	Sfântu Gheorghe - Aita Mare (41 km)	15	234
	Sfântu Gheorghe – Micloșoara (47 km)	16	255
	Sfântu Gheorghe – Căpeni (51 km)	17	273
	Sfântu Gheorghe – Baraolt (56 km)	17	290
	Sfântu Gheorghe – Biborțeni (61 km)	17	318
	Baraolt – Vîlcele (43 km)	13	234
	Baraolt – Arini (26 km)	10	195
	Baraolt - Iarăș ramificație (29 km)	12	198

Nr. traseu	Denumire traseu	Tarif bilet (lei)	Tarif abonament (lei)
	Baraolt - Hăghig (31 km)	12	198
	Baraolt – Araci (37 km)	13	234
	Vâlcele - Micloșoara (34 km)	10	198
	Belin - Aita Mare (4 km)	3	68
	Aita Mare -Căpeni (10 km)	7	125
	Araci – Hăghig (6 km)	3	86
	Arini - Belin (6 km)	3	86
	Arini - Aita Mare (10 km)	7	155
	Vâlcele - Araci (6 km)	3	86
	Belin - Baraolt (19 km)	9	251
	Belin - Hăghig (12 km)	7	145
	Araci - Aita Mare (22 km)	8	180
	Araci - Belin (18 km)	8	169
	Baraolt - Căpeni (6 km)	6	114
	Baraolt- Micloșoara (10 km)	7	155
	Baraolt - Aita Mare (16 km)	8	213
	Aita Mare - Micloșoara (6 km)	9	114
	Micloșoara - Bățanii Mari (18 km)	8	169
	Hetea - Hăghig (18 km)	7	150
15	Filia - Malnaș –Sfântu Gheorghe (61 km)	16	329
	Sfântu Gheorghe – Bodoc Gara CFR (14 km)	5	134
	Sfântu Gheorghe – Olteni (15 km)	6	150
	Sfântu Gheorghe - Malnaș Sat (1,9 km)	7	163
	Sfântu Gheorghe – Micfalău intrare în localitate (23km)	8	196
	Sfântu Gheorghe - Bățanii Mari intersecția Ozunca Băi (34 km)	10	199
	Sfântu Gheorghe –Bățanii Mari (38 km)	11	221
	Sfântu Gheorghe – Biborțeni (41 km)	12	226
	Sfântu Gheorghe – Baraolt (46 km)	15	255
	Sfântu Gheorghe – Tălișoara (50 km)	16	273
	Sfântu Gheorghe – Vârghiș (63 km)	16	339
	Sfântu Gheorghe – Brăduț (53 km)	16	290
	Bățanii Mari – Micfalău (15 km)	6	163
	Bățanii Mari - Malnaș Sat (19 km)	7	163
	Filia - Baraolt (9 km)	5	125
	Filia - Bățanii Mari (23 km)	8	177
	Baraolt -Tălișoara (9 km)	3	125
	Micfalău - Baraolt (23 km)	8	177
	Tălișoara - Biborțeni (11 km)	5	134
	Biborțeni - Micfalău (18 km)	7	155
	Biborțeni - Olteni (30 km)	10	199
	Brăduț - Baraolt (7 km)	5	125

Nr. traseu	Denumire traseu	Tarif bilet (lei)	Tarif abonament (lei)
	Tălișoara - Bățanii Mari (12 km)	7	175
	Brăduț - Bățanii Mari (15 km)	8	227
	Bățanii Mari – Căpeni (28 km)	7	195
	Malnaș Sat - Baraolt (28 km)	9	195

Traseu I

Sf. Gheorghe – Baraolt – Bățanii Mari: 13 lei

12:00 – 18 călătorii

Total: 42 călătorii

Traseu II

Sf. Gheorghe – Filia: 13 lei

16:00 – 26 călătorii

Total călătorii pentru cele 2 curse: 68 călătorii/zi

Traseu I+II: 13+13: 26/2= 13 lei mediu

Tcm = ct/nestimată cal

Tarif mediu, inclusiv tva lei/călătorie=13.00

Fundamentare tarif

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	238847
	Carburanți	106730
	Energie electrică	31658
	Amortizare	63412
	Service auto (întreținere-reparații)	
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	23211
	Piese de schimb	7000
	Alte cheltuieli materiale	
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	17464
	Inspekția tehnică periodică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	14601
	Asigurarea CASCO	
	Licență comunitară	
	Impozit pe mijloc de transport	
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	
	Redevență	

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	6000
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	52100
	- salarii	
	- contribuții sociale obligatorii	
	- alte drepturi asimilate salariilor	
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	322176
V.	Cheltuieli financiare	4567
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	326743
VII.	Profit	18757
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	345500
IX.	Număr total de km planificați anual	93860
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	
XI.	Cap. m. (loc)	
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	
XIII.	T.V.A./	2.08
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XIII+XIV)	13

În raport cu elementele de cheltuieli prezentate de operator se impune a se menționa că nu se regăsesc completate toate elementele de cheltuieli, în plus totalurile anumitor categorii de cheltuieli nu sunt clare, în sensul că nu coincide cu însumarea subcategoriilor elementelor de cheltuieli. De asemenea, nu sunt specificate numărul de km planificați anual și capacitatea medie a autovehiculelor. Ponderea cea mai mare în total cheltuieli o au cheltuielile materiale urmate de cheltuielile cu salariile.

Operatorul de transport CAPITALY COMSERV a furnizat la nivelul anului 2021 informații cu privire la:

- numărul de călători care circulă cu abonamente și bilete pe traseele deservite;
- tarifele de călătorie practicate: preț bilete și abonamente pe traseele deservite;
- tipul și capacitatea autovehiculelor care operează pe trasee;
- prețul biletelor și abonamentelor practicate pe traseele județene deservite;
- numărul biletelor și abonamentelor pe zi pentru unele trasee;
- durata de exploatare pentru o zi de lucru pentru fiecare traseu deservit.

Numărul de călători care circulă cu abonament pe traseul (008) - Sf. Gheorghe – Baraolt – Bățanii Mari și retur: 10 persoane – nu sunt elevi și profesori.

Numărul de călători care circulă cu abonament pe traseul (015) - Sf. Gheorghe – Micfalău - Bățanii Mari – Filia și retur: 4 persoane – nu sunt elevi și profesori.

Numărul de călători care circulă cu bilet pe traseul (008) - Sf. Gheorghe – Baraolt – Bățanii Mari și retur: aproximativ 18-20 persoane/zi – nu sunt elevi și profesori.

Numarul de călători care circulă cu bilet pe traseul (015) - Sf. Gheorghe – Micfalău – Bățanii Mari – Filia și retur: aproximativ 20-21 persoane pe zi – nu sunt elevi și profesori.

Tipul autovehiculului utilizat pentru traseele 008 și 015 este: microbuz - Mercedes Sprinter și area capacitatea de 20 locuri.

Sume realizate din bilete:

- în anul 2018: 302225,23 lei
- în anul 2019: 283204 ,32 lei
- în anul 2020: 138933,63 lei
- în anul 2021 Ianuarie: 11109,22 lei
- în anul 2021 Februarie: 12305,05 lei
- în anul 2021 Martie: 14905,89 lei
- în anul 2021 Aprilie: 12755,48 lei
- în anul 2021 Mai: 12229,42 lei
- în anul 2021 Iunie: 11655,42 lei
- în anul 2021 Iulie: 11096,67 lei

Sume realizate din abonamente:

- în anul 2018: 94669,72 lei
- în anul 2019: 68400,12 lei
- în anul 2020: 19989,11 lei
- în anul 2021 Ianuarie: 615,14 lei
- în anul 2021 Februarie: 1736,98 lei
- în anul 2021 Martie: 1604,21 lei
- în anul 2021 Aprilie: 744,54 lei
- în anul 2021 Mai: 1311,75 lei
- în anul 2021 Iunie: 990,76 lei
- în anul 2021 Iulie: 397,47 lei

Cheltuieli totale anuale cu exploatarea parcului de vehicule:

- Motorină: 95056,93 lei
- Piese de schimb: 20634 ,61lei
- Alte materiale consumabile: 1274,50 lei
- Taxa de drum: 6430,45 de lei
- Cheltuieli privind energia și apa: 30246,94 lei
- Alte cheltuieli: 188337,57 lei

Cheltuieli medii anuale: 28498,41 lei

Venituri totale din exploatare: 558932,00 lei

Venitul mediu/vehicul/an: 50858,16/4238,18/luna/150,00/zi.

Raportul între încărcarea sistemului public de transport județean dintr-o zi de lucru și o zi de sâmbătă sau duminică: zi lucrătoare 235,00 lei și duminică 141,00 lei.

Numărul de vehicule și vehicule * kilometru pentru traseu: 2 vehicule; Sf. Gheorghe – Baraolt – Bățanii Mari și retur 170 km/zi; Sf. Gheorghe – Micafalău – Filia și retur 132 km/zi.

Traseul Sf. Gheorghe – Bățanii Mari și retur de la ora 07:00 până la ora 17:15.

Traseul Sf. Gheorghe – Micfalău – Filia și retur de la ora 05:30 până la ora 18:00.

Sistem de taxare: abonament și bilet.

Din informațiile furnizate de operatorul de transport, reiese că sumele realizate din bilete și abonamente au cunoscut o scădere accentuată din 2018 în 2021, în anul 2020 înregistrându-se cele mai reduse valori, efect direct al scăderii mobilității populației ca urmare a pandemiei Covid-19. Raportat la primele 7 luni ale anului 2021 pentru care au fost furnizate date, sumele colectate din bilete și abonamente au înregistrat o ușoară creștere față de 2020. Anul 2021 a fost de asemenea influențat de efectele pandemiei asupra mobilității populației.

3. COMUNA COMANDĂU

Trasee efectuate:

Traseu 49: Comandău – Covasna (20 km)

Informații la nivelul anului 2020

Tariful de transport între Comuna Comandău și orașul Covasna este 5 lei, conform Hotărârii Consiliului Local al comunei Comandău nr. 59/2008 privind majorarea tarifului unui bilet cu microbuzul aparținând comunei Comandău. Ținând cont de prevederile art. 3 din Hotărârea nr. 435/2020, privind obligativitatea menținerii aceluiași tarif pentru elevi pe durata anului școlar, tariful de transport propus pentru anul școlar 2020-2021 este 10 lei.

Fundamentare tarif

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	
	Carburanți	13400
	Energie electrică	
	Amortizare	
	Service auto (întreținere-reparații)	
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	
	Alte cheltuieli materiale	10000
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
	Inspekția tehnică periodică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
	Asigurarea CASCO	
	Licență comunitară	
	Impozit pe mijloc de transport	
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	
	Redevență	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	
	- salarii	56670
	- contribuții sociale obligatorii	
	- alte drepturi asimilate salariilor	
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	80070
V.	Cheltuieli financiare	
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	
VII.	Profit	
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	80070
IX.	Număr total de km planificați anual	8320
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	9.62
XI.	Cap. m. (loc)	
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	
XIII.	T.V.A.	
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XIII+XIV)	

În raport cu elementele de cheltuieli prezentate de operator se impune a se menționa că nu se regăsesc completate toate elementele de cheltuieli iar totalul rezultat la cheltuieli de exploatare este mai mic decât suma valorilor diferitelor categorii de cheltuieli. De asemenea, nu este specificată capacitatea medie a autovehiculelor. Ponderea cea mai mare în total cheltuieli o au salariile.

4. SERVICII ȘI COMERȚ CSEREI S.R.L.

Trasee efectuate:

- Traseu 1: Sfântu Gheorghe – Arcuș (8 km)
- Traseu 4: Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan (16 km)
- Traseu 7: Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic (17 km)
- Traseu 13: Valea Mare – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe (27 km)
- Traseu 14: Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe (30km)
- Traseu 16: Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe (31 km)

Informații la nivelul anului 2020

Fundamentare tarif

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	732743
	Carburanți	555485
	Energie electrică	391
	Amortizare	35000
	Service auto (întreținere-reparații)	27972
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	115895
	Alte cheltuieli materiale	
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
	Inspekția tehnică periodică	92103
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	18000
	Asigurarea CASCO	8808
	Licență comunitară	
	Impozit pe mijloc de transport	
	Impozit pe terenuri pentru parcare	65295
	Impozit pe clădiri	
	Redevență	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	393209
	- salarii	301069
	- contribuții sociale obligatorii	6788
	- alte drepturi asimilate salariilor	35352
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	
V.	Cheltuieli financiare	
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	1218055
VII.	Profit	10825
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	1228878
IX.	Număr total de km planificați anual	205000
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	5.99
XI.	Cap. m. (loc)	
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	5

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
XIII.	T.V.A.	
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XIII+XIV)	5.95

Raportat la fundamentarea tarifului, nu reiese pentru care traseu dintre cele efectuate este prezentată această fundamentare. Nu se face referire la toate categoriile de cheltuieli și nu este menționată capacitatea medie. Cea mai mare pondere în structura cheltuielilor o au cheltuielile materiale, urmate de cele cu salariile personalului. Se remarcă valoarea mare a cheltuielilor aferente impozitului pentru terenuri pentru parcare.

5. TRANSPORT KOLUMBAN S.R.L.

Trasee efectuate:

- Traseu 12: Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe (30 km)
- Traseu 17: Filia – Ariușd – Sfântu Gheorghe (73 km)
- Traseu 18: Doboșeni – Vâlcele – Sfântu Gheorghe (66 km)
- Traseu 24: Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe (45 km)

Informații la nivelul anului 2022

Tarife bilete și abonamente

Nr. traseu	Denumire traseu	Tarif bilet (lei)	Tarif abonament (lei)
24	Aita Medie - Vâlcele - Sfântu Gheorghe (45 km)	16	270
	Aita Mare - Sfântu Gheorghe (40 km)	15	260
	Belin - Sfântu Gheorghe (35 km)	14	245
	Belin - Hăghig (14 km)	7	150
	Arini - Sfântu Gheorghe (30 km)	13	235
	Arini - Hăghig (7 km)	3	105
	Arini - Araci (13 km)	7	135
	Hăghig intersecția Iarăși - Sfântu Gheorghe (25 km)	12	180
	Hăghig intersecția Iarăși - Araci (8 km)	3	105
	Hăghig - Sfântu Gheorghe (23 km)	12	180
	Hăghig - Araci (6 km)	3	105
	Hăghig - Vâlcele (13 km)	7	130
	Aita Medie - Aita Mare (5 km)	3	105
	Aita Medie - Belin (9,5 km)	7	125
	Aita Medie - Arini (15 km)	8	135
	Aita Medie - Hăghig intersecția Iarăși (20 km)	9	170
	Aita Medie - Hăghig (22 km)	9	170
	Aita Medie - Araci (28 km)	9	190

	Aita Medie - Vâlcele (33 km)	10	205
	Aita Mare - Belin (6 km)	7	105
	Aita Mare - Arini (10,4 km)	7	115
	Aita Mare – Hăghig intersecția Iarăș (15 km)	7	150
	Aita Mare - Hăghig (17 km)	8	150
	Aita Mare - Araci (24 km)	8	185
	Aita Mare - Vâlcele (27 km)	9	165
	Belin - Araci (18,5 km)	8	165
	Araci - Sfântu Gheorghe (17 km)	10	165
	Vâlcele - Sfântu Gheorghe (12 km)	8	150
	Araci - Vâlcele (7 km)	3	105
17	Filia - Ariușd – Sfântu Gheorghe (73 km)	18	275
	Tălișoara - Sfântu Gheorghe (54 km)	18	275
	Brăduț - Sfântu Gheorghe (63,5 km)	18	275
	Baraolt - Sfântu Gheorghe (55 km)	17	275
	Căpeni - Sfântu Gheorghe (48 km)	17	275
	Micloșoara - Sfântu Gheorghe (43 km)	16	270
	Aita Mare - Sfântu Gheorghe (39 km)	15	260
	Belin - Sfântu Gheorghe (35 km)	14	245
	Arini - Sfântu Gheorghe (28 km)	13	235
	Hăghig intersecția Iarăș - Sfântu Gheorghe (24,5 km)	12	180
	Hăghig - Sfântu Gheorghe (21 km)	12	180
	Ariușd - Sfântu Gheorghe (24 km)	14	195
	Araci - Sfântu Gheorghe (16 km)	10	165
	Vâlcele - Sfântu Gheorghe (12 km)	8	150
	Filia - Tălișoara (5,5 km)	5	105
	Filia - Baraolt (9,8 km)	5	125
	Filia - Căpeni (17 km)	8	160
	Filia - Micloșoara (21,5 km)	9	180
	Filia - Aita Mare (26,5 km)	9	190
	Filia - Belin (30 km)	10	190
	Filia - Arini (37 km)	12	205
	Filia - Hăghig intersecția Iarăș (41,5 km)	12	210
	Filia - Hăghig (43,6 km)	12	210
	Filia - Araci (57 km)	13	245
	Filia - Vâlcele (63 km)	13	260
	Brăduț - Tălișoara (5 km)	4	105
	Brăduț - Baraolt (8,5 km)	5	125
	Brăduț - Căpeni (15,5 km)	8	160
	Brăduț - Micloșoara (20 km)	9	180
	Brăduț - Aita Mare (25,4 km)	9	190
	Brăduț - Belin (29,3 km)	10	190
	Brăduț - Arini (35,8 km)	12	205
	Brăduț - Hăghig intersecția Iarăș (40 km)	12	210
	Brăduț - Hăghig (42 km)	12	210

	Brăduț - Araci (55 km)	13	245
	Brăduț - Vâlcele (64 km)	13	260
18	Doboșeni - Vâlcele – Sfântu Gheorghe (66 km)	18	275
	Doboșeni - Baraolt (10 km)	5	125
	Tălișoara - Sfântu Gheorghe (59,5 km)	18	275
	Baraolt - Sfântu Gheorghe (55 km)	17	275
	Căpeni - Sfântu Gheorghe (48 km)	17	275
	Micloșoara - Sfântu Gheorghe (43,5 km)	16	270
	Aita Mare - Sfântu Gheorghe (39 km)	15	260
	Belin - Sfântu Gheorghe (35 km)	14	245
	Arini - Sfântu Gheorghe (29 km)	13	235
	Hăghig intersecția Iarăș - Sfântu Gheorghe (24,5 km)	12	180
	Iarăș - Araci (8 km)	7	120
	Hăghig - Sfântu Gheorghe (23 km)	12	180
	Araci - Sfântu Gheorghe (16 km)	10	165
	Vâlcele - Sfântu Gheorghe (12 km)	8	150
	Doboșeni – Micloșoara (22,5 km)	9	180
	Doboșeni - Căpeni (18 km)	8	160
	Doboșeni - Aita Mare (27 km)	9	190
	Doboșeni - Arini (37 km)	12	205
	Doboșeni - Hăghig intersecția Iarăș (41,5 km)	12	210
	Doboșeni - Hăghig (44 km)	12	210
	Doboșeni - Araci (50,5 km)	13	245
	Doboșeni - Vâlcele (58 km)	13	260
	Tălișoara - Baraolt (5 km)	4	105
	Tălișoara - Căpeni (11,5 km)	8	160
	Tălișoara - Belin (25 km)	10	190
	Căpeni - Micloșoara (6 km)	3	125
	Căpeni - Aita Mare (6 km)	7	140
	Căpeni - Belin (15 km)	8	150
	Căpeni - Arini (20 km)	9	165
	Căpeni - Hăghig intersecția Iarăș (25 km)	10	180
	Căpeni - Hăghig (27 km)	10	185
	Căpeni - Araci (33,5 km)	10	205
	Căpeni - Vâlcele (40 km)	10	245
	Baraolt - Căpeni (7 km)	6	105
	Baraolt - Micloșoara (12 km)	7	135
	Baraolt - Aita Mare (16 km)	8	160
	Baraolt - Belin (20 km)	9	170
	Baraolt - Arini (26 km)	10	190
	Baraolt - Hăghig intersecția Iarăș (31 km)	12	215
	Baraolt - Hăghig (33 km)	12	220
	Baraolt - Araci (40 km)	13	240
	Baraolt - Vâlcele (47 km)	13	255
	Micloșoara - Aita Mare (5 km)	3	105
	Micloșoara - Belin (8,9 km)	7	140
	Micloșoara - Arini (14,4 km)	8	125

	Micloșoara – Hăghig intersecția Iarăș (19 km)	9	150
	Micloșoara - Hăghig (21 km)	9	150
	Micloșoara - Araci (28 km)	8	190
	Micloșoara - Vâlcele (34 km)	10	205
	Tălișoara – Micloșoara (16 km)	9	180
	Tălișoara - Aita Mare (21,3 km)	9	190
	Tălișoara - Belin (25 km)	10	190
	Tălișoara - Arini (30,7 km)	11	205
	Tălișoara - Hăghig intersecția Iarăș (35 km)	11	210
	Tălișoara - Hăghig (37,5 km)	12	210
	Tălișoara - Araci (44,5 km)	13	245
	Tălișoara - Vâlcele (52,2 km)	13	260
	Aita Mare – Belin (4 km)	3	105
	Aita Mare - Hăghig (18 km)	8	150
	Belin - Arini (5,5 km)	3	105
	Belin - Hăghig intersecția Iarăș (10 km)	7	150
	Belin - Hăghig (12 km)	7	150
	Belin - Araci (18 km)	8	165
	Belin - Vâlcele (27 km)	9	185
	Arini - Hăghig intersecția Iarăș (4,6 km)	5	105
	Arini - Hăghig (7 km)	3	105
	Arini - Araci (14 km)	7	135
	Arini - Vâlcele (21 km)	8	150
	Hăghig - Araci (8 km)	3	105
	Hăghig - Vâlcele (12 km)	7	130
	Araci - Vâlcele (8 km)	3	105
12	Iarăș - Hăghig – Sfântu Gheorghe (30 km)	13	185
	Iarăș - Hăghig (7,4 km)	5	105
	Iarăș - Vâlcele (20 km)	8	150
	Iarăș - Araci (12 km)	7	120
	Hăghig - Sfântu Gheorghe (23 km)	12	180
	Hăghig - Araci (7 km)	3	105
	Hăghig - Vâlcele (13 km)	7	130
	Araci - Sfântu Gheorghe (16 km)	10	165
	Araci - Vâlcele (7 km)	3	105
	Vâlcele - Sfântu Gheorghe (12 km)	8	150

Fundamentare tarif

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	279650
	Carburanți	142000
	Energie electrică	
	Amortizare	32650
	Service auto (întreținere-reparații)	9000
	Schimb ulei	10500
	Schimb filtru	5500
	Schimb antigel	5000
	Piese de schimb	12000
	Alte cheltuieli materiale	3000
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	29500
	Inspekția tehnică periodică	7200
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	32000
	Asigurarea CASCO	
	Impozit pe mijloc de transport	
	Impozit pe terenuri pentru parcare	6500
	Impozit pe clădiri	10900
	Redevență	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	9000
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	178610
	- salarii	172870
	- contribuții sociale obligatorii	3740
	- alte drepturi asimilate salariilor	2000
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	427760
V.	Cheltuieli financiare	1000
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	528760
VII.	Profit	
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	428760
IX.	Număr estimat anual de călătorii	36200
XII.	Tarif mediu	11.85
XIII.	T.V.A.	2.25
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/cal) (XIII+XIV)	14.10

Fundamentarea tarifului este raportată la numărul anual de călătorii ca în cazul transportului public local și nu al celui județean, în care fundamentarea tarifului se realizează conform normelor-cadru aprobate prin Ordinul 272/2007, la numărul total de kilometri planificați anual și la capacitatea medie a mijloacelor

de transport. În structura cheltuielilor, cea mai mare pondere o au cheltuielile materiale urmate de cele cu salariile personalului.

6. MUR S.R.L.

Trasee efectuate:

Traseu 50: Întorsura Buzăului – Sita Buzăului – Crasna (16 km)

Informații la nivelul anului 2022

Valoarea biletelor și abonamentelor

Nr. crt.	Ruta	Actual	
		Preț bilet	Preț abonament
1	Întorsura Buzăului – Sita Buzăului – Crasna (16 km)	4	130
2	Întorsura Buzăului – Zăbrătau (10 km)	4	130
3	Întorsura Buzăului – Sita Buzăului (5 km)	3	90

Fundamentare tarif

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	102465
	Carburanți	64800
	Energie electrică	1000
	Amortizare	12165
	Service auto (întreținere-reparații)	10000
	Schimb ulei	2500
	Schimb filtru	1500
	Schimb antigel	500
	Piese de schimb	10000
	Alte cheltuieli materiale	
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	9318
	Inspekția tehnică periodică	800
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	6018
	Asigurarea CASCO	
	Licență comunitară	1000
	Impozit pe mijloc de transport	1500
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
	Redevență	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	27000
	- salarii	22760
	- contribuții sociale obligatorii	4240
	- alte drepturi asimilate salariilor	
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	138783
V.	Cheltuieli financiare	1650
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	140433
VII.	Profit	1200
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	141633
IX.	Număr total de km planificați anual	42500
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	3.333
XI.	Cap. m. (loc)	53
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.06287814
XIII.	T.V.A.	0.67
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XIII+XIV)	4

Raportat la informațiile prezentate de operator, ponderea cea mai mare o au cheltuielile materiale urmate de cele cu salariile personalului. Credem că în informațiile prezentate, la tariful mediu este o eroare materială, valoarea tarifului mediu din rândul XIV fiind 0,73 lei, astfel cum rezultă din însumarea rândurilor XIII și XIV.

7. RO D TRANSPORT S.R.L.

Trasee efectuate:

- Traseu 5: Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc (39 km)
- Traseu 30: Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc (15 km)
- Traseu 31: Hilib – Tinoasa – Târgu Secuiesc (13 km)
- Traseu 32: Târgu Secuiesc – Tinoasa – Ojdula (16 km)
- Traseu 33: Mereni – Poian – Târgu Secuiesc (22 km)
- Traseu 34: Târgu Secuiesc – Sînzieni – Petriceni (12 km)
- Traseu 35: Târgu Secuiesc – Sînzieni – Valea Seacă (12 km)
- Traseu 36: Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa (16 km)
- Traseu 37: Ghelița – Catalina – Târgu Secuiesc (14 km)
- Traseu 38: Harale – Ghelița – Târgu Secuiesc (14 km)
- Traseu 39: Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc (22 km)
- Traseu 41: Târgu Secuiesc – Băile Bălványos – Panorama Sf. Ana (32 km)
- Traseu 42: Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni (12 km)

Traseu 43: Turia –Târgu Secuiesc (13 km)
 Traseu 44: Icafalău – Cernat – Târgu Secuiesc (20 km)
 Traseu 46: Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc (20 km)
 Traseu nr.54 Albiș – Cernat – Târgu Secuiesc (16 km)

Informații la nivelul anului 2020

Fundamentare tarif

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	1080383
	Carburanți	671997
	Energie electrică	33441
	Amortizare	154192
	Service auto (întreținere-reparații)	24292
	Schimb ulei	3742
	Schimb filtru	2850
	Schimb antigel	870
	Piese de schimb	156499
	Alte cheltuieli materiale	32500
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	301149
	Inspekția tehnică periodică	12150
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	63192
	Asigurarea CASCO	
	Licență comunitară	3900
	Impozit pe mijloc de transport	197547
	Impozit pe terenuri pentru parcare	8000
	Impozit pe clădiri	8000
	Redevență	
	Taxă de mediu	1880
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	6530
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	666864
	- salarii	652190
	- contribuții sociale obligatorii	14674
	- alte drepturi asimilate salariilor	
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	2048396
V.	Cheltuieli financiare	11772
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	2060168
VII.	Profit	200221
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	2260389
IX.	Număr total de km planificați anual	100980

X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	22.38
XI.	Cap. m. (loc)	6
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	
XIII.	T.V.A.	19%
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XIII+XIV)	4.44

Cu referire la informațiile prezentate de operatorul de transport, se remarcă valoare foarte mică a capacității medii, practic imposibilă. Chiar dacă toate mijloacele de transport cu care operatorul efectuează cursele pe traseele atribuite ar avea 10 locuri, tot ar trebui să fie cel puțin valoarea 7 la capacitatea medie (rezultată din $10 \times \text{coef. } K - 70\%$ - grad de încărcare conform Norme-cadru aprobate prin Ordinul 272/2007). În structura cheltuielilor, cea mai mare pondere o au cheltuielile materiale, urmate de cele cu salariile.

8. COMUNA SITA BUZĂULUI

Trasee efectuate:

Traseu 59: Sita Buzăului Ciurnic – Întorsura Buzăului (6 km)

Informații la nivelul anului 2022

Prețul biletelor și prețul abonamentelor

Traseul nr.59	Distanțe rutiere (km)	Preț bilete	Preț abonamente (lei)
Podul Bătăturii-Întorsura Buzăului	6	3,10	100
Chichirău - Întorsura Buzăului	5,5	2,90	95
Argintaru - Întorsura Buzăului	5,1	2,70	90
Gelu Dragomir - Întorsura Buzăului	4,7	2,50	85
La Mustață - Întorsura Buzăului	4	2,30	75
La Lucica - Întorsura Buzăului	3,2	2,00	65

Fundamentare tarif

Elemente de cheltuieli	Valori lunare (lei) Stabilire
Carburanți	425
Amortizare	3000
Schim ulei/filtre	30
Piese de schimb	50

Elemente de cheltuieli	Valori lunare (lei) Stabilire
Amortizare anvelope	150
Amortizare acumulatori	20
Alte cheltuieli materiale	50
Cheltuieli cu autorizații	30
Inspekția tehnică periodică	20
Asigurarea de răspundere civilă obligatorie	200
Autorizație de transport	20
Salarii	2317
CAS	287
Fond de șomaj	9
Fondul național unic de asigurări sociale	94
Fond de accidente și boli profesionale	3
Cote de contribuție pentru concedii și indemnizații de asigurări sociale de sănătate	15
Total cheltuieli	6435
Număr estimat de călători	80
Tarif mediu lei/abonament	85

Elemente de cheltuieli	Valori lunare (lei) Stabilire
Carburanți	425
Amortizare	3000
Schim ulei/filtre	30
Piese de schimb	50
Amortizare anvelope	150
Amortizare acumulatori	20
Alte cheltuieli materiale	50
Cheltuieli cu autorizații	30
Inspekția tehnică periodică	20
Asigurarea de răspundere civilă obligatorie	200
Autorizație de transport	20
Salarii	2317
CAS	287
Fond de șomaj	9
Fondul național unic de asigurări sociale	94
Fond de accidente și boli profesionale	3
Cote de contribuție pentru concedii și indemnizații de asigurări sociale de sănătate	15
Total cheltuieli	6435
Număr estimat de călători	2100
Tarif mediu lei/călătorie	3,06 lei/călătorie

Din datele furnizate reiese că fundamentarea tarifului mediu este raportată la numărul estimat de călători, ca în cazul transportului public local, nu a celui județean în care fundamentarea tarifului se realizează pe baza numărul total de kilometri anual planificați și a capacității medii a mijloacelor de transport. Cheltuielile sunt raportate la lună, iar în structura lor cea mai mare pondere o au cheltuielile materiale urmate de cele cu salariile.

Operatorul de transport COMUNA SITA BUZĂULUI a furnizat la nivelul anului 2021 informații cu privire la:

- numărul de călători care circulă cu abonamente și bilete pe traseele deservite;
- tarifele de călătorie practicate: preț bilete și abonamente pe traseele deservite;
- tipul și capacitatea autovehiculelor care operează pe trasee;
- prețul билетelor și abonamentelor practicate pe traseele județene deservite;
- numărul билетelor și abonamentelor pe zi pentru unele trasee;
- durata de exploatare pentru o zi de lucru pentru fiecare traseu deservit.

Numărul de călători care circulă cu abonament într-o lună semnificativă este de aproximativ 36 persoane.

Numărul de călători care circulă cu bilet într-o lună semnificativă este de 8 persoane.

Prețul abonamentelor de călătorie defalcat pe distanțe rutiere aferente traseului 59:

- Sita Buzăului Ciumernic Podul Bătăturii – Întorsura Buzăului (6 Km) – 100 lei/lună
- Sita Buzăului Ciumernic Chichirău – Întorsura Buzăului (5,5 Km) – 95 lei/lună
- Sita Buzăului Ciumernic Argintaru – Întorsura Buzăului (5,1 Km) – 90 lei/lună
- Sita Buzăului Ciumernic Gelu Dragomir – Întorsura Buzăului (4,7 Km) – 85 lei/lună
- Sita Buzăului Ciumernic La Mustață – Întorsura Buzăului (4 Km) – 75 lei/lună
- Sita Buzăului Ciumernic La Lucică – Întorsura Buzăului (3,2 Km) – 65 lei/lună

Prețul билетelor de călătorie aferente traseului 59:

- Podul Bătăturii – Întorsura Buzăului – 3,10 lei
- Chichirău – Întorsura Buzăului – 2,90 lei
- Argintaru – Întorsura Buzăului – 2,70 lei
- Gelu Dragomir – Întorsura Buzăului – 2,50 lei
- La Mustață – Întorsura Buzăului – 2,30 lei
- La Lucică – Întorsura Buzăului – 2,00 lei

Valoarea colectată defalcată pe ani este următoarea:

- Anul 2018: 19390,70 lei din care:
 - Abonamente: 9870,07 lei
 - Bilete: 9520 lei
- Anul 2019: 22782 lei din care:
 - abonamente: 14523 lei
 - bilete: 8259 lei
- Anul 2020: 4679,60 lei din care
 - Abonamente: 4320 lei

- Bilete: 359,6 lei
- Anul 2021: 340,20 lei din care:
 - abonamente 0 lei
 - bilete 340,20 lei

Cheltuieli anuale defalcate:

- Carburant – 7000 lei
- Asigurare – 3000 lei
- Salarii – 21000 lei
- Piese – 1000 lei

Cheltuielile medii anuale: 30.000 lei.

Costul biletelor defalcat de categorii de costuri:

- Carburant – 20% din prețul biletului
- Asigurare – 40% din prețul biletului
- Salarii – 30% din prețul biletului
- Piese și alte cheltuieli 10% din pretul biletului

Veniturile totale în perioada 2018 – 2021: 47192,5 lei.

Venitul mediu anual: 11798,12 lei.

În anul 2020 nu au existat călători în zilele de sâmbătă și duminică.

Viteza comercială și cea de exploatare este de aproximativ 50 km/oră.

Durata totală de exploatare a microbuzului pentru traseul 059 pentru o zi de lucru este de 4 ore.

Sistemul de taxare: bilete și abonamente.

Și în cazul acestui operator s-a înregistrat o scădere accentuată a veniturilor colectate din bilete și abonamente în anii 2020 și 2021, față de 2018 și 2019, pe fondul pandemiei Covid-19. Spre exemplu, în 2020 față de 2019, scăderea înregistrată a fost de circa 79%.

Veniturile obținute din exploatare în condiții normale de operare, asigură acoperirea cheltuielilor de exploatare.

9. PRODUCTIE TIMOFTE S.R.L.

Trasee efectuate:

Traseu 10: Sfântu Gheorghe – Târgu Secuiesc – Brețcu (49,28 km)

Informații la nivelul anului 2020

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori – lei
I.	Cheltuieli materiale:	4789
	Carburanți	3000

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori – lei
	Energie electrică	
	Amortizare	1333
	Service auto (întreținere-reparații)	
	Schimb ulei si filtru	31
	Piese de schimb	
	amortizare anvelope	425
	amortizare acumulatori	
	Alte cheltuieli materiale	
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	960
	Inspekția tehnică periodică	40
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	750
	Asigurarea CASCO	
	autorizatie transport	20
	agreare rar	
	Impozit pe mijloc de transport	100
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	50
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	2091
	- salarii	1700
	cas	270
	fond de somaj	9
	fond national unic de asigurari sociale de sanatate	15
	fond de accidente si boli profesionale	8
	cota de contributie pentru concedii si indemnizatii de asig sociale de sanatate	89
	fond de garantare a creantelor salariale	
	tichete de masa	
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	7840
V.	Cheltuieli financiare	
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	7840
VII.	Profit	784
VIII.	venituri obt din activ specifice fiecarui operator de TP local de pers/transportator autorizat	8624
IX.	venituri din subventiile de la bugetul local buget de stat si bugetele altor institutii	

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori – lei
X.	venituri totale	8624
XI.	numar estimat de calatorii	1680
XII.	Tarif mediu (lei/calatorie) (X/XI)	5.13
XIII.	T.V.A.	1.02
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XIII+XIV)	6.15

Calculul tarifului mediu, este ca și în cazul altor operatori menționați anterior, raportat la numărul estimat de călătorii, ca în cazul transportului public local. Valorile menționate, prin prisma nivelului redus, credem că sunt raportate la nivel lunar. În structura elementelor de cheltuieli, ponderea cea mai mare o au cheltuielile materiale urmate de cele cu salariile personalului.

10. TRANSLOC S.A.

Trasee efectuate:

Traseu 26: Baraolt – Tălișoara – Filia Vashámor (11 km)

Informații la nivelul anului 2022

Valoarea biletelor și abonamentelor actuale

Nr. crt.	Ruta	Actual		Propunere	
		Preț bilet	Preț abonament	Preț bilet	Preț abonament
1	Baraolt - Filia	4	110	5	150
2	Baraolt - Brăduț	4	110	5	150
3	Baraolt - Tălișoara	3	90	4	120

Fundamentare tarif

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori - lei	
		Stabilire	Modificare
I.	Cheltuieli materiale:	65280	76600
	Carburanți	32600	39500
	Energie electrică	1200	1800
	Amortizare	6600	6600
	Service auto (întreținere-reparații)	9000	9500
	Schimb ulei	1800	2200
	Schimb filtru	800	950
	Schimb antigel	480	550
	Piese de schimb	11000	13500

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori - lei	
		Stabilire	Modificare
	Alte cheltuieli materiale	1800	2000
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	7580	11262
	Inspecția tehnică periodică	540	650
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	4400	7712
	Asigurarea CASCO		
	Licență comunitară	140	180
	Impozit pe mijloc de transport	1700	1870
	Impozit pe terenuri pentru parcare	400	450
	Impozit pe clădiri		
	Redevență	400	400
	Taxă de mediu		
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații		
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	92040	118260
	- salarii	50400	65400
	- contribuții sociale obligatorii	37680	48900
	- alte drepturi asimilate salariilor	3960	3960
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	164900	206122
V.	Cheltuieli financiare	800	800
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	165700	206922
VII.	Profit	48000	48000
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	213700	254922
IX.	Număr total de km planificați anual	19200	19200
X.	Tarif mediu (lei/km) (VIII/IX)	11.13	13.28
XI.	Cap. m. (loc)	28	28
XII.	Tarif mediu (lei/km/loc) (X/XI)	0.40	0.47
XIII.	T.V.A.	0.08	0.09
XIV.	Tarif mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc) (XIII+XIV)	0.47	0.56

În structura cheltuielilor furnizate de operatorul de transport cea mai mare pondere o înregistrează cheltuielile cu salariile personalului urmate de cheltuielile materiale.

11. SC LINKA TRANZIT SRL

Acest operator de transport a comunicat doar faptul că numărul de persoane disponibile în autogara Linka Tranzit – Covasna, este de 8 (opt) persoane.

Operatorul de transport din Municipiul Sfântu Gheorghe - SC Multi-Trans SA – a menționat în adresa sa către CJ Covasna faptul că în autogara MULTI TRANS există 3 persoane disponibile și că operatorii de transport care efectuează curse regulate județene, folosesc stațiile de autobuze din Municipiul Sfântu

Gheorghe fără autorizație, îngreunând activitatea transportului local de persoane prin ocuparea stațiilor cerând totodată să se ia măsuri pentru remedierea acestei situații.

Analiza elementelor de cheltuieli a scos în evidență următoarele:

- Tarifele medii sunt fundamentate de către unii dintre operatorii de transport pe baza cheltuielilor prilejuite de prestarea serviciului și cu raportarea la volumul prestației anuale totale pe trasee (numărul de kilometri planificați anual) dar există și operatori care fundamentează tariful la numărul estimat de călătorii ca în cazul transportului public local;
- În structura valorii totale a serviciilor de transport, de regulă, cea mai mare pondere o au cheltuielile materiale, urmate de cele cu salariile personalului și de cele cu taxele și impozitele; există și situații în care cheltuielile cu salariile personalului exced cheltuielile materiale;
- Cheltuielile materiale au ponderi cuprinse între 29-76% în valoarea totală a cheltuielilor de exploatare, cu o medie de 55% per total fundamentări tarife;
- Cheltuielile cu taxe/impozite și autorizații au ponderi cuprinse între 4-15% în valoarea totală a cheltuielilor de exploatare, cu o medie de circa 9% per total fundamentări tarife;
- Cheltuielile cu salariile personalului au ponderi cuprinse între 17-71% în valoarea totală a cheltuielilor de exploatare, cu o medie de circa 40% per total fundamentări tarife;
- Cheltuielile financiare sunt raportate de 5 dintre cei 10 operatori de transport și au valori cuprinse între 800-11772 lei;
- În ceea ce privește profitul, 4 din cei 10 operatori care au furnizat informații nu raportează profit în fundamentarea tarifelor; pentru restul, profitul înregistrează rate cuprinse între 0,85-23%, cu o medie de circa 5% din total cheltuieli.

Tarifal mediu lei/km înregistrează valori cuprinse de la un minim de 3,33 lei/km la un maxim de 13,28 lei/km. Per total operatori care au furnizat informații, valoarea medie a tarifului mediu lei/km este 10,92 lei.

Valoarea minimă a tarifului mediu lei/km/loc este 0,4 lei iar valoarea maximă a tarifului mediu lei/km/loc este 13 lei, cu o medie per total operatori care au furnizat informații de 4,725 lei.

Unii dintre operatorii de transport au fundamentat tariful mediu la numărul anual de călătorii (ca în cazul transportului public local) și nu la numărul total de kilometri planificați anual și la capacitatea medie a mijloacelor de transport.

În ceea ce privește veniturile înregistrate de operatorii de transport pe traseele de transport județean, acestea au cunoscut o scădere accentuată în ultimii 2 ani, ani profund marcați de efectele pandemiei Covid-19 asupra deplasărilor populației.

În structura cheltuielilor materiale operatorii de transport care au furnizat informații indică valori foarte diferite ale **amortizării**: unii dintre aceștia nu menționează o astfel de cheltuială iar alții menționează valori cuprinse între un minim de 1.333 lei mergând până la un maxim de 154.192 lei, funcție de numărul de trasee atribuite. Alte valori raportate pentru cheltuielile cu amortizarea: 6.600 lei, 36.000 lei, 12.165 lei, 32.650 lei, 63.412 lei.

Raportat la numărul total de kilometri planificați anual, pentru **diferitele categorii de cheltuieli materiale**, din datele furnizate de operatorii de transport a rezultat:

- Costuri pe kilometru pentru carburanți: 2,06; 6,6; 1,52; 2,07; 1,6; 1,3;
- Costuri pe kilometru pentru service auto: 0,49; 0,24; 0,23; 0,13 cu o medie de 0,27 lei/km;
- Costuri pe kilometru pentru schimb ulei: 0,11; 0,03; 0,05 cu o medie de 0,06 lei/km;
- Costuri pe kilometru pentru schimb filtre: 0,05; 0,028; 0,035 cu o medie de 0,037 lei/km;
- Costuri pe kilometru pentru piese de schimb: 0,70; 1,54; 0,24; 0,56; 0,07 cu o medie de 0,62 lei/km;
- Costuri pe kilometru cu alte cheltuieli materiale: 0,10; 0,03 cu o medie de 0,02 lei/km.

În ceea ce privește **cheltuielile cu taxe/impozite și autorizații**, operatorii au raportat următoarele valori:

- ITP: 650 lei (pentru 1 vehicul); 480 lei; 240 lei; 714 lei; 800 lei; 1.200 lei;
- RCA: 7.712 lei (pentru 1 vehicul); 9.000 lei; 2.400 lei; 3.717 lei; 6.018 lei; 5.333 lei; 4.867 lei;
- Licență comunitară: 180 lei (pentru 1 vehicul); 229 lei; 1.000 lei;
- Impozit pe vehicul: 1.870 lei (pentru 1 vehicul); 1.000 lei; 11.620 lei; 1.500 lei;
- Impozit terenuri pentru parcare: 450 lei (pentru 1 vehicul); 1.000 lei; 1.083 lei;
- Alte cheltuieli cu taxe și impozite: 235 lei (pentru 1 vehicul); 384 lei; 6.530 lei; 1.500 lei; 2.000 lei.

Nu au fost menționate cheltuieli cu CASCO.

În ceea ce privește cheltuielile cu salariile personalului, din datele puse la dispoziție de operatorii de transport au rezultat următoarele valori:

- Operator care efectuează 1 traseu: 5.221,25 lei / lună;
- Operator care efectuează 1 traseu: 2.091 lei / lună;
- Operator care efectuează 1 traseu: 2.725 lei/lună;
- Operator care efectuează 17 trasee: 55.572 lei/lună, ar rezulta o medie de 3.268 lei/lună;
- Operator care efectuează 1 traseu: 2.250 lei/lună;
- Operator care efectuează 4 trasee: 14.593 lei/lună, ar rezulta o medie de 3.648 lei/traseu/lună;
- Operator care efectuează 6 trasee: 32.767,42 lei/lună, ar rezulta o medie de 5.461 lei/traseu/lună;
- Operator care efectuează 1 traseu: 4.722,5 lei/lună;
- Operator care efectuează 2 trasee: 3.962,92 lei/lună, ar rezulta o medie de 1.981,46 lei/lună/traseu;
- Operator care efectuează 2 trasee: 25.811,25 lei/lună, ar rezulta 12.905,63 lei/traseu/lună.

Tarifele de transport pentru bilete și abonamente, practicate de fiecare operator de transport, pe zone de distanțe kilometrice este prezentat în tabelul următor.

Tabel 8 Tarife de transport pe trasee defalcate pe distanțe kilometrice între stații

OPERATOR TRANSPORT		DISTANȚA (KM)														
		1-5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	61-65	66-70	71-75
Barcani	Bilet		2-4													
	Abon		-													
Comandău	Bilet				10											
	Abon				-											
Sita Buzăului	Bilet	2-2,3-2,5-2,7	2,9-3,1													
	Abon	65-75-85-90	95-100													
Capitaly	Bilet		3-5-6	5-6	7-8-9	8-10	11	10-11	11-12	12-13	14-15-16	15-16	15	14-16		
	Abon	62	78-104-114-141	122-132-136-148-159-187	141-148-154-161-194-228	161-164-178-168	177	180-181	201	205-213	232-248	248-264	264	299-308		
Cserei	Bilet		5	5-6	6-7	7	8	8								
	Abon		129	129-152-168	168-175-184	185-197-207	204-215	224								
Ilma	Bilet		4-5-6	5-6	6											
	Abon		169-210-252	210-252	252											
Kolumban	Bilet	3	3-4-5-6-12	6-7-7,5-	7-8-10	7-8-9-10-12-12,5-13,75	8-9-13,75	9-11-15	9-11-12-16,25	11-12-17,5	19	12-19-20	12-20	12-20	20	20
	Abon	80-95-100-118,75	90-95-100-105-110-112,5-118,75-125-130-131,25-137,5-156,25-162,5-168,75-181,25	100-120-125-131,25-145-150-143,75-156,25-162,5-168,75-181,25	120-125-135-150-155-181,25-187,5-193,75	110-130-135-155-160-165-170-175-200-206,25	165-170-175-206,25-212,5-262,5	175-180-185-190-200-275	180-185-195-215-220-293,75	190-210-225-230-245-306,25	312,5	230-250-215	215-220-250	235-312,5-	312,5	250
Linka	Bilet	2-3	2-3-4	4-5	5-6	5-6-7	7	9								

	Abon	84-126	84-126-168	168-210	210-252	210-252-294	294	378								
Mur	Bilet	3	4		4											
	Abon	90	130		130											
RO-D	Bilet	3	6-7	6-7-8	7-8-10-16	8-10	10	12	12							
	Abon	84	168-196	168-196-224	196-224-280	224-280	280	---	336							
Timofte	Bilet	3	4	5	7	7-8	8-9	9-10	10	11	11-12					
	Abon	100	135	170	240	240-270	270-310	310-340	340	375	375-410					
Transbus	Bilet	3-4	3-4-5	4-5	5-6	5-6-7	7-8	8	8-9	10-11						
	Abon	126-168	126-168-210	168-210	210-252	210-252-294	294-336	336	336-378	420-462						
Transloc	Bilet	4	5	5												
	Abon	120	150	150												

Există diferențe evidente între tarifele practicate de operatorii de transport în cadrul acelorași zone de distanță kilometrice, tarifele fiind raportate la cheltuielile operatorului și la necesitatea de a acoperi aceste cheltuieli prin veniturile obținute pe traseele efectuate.

Astfel, pentru zona de distanță kilometrică 26-30 km un operator practică un tarif de 11 lei, în timp ce un operator practică tariful de 8 lei sau pe zona de distanță 11-15 km, un operator practică tarife de 4-5 lei, în timp ce un alt operator, pe aceeași distanță practică tarife de 6-7-7,5 lei iar exemplele pot continua. Astfel de diferențe între operatori pe aceeași zonă de distanță se înregistrează și la abonamente: pe zona de distanță 6-10 km un operator practică tarife la abonamente de 95-100 lei, un alt de 168-196 lei iar un alt operator 126-168-210 lei; pe zona de distanță 26-30 km, un operator practică tarife la abonamente cuprinse între 270-310 lei iar un alt operator, pe aceeași zonă de distanță practică tarife la abonamente cuprinse între 294-336 lei.

2.2. Starea tehnică a sistemului aferent acestuia

Sistemul aferent serviciului de transport public județean se compune din infrastructura tehnico-edilitară specifică și mijloacele de transport cu care sunt efectuate cursele traseelor din Programul de transport.

2.2.1. Infrastructura tehnico-edilitară specifică

Infrastructura tehnico-edilitară specifică transportului public județean, conform art. 14, al. 2), din Legea nr. 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare*, cuprinde:

- A. construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcare mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare etc.;
- B. dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare;
- C. rețeaua de drumuri, precum și construcții și instalații aferente;
- D. amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie;
- E. autogări și terminale pentru îmbarcare, debarcare sau schimb de călători.

Componenetele infrastructurii tehnico-edilitară specifice transportului public județean de călători vor fi tratate mai detaliat în cele ce urmează.

- A. Construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcare mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare etc.**

Întreținerea, repararea și parcare mijloacelor de transport utilizate pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane pe raza județului Covasna intră în sarcina operatorilor de transport. Aceștia finanțează din surse proprii lucrările de întreținere, reparații, modernizare sau înlocuire a mijloacelor de transport alocate pentru realizarea serviciului public de transport prin curse regulate, în vederea menținerii serviciilor cel puțin la nivelul prevăzut în caietul de sarcini, pe întreaga perioadă a contractului de delegare.

B. Dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare

Dispecerizarea serviciului de transport public de călători este efectuată de către fiecare operator de transport pe vehiculele și traseele proprii.

C. Rețeaua de drumuri – infrastructura rutieră

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

Lungimea rețelei rutiere în județul Covasna, conform datelor statistice publicate de Institutul Național de Statistică, la nivelul anului 2020 este de 868 km (densitatea drumurilor: 23,40 km /100 km² teritoriu). Din totalul de 868 km, 304 km sunt drumuri naționale și 564 km drumuri județene și comunale.

Tabel 9 Lungimea drumurilor publice, pe categorii de drumuri, tipuri de acoperământ din județul Covasna – 2020. Sursa: INSSE

Categoriile de drumuri publice	Tipuri de acoperământ	Ani
		Anul 2020
		UM: Km
		Kilometri
Total	Total	868
	Modernizate	642
	Cu îmbrăcăminți ușoare rutiere	39
	Pietruite	156
	De pământ	31
Naționale	Total	304
	Modernizate	297
	Pietruite	7
Județene și comunale	Total	564
	Modernizate	345
	Cu îmbrăcăminți ușoare rutiere	39
	Pietruite	149
	De pământ	31
Județene	Total	258
	Modernizate	213
	Cu îmbrăcăminți ușoare rutiere	10
	Pietruite	35
Comunale	Total	306
	Modernizate	132
	Cu îmbrăcăminți ușoare rutiere	29
	Pietruite	114
	De pământ	31

Lungimea sectoarelor de drum național de pe teritoriul județului Covasna este prezentată în tabelul următor, din informațiile puse la dispoziție de C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. Brașov – Secția Drumuri Naționale Sfântu Gheorghe.

Denumirea drumului	Traseul drumului	Poziția kilometrică		Lungimea reală
		Origine	Destinație	
DN 2D	Limită jud. Vrancea - Ojdula(DN 11)	95+330	117+694	22,364 km
DN 10	Limită jud. Buzău - Întorsura Buzăului - Limită jud. Brașov	94+790	120+760	26,442 km
DN 11	Limită jud. Brașov - Chichiș - Ozun - Moacșa - Târgu Secuiesc - Lemnia - Brețcu - Limită jud. Bacău	19+000	90+000	71,019 km
DN 11B	Târgu Secuiesc(DN 11) - Sânzieni - Limită jud. Harghita	1+670	20+220	20,498 km
DN 11C	Târgu Secuiesc(DN 11C) - Turia - Balványos - Bixad(DN12)	0+000	35+435	35,435 km
DN 12	Chichiș(DN 11) - Sfântu Gheorghe - Bodoc - Micfalău - Bixad - Limită jud. Harghita	0+000	41+280	41,280 km
DN 13E	Limită jud. Brașov - Hăghig - Araci - Vâlcele - Sf. Gheorghe - inters. DN11 - Reci - Țufalău - Brateș - Pachia - Covasna - Chiuruș - Păpăuți - Zagon -Bărcani - Înt. Buzăului(inters. DN11)	2+360	86+748	79,698 km
Lungimea totală a rețelei de drumuri naționale din jud. Covasna		303,786 km		

Sursa: <http://brasov.cnadnr.ro/ro/reteaua-de-drumuri-nationale-din-judetul-covasna>

Toate tronsoanele de drumuri naționale specificate în tabel sunt prevăzute atât cu semnalizare rutieră vertical, cât și cu semnalizare rutieră orizontală.

Vă prezentăm mai jos datele tehnice ale drumurilor naționale din județul Covasna puse la dispoziție de Consiliul Județean Covasna:

1.DN 11 (E 574) - acest drum este de clasa tehnică III;

- este prevăzut cu sistem de semnalizare verticală și marcaje rutiere;
- îmbrăcămintea rutieră este beton asfaltic;
- partea carosabilă pe DN 11 se prezintă în stare foarte bună pe sectoarele de drum km 19+000-43+000 (lim. jud. Brașov – loc. Dalnic), km 47+500-56+137 (intrare loc. Cernat – intrare mun. Tg. Secuiesc), km 61+920-82+150 (intrare loc. Tinoasa – pasul Oituz) 82+600-85+927 (pasul Oituz – intrare loc. Oituz);
- partea carosabilă se află în stare bună pe sectoarele de drum km 43+000-47+500 (loc. Dalnic – intrare loc. Cernat), km 60+065-61+920 (ieșire mun. Tg. Secuiesc – intrare loc. Tinoasa), km 82+150-82+600 (pasul Oituz) – la km 82+437 se efectuează lucrări de reparații podet).

2.DN 12 (E 578) - acest drum este de clasă tehnică III;

- este prevăzut cu sistem de semnalizare verticală și marcaje rutiere;
- îmbrăcămintea rutieră este beton asfaltic;
- partea carosabilă se prezintă în stare foarte bună pe întreg sectorul de drum.

3.DN 10 - acest drum este de clasa tehnică III;

- este prevăzut cu sistem de semnalizare verticală și marcaje rutiere
- îmbrăcămintea rutieră este beton asfaltic;
- partea carosabilă se prezintă în stare relativ bună.

4.DN 2D - acest drum este de clasă tehnică IV;

- este prevăzut cu sistem de semnalizare verticală și marcaje rutiere;
- îmbrăcămintea rutieră este beton asfaltic;

- partea carosabilă se prezintă în stare foarte bună pe întreg sectorul de drum;
- pe sectorul de drum km 101+950-102+075 au fost efectuate lucrări de consolidare în anul 2020.

5.DN 11B - acest drum este de clasă tehnică IV;

- este prevăzut cu sistem de semnalizare verticală și marcaje rutiere;
- îmbrăcămintea rutieră este beton asfaltic;
- partea carosabilă se prezintă în stare relativ bună;
- pe sectoarele de drum km 14+060-14+120 și 15+200-15+240 au fost efectuate lucrări de refacere după inundații pentru aducerea drumurilor la starea inițială în anul 2018.

6.DN 11C - acest drum este de clasă tehnică IV;

- este prevăzut cu sistem de semnalizare verticală și marcaje rutiere
- îmbrăcămintea rutieră este beton asfaltic și se prezintă în stare relativ bună pe sectoarele de drum km 0+000-18+130, km 20+378-24+528, km 29+029-31+070, km 31+185-31+265, km 31+536-35+435;
- îmbrăcămintea rutieră este beton de ciment pe sectoarele de drum km 18+130-20+378, km 24+528-29+029, betonul de ciment este degradat;
- îmbrăcămintea rutieră este pavaj din calupuri pe sectoarele de drum 31+070-31+185, km 31+265-31+536, pavajele din calupuri sunt degradate;
- sectorul de drum 32+918-32+990 este un sector de drum împietruit;
- pe sectorul de drum km 22+875-23+030 au fost efectuate lucrări de consolidare în anul 2019;
- pe DN 11C există restricție de tonaj de 10 to pe sectorul de drum km 10+175-35+435;
- pe sectorul de drum km 21+050-22+730 există restricții ale lățimii drumului la 4 m.

7.DN 13E - acest drum este de clasă tehnică IV;

- este prevăzut cu sistem de semnalizare verticală și marcaje rutiere;
- partea carosabilă este beton asfaltic și se prezintă în stare relativ bună pe sectoarele de drum km 2+360- 23+362, 30+332-74+650, 81+700-89+118;
- sectorul de drum km 74+650-81+700 este un sector de drum împietruit, cu restricție de tonaj de 7,5 to și drum îngustat în unele locuri la lățimea de 4 m.

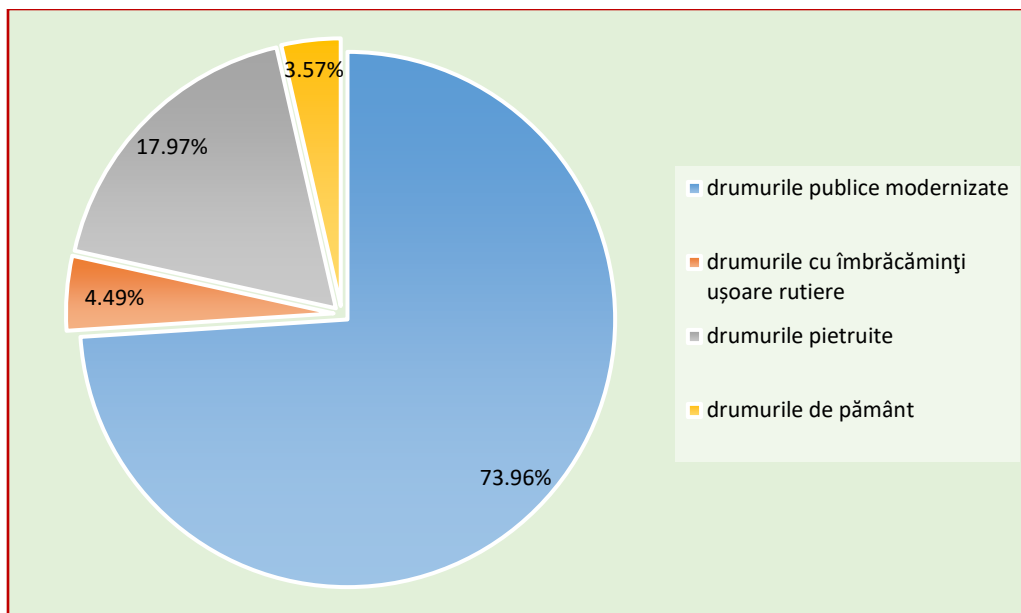
Tabel 10 Drumuri județene din județul Covasna. Sursa: CJ Covasna

Categorია și nr. drumului, localități importante pe traseu, localități de sfârșit și lungime totală în km	Sectorul	Lungimea sectoarelor pe tipuri de îmbrăcăminti (Km)					Starea de viabilitate a drumurilor	
		Asfalt tip beton	Beton, ciment	Pavaj	Îmbrăcăminti asfaltice	Împietruite		Pământ
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.1. DJ 103	18+052-19+402				1.350			M
Brasov -Bod - Araci								
L= 1,350 Km								
TOTAL		0.000	0.000	0.000	1.350	0.000	0.000	
1.2. DJ 103B	17+750-32+889				15.139			FB
Sacele - Tarlungeni - Budila -Teliu - Marcus - Bicfalau -Ozun – DN 12								

L=15,139 km								
TOTAL		0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	
1.3. DJ 103E	0+000-16+210				16.210			M
Haghig - Aita Mare								
L=16,210 km								
TOTAL		0.000	0.000	0.000	16.210	0.000	0.000	
1.4. DJ 112	10+100-18+500				8.400			FB
DN.11 - Harman - Podu Oltului-Ilieni - Sf.Gheorghe.								
L=8,400 km								
TOTAL		0.000	0.000	0.000	8.400	0.000	0.000	
1.5. DJ 113	35+050-36+815					1.765		
Bixad - Gara CFR Bixad								R
L=1,765 Km								
TOTAL		0.000	0.000	0.000	0.000	1.765	0.000	
1.6. DJ 113A	0+000-1+500				1.500			M
DJ.113.-Lacul Sf.Ana								
L=1,500 km								
TOTAL		0.000	0.000	0.000	1.500	0.000	0.000	
1.7. DJ 114	0+000-19+036				19.200			M
Lemnia-Mereni - Estelnic - Poian - Sinzieni	4+820-4+860							
L=19,036 km	4+920-4+960							
TOTAL		0.000	0.000	0.000	19.200	0.000	0.000	
1.8. DJ 121	32+826-49+002				16.176			B
Covasna-Zăbala-Imeni-Cătălina Tg.Seculesc								
L=18,807 km								
TOTAL		0	0	0	16.176	0	0	
1.9. DJ 121A	0+000-68+735							
Int. Buzaului -Valea Mare-Borosneu Mare-Moacsa-Ghidfalau-VI.Crisului-Aita Medie-Aita Mare	0+000-5+389				5.389			M
	5+389-14+000					8.611		R
	14+000-20+950				6.950			R
	20+950-22+250				1.300			R
	22+550-28+460				6.210			FB
L=68,735 KM	28+460-31+010				2.550			M
	31+010-36+510					5.500		R
	36+510-46+200				9.690			M
	46+200-64+175					17.975		M/R
	64+175-68+735				4.560			M
TOTAL		0.000	0.000	0.000	36.649	32.086	0.000	
1.10. DJ 121B	0+000-4+960							
Sf.Gheorghe(DN12)-Arcuș-Valea	0+000-2+853				2.853			M
L=3,253km								
	4+560-4+960				0.400			M
TOTAL		0.000	0.000	0.000	3.253	0.000	0.000	
1.11. DJ 121D	0+000 - 9+600				9.600			M
Borosneu Mare - Zagon								
L=9,600 km								
TOTAL					9.600			
1.12. DJ	0+000-0+490				0.490			B

121E								
Anghelus- DN13E	0+490-1+300				0.81			R
L= 2,407 km	1+300-2+407				1.107			M
		0.000	0.000	0.000	2.407	0.000	0.000	
1.13. DJ 121F	0+000- 25+166				25.166			M
Ghelinta - Catalina - Martineni								
Marcusa - Cernatul(DN 11)								
L=25,166 km								
TOTAL		0.000	0.000	0.000	25.166	0.000	0.000	
1.14. DJ 122	0+000 -26+701							
Micfalau - Biborteni - Baraolt	0+000-1+800				1.800			B
L=26,701km	1+800-4+500		2.700					R
	4+500-8+200				3.200	0.500		R
	8+200- 26+701				18.501			M
TOTAL		0.000	2.700	0.000	23.501	0.500	0.000	
1.15. DJ 122B	0+000 - 3+844				3.844			R
D.N. 12. - Malnas Bai -DJ122								
L= 3,844 km								
TOTAL		0.000	0.000	0.000	3.844	0.000	0.000	
1.16. DJ 131	7+242-38+564				31.322			M
Măieruș-Apața-Aita Mare- Baraolt - Virghis - Ocland - Felicieni								
L=31,322 km								
TOTAL		0.000	0.000	0.000	31.322	0.000	0.000	
1.17. DJ 131 B	12+231 - 13+668				1.437			M
Apata - Ormenis - Augustin - Gara Augustin - DJ 131								
L=1,437 km								
TOTAL		0.000	0.000	0.000	1.437	0.000	0.000	
TOTAL GENERAL		0.000	2.700	0.000	215.154	34.351	0.000	

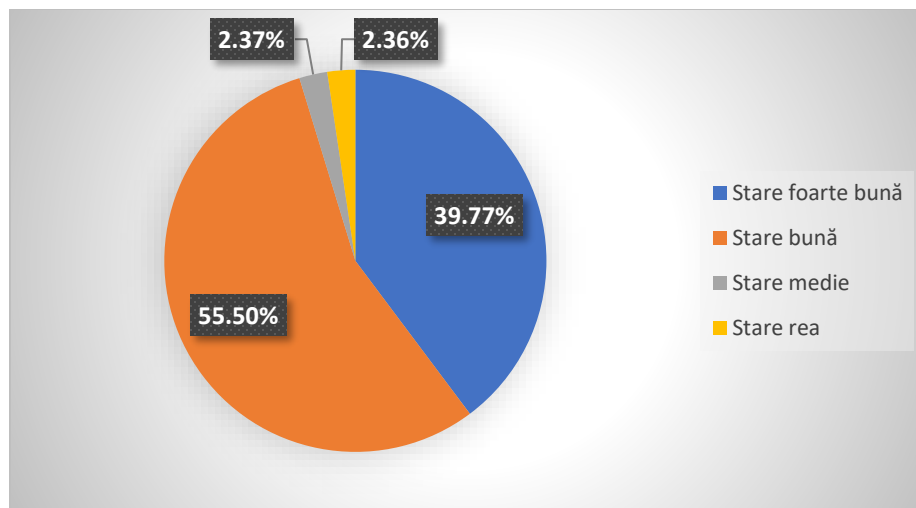
Din totalul de 868 Km drumuri județene în județul Covasna, ponderea cea mai mare 73,96% (642 km) o reprezintă drumurile publice modernizate, drumurile cu îmbrăcăminți ușoare rutiere 4,49% (39 Km), drumurile pietruite 17,97% (156 Km), în timp ce drumurile de pământ reprezintă 3,57% (31 Km).



Grafic 7 Structura drumurilor publice – Județul Covasna

Drumuri naționale

În ceea ce privește starea de viabilitate a drumurilor naționale, din totalul acestora, 119,858 km sunt în stare foarte bună, 167,262 km sunt în stare bună, 7,135 km sunt în stare medie și 7,122 km sunt în stare rea, ponderea acestora putînd fi urmărită în graficul următor. Astfel, se poate spune că pe drumurile naționale, dată fiind starea corespunzătoare a infrastructurii de rulare, traficul rutier se desfășoară în condiții bune.

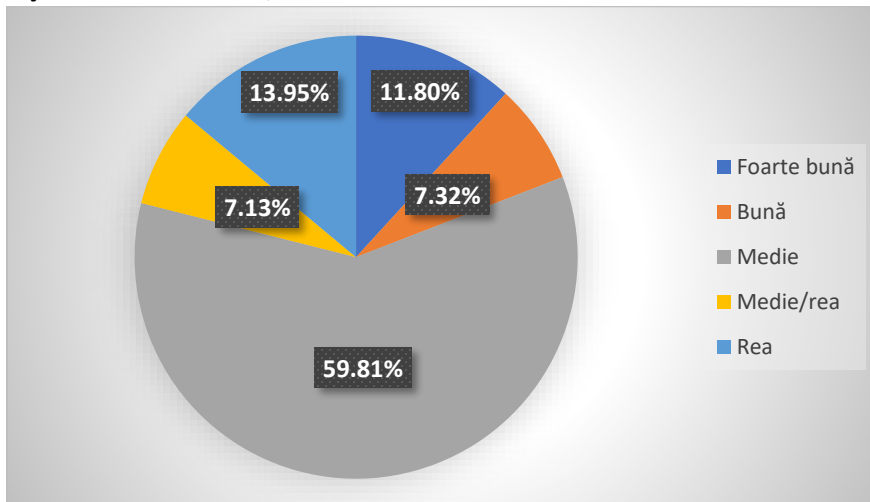


Grafic 8 Starea de viabilitate a sectoarelor de drum național din județul Covasna – pondere. Sursa: Secția Drumuri Naționale Sfântu Gheorghe

Drumuri județene

Din datele puse la dispoziție de Consiliul Județean Covasna, rețeaua de drumuri județene a județului Covasna însumează o lungime de 252,205 km, cea mai mare pondere a tronsoanelor de drum județean

aflându-se într-o stare medie. Un procent de 19,12% din totalul tronsoanelor de drum județean se află într-o stare bună și foarte bună iar 13,95% în stare rea.

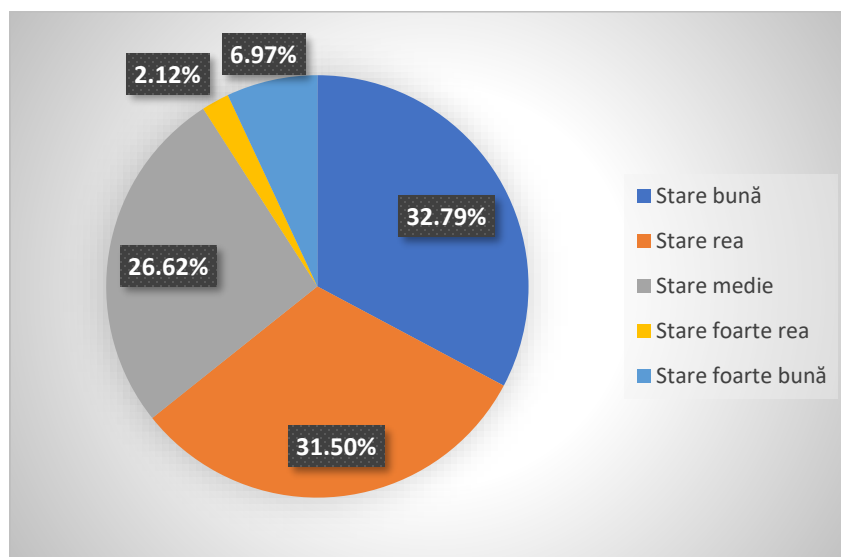


Grafic 9 Starea de viabilitate a sectoarelor de drum județean din județul Covasna – pondere. Sursa: CJ Covasna

Tronsoanele de drum din județ care au o stare medie și rea, dacă ar fi reabilitate, ar permite îmbunătățirea condițiilor de trafic prin asigurarea unei viteze mai mari de deplasare a autovehiculelor de transport public de călători de pe traseele județene, creșterea gradului de confort resimțit pe durata călătoriei și nu în ultimul rând menținerea o perioadă mai lungă a diferitelor componente a autovehiculelor care circulă pe aceste drumuri (o uzură mai redusă).

Drumuri comunale

Județul Covasna este traversat de un număr de 68 drumuri comunale. Starea de viabilitate a tronsoanelor de drumuri comunale din județul Covasna este prezentată în graficul următor.



Grafic 10 Starea de viabilitate a sectoarelor de drum comunale din județul Covasna – pondere. Sursa: CJ Covasna

Starea infrastructurii rutiere pe care se efectuează traseele din actualul Program de transport la nivelul județului Covasna este prezentată în tabelul următor.

Tabel 11 Starea infrastructurii rutiere pe itinerariul traseelor județene

Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Itinerariu traseu	Stare infrastructură
	Localitatea/autogara	Loc. intermed.	Localitatea/autogara			
001	Sf. Gheorghe		Arcuș	8	DJ121B	M
002	Sf. Gheorghe	Zoltan	Angheluș	20	DN12	FB
					DJ121A	M
					DC28	M
003	Sf. Gheorghe	Sâncraiu	Dobolii de Jos	18	DJ112	FB
004	Sf. Gheorghe	Bodoc	Zălan	16	DN12	FB
					DC29	B
					DC48	FB+B
005	Sf. Gheorghe	Dalnic	Tg. Secuiesc	39	DN13E	B
					DN11	B
006	Saciova	Reci	Sf. Gheorghe	24	DC25	M
					DN13E	B
007	Sf. Gheorghe	Valea Crișului	Calnic	17	DJ121B	M
					DC30	B
008	Sf. Gheorghe	Araci	Bățanii Mari	64	DN13E	B
					DJ103E	M
					DJ131	M
					DJ122	M
009	Sf. Gheorghe	Covasna-Zagon	Sf. Gheorghe	75	Traseu neatribuit	
010	Sf. Gheorghe	Tg. Secuiesc	Brețcu	49,28	DN13E	B
					DN11	B
011	Zagon	Covasna-Leț	Sf. Gheorghe	48	Traseu neatribuit	
012	Iarăș	Hăghig	Sf. Gheorghe	30	DC35	M
					DJ103E	M
					DN13E	B
013	Valea Mare	Boroșneu Mare	Sf. Gheorghe	27	DJ121A	M
					DN13E	B
014	Zagon	Boroșneu Mare	Sf. Gheorghe	30	DJ121D	M
					DJ121A	M
					DN13E	B
015	Filia Hámor	Malnaș	Sf. Gheorghe	61	DC42	B
					DJ131	M
					DJ122	B+M+R
					DN12	FB
016	Bixad	Olteni	Sf. Gheorghe	31	DJ113	R
					DN12	FB
					DC29	B
017	Filia	Ariușd	Sf. Gheorghe	73	DC42	B
					DJ131	M
					DJ103E	M

Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Itinerariu traseu	Stare infrastructură
	Localitatea/autogara	Loc. intermed.	Localitatea/autogara			
018	Doboșeni	Vâlcele	Sf. Gheorghe	66	DN13E	B
					DJ131	M
					DJ103E	M
019	Înt. Buzăului	Ozun	Sf. Gheorghe	46	DN13E	B
					DN10	B
					DJ103B	FB
020	Dobârlău	Ozun	Sf. Gheorghe	24	DN12	FB
					DJ103B	FB
021	Sântionlunca	Ozun	Sf. Gheorghe	16	DN12	FB
					DN11	FB
					DJ103B	FB
022	Covasna	Brateș	Sf. Gheorghe	31	DN13E	B
023	<i>Băcel</i>	<i>Chichiș</i>	<i>Sf. Gheorghe</i>	15	<i>Traseu neatribuit</i>	
024	Aita Medie	Vâlcele	Sf. Gheorghe	45	DJ121A	M
					DJ103E	M
					DN13E	B
025	<i>Baraolt</i>	<i>Tălișoara</i>	<i>Vârghis</i>	8	<i>Traseu neatribuit</i>	
026	Baraolt	Tălișoara	Filia Vashámor	11	DJ131	M
					DC42	B
027	<i>Herculian</i>	<i>Bățanii Mici</i>	<i>Baraolt</i>	12	<i>Traseu neatribuit</i>	
028	<i>Aita Seacă</i>	<i>Bățanii Mari</i>	<i>Baraolt</i>	15	<i>Traseu neatribuit</i>	
029	<i>Belin</i>	<i>Căpeni</i>	<i>Baraolt</i>	20	<i>Traseu neatribuit</i>	
030	Cernatul de Sus	Cernat	Tg. Secuiesc	15	DN11	B
031	Hilib	Tinoasa	Tg. Secuiesc	13	DC7	M
					DN2D	FB
					DN11	B
032	Tg. Secuiesc	Tinoasa	Ojdula	16	DN11	B
					DN2D	FB
033	Mereni	Poian	Tg. Secuiesc	22	DJ114	M
					DN11B	B
034	Tg. Secuiesc	Sânzieni	Petriceni	12	DN11B	B
					DC1	B
035	Tg. Secuiesc	Sânzieni	Valea Seacă	12	DN11B	B
036	Tg. Secuiesc	Catalina	Mărcușa	16	DJ121	B
					DJ121F	M
037	Ghelința	Catalina	Tg. Secuiesc	14	DJ121F	M
					DJ121	B
038	Harale	Ghelința	Tg. Secuiesc	14	DC7	B+R
					DJ121F	M
					DJ121	B
039	Mărtănuș	Brețcu	Tg. Secuiesc	22	DC3A	M
					DC3	B
					DN11	B

Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Itinerariu traseu	Stare infrastructură
	Localitatea/autogara	Loc. intermed.	Localitatea/autogara			
040	Tg. Secuiesc	Lunga	Lemnia de Sus	16	Traseu neatribuit	
041	Tg. Secuiesc	Baile Balvanos	Panorama Sf Ana	32	DJ113	M
042	Tg. Secuiesc	Turia	Alungeni	12	DJ113	M
					DC4	FB
043	Turia		Tg. Secuiesc	13	DJ113	M
044	Icafalău	Cernat	Tg. Secuiesc	20	DC4	B
					DN11	FB+B
045	Pădureni	Moacșa	Sf. Gheorghe	23	Traseu neatribuit	
046	Covasna	Zăbala	Tg. Secuiesc	20	DJ121	B
047	Covasna	Păpăuți	Zagon	18	DN13E	B
048	Surcea	Zăbala	Covasna	14	Traseu neatribuit	
049	Comandău		Covasna	20	DC14	B+M
050	Înt. Buzăului	Sita Buzăului	Crasna	16	DN10	B
051	Înt. Buzăului		Lădăuți	7	DN10	B
					DN13E	B
052	Barcani		Înt. Buzăului	10	DN13E	B
					DN10	B
053	Aita Medie	Aita Mare	Baraolt Transloc SA	20	Traseu neatribuit	
054	Albiș	Cernat	Tg. Secuiesc	16	DC12	B
					DN11	FB
055	Bicfalău	Lisnău	Sf. Gheorghe	24	DC27B	B
					DC27	M
					DJ103B	FB
					DN12	FB
056	Ozun		Sf. Gheorghe	12	DJ103B	FB
					DN12	FB
057	Telechia	Brateș	Covasna	12	DC9	B
					DN13E	B
058	Sf. Gheorghe	Olteni	Malnaș Băi	23	Traseu neatribuit	
059	Sita Buzăului		Înt. Buzăului	6	DN10	B

* FB – foarte bun, B – bun, M – mediu, R – rău

În privința stării de viabilitate a tronsoanelor de drumuri pe care se desfășoară traseele de transport județean, circa 67% dintre tronsoane au o infrastructură de rulare aflată în stare bună și foarte bună, 30% se află în stare medie iar restul sunt în stare rea. Pe ansamblu, se poate aprecia că starea infrastructurii este corespunzătoare desfășurării în bune condiții a transportului public județean.

D. Amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie

Stații îmbarcare/debarcare călători din județul Covasna

Legislația națională definește **stația de transport public** ca fiind acel spațiu delimitat, situat pe traseul unui serviciu regulat de transport de persoane, amenajat de către administrația publică locală, destinat îmbarcării/debarcării persoanelor, semnalizat și prevăzut cu un panou destinat afișării unor informații.

Raportat la nivelul județului Covasna, în următorul tabel sunt prezentate numărul stațiilor pentru fiecare traseu în parte.

Tabel 12 Numărul stațiilor pe traseele de transport public județean

Nr. Cr.	Cod traseu	A	B	C	Nr. stații
		Localitatea/autogara	Loc. intermed.	Localitatea/autogara	
01	001	Sf. Gheorghe Interlogistics SA		Arcuș	6
02	002	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Zoltan	Angheluș	8
03	003	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Sâncraiu	Dobolii de Jos	6
04	004	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Bodoc	Zălan	4
05	005	Sf. Gheorghe Transbus SA	Dalnic	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	10
06	006	Saciova	Reci	Sf. Gheorghe Transbus SA	7
07	007	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Valea Crișului	Calnic	4
08	008	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Araci	Bățanii Mari	22
09	009	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Covasna-Zagon	Sf. Gheorghe	19
10	010	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	Tg. Secuiesc	Brețcu	17
11	011	Zagon	Covasna-Leț	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	15
12	012	Iarăș	Hăghig	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	11
13	013	Valea Mare	Boroșneu Mare	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	7
14	014	Zagon	Boroșneu Mare	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	8
15	015	Filia Hámor	Malnaș	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	18
16	016	Bixad	Olteni	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	8
17	017	Filia	Ariușd	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	25
18	018	Doboșeni	Vâlcele	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	26
19	019	Înt. Buzăului	Ozun	Sf. Gheorghe Transbus SA	11
20	020	Dobârlău	Ozun	Sf. Gheorghe Transbus SA	10

Nr. Crt.	Cod traseu	A	B	C	Nr. stații
		Localitatea/autogara	Loc. intermed.	Localitatea/autogara	
21	021	Sântionlunca	Ozun	Sf. Gheorghe Transbus SA	6
22	022	Covasna Linka Tranzit SRL	Brateș	Sf. Gheorghe Transbus SA	9
23	023	Băcel	Chichiș	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	7
24	024	Aita Medie	Vâlcele	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	16
25	025	Baraolt Transloc SA	Tălișoara	Vârghis	5
26	026	Baraolt Transloc SA	Tălișoara	Filia Vashámor	7
27	027	Herculian	Bățanii Mici	Baraolt Transloc SA	5
28	028	Aita Seacă	Bățanii Mari	Baraolt Transloc SA	5
29	029	Belin	Căpeni	Baraolt Transloc SA	6
30	030	Cernatul de Sus	Cernat	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	10
31	031	Hilib	Tinoasa	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	8
32	032	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Tinoasa	Ojdula	5
33	033	Mereni	Poian	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	17
34	034	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Sânzieni	Petriceni	10
35	035	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Sânzieni	Valea Seacă	11
36	036	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Catalina	Mărcușa	6
37	037	Ghelița	Catalina	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	6
38	038	Harale	Ghelița	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	5
39	039	Mărtănuș	Brețcu	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	10
40	040	Tg. Secuiesc Autg.Trans-Intex SRL	Lunga	Lemnia de Sus	10
41	041	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Baile Balványos	Panorama Sf Ana	15
42	042	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	Turia	Alungeni	5
43	043	Turia		Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	11
44	044	Icafalău	Cernat	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	9
45	045	Pădureni	Moacșa	Sf. Gheorghe Interlogistics SA	6
46	046	Covasna Prest.Serv.Tr.Gerendi	Zăbala	Tg. Secuiesc RO-D Transport SRL	7
47	047	Covasna Linka Tranzit SRL	Păpăuți	Zagon	7
48	048	Surcea	Zăbala	Covasna	5

Nr. Crt.	Cod traseu	A	B	C	Nr. stații
		Localitatea/autogara	Loc. intermed.	Localitatea/autogara	
				Prest.Serv.Tr.Gerendi	
49	049	Comandău		Covasna Prest.Serv.Tr.Gerendi	2
50	050	Înt. Buzăului	Sita Buzăului	Crasna	14
51	051	Înt. Buzăului		Lădăuți	9
52	052	Barcani		Înt. Buzăului	10
53	053	Aita Medie	Aita Mare	Baraolt Transloc SA	6
54	054	Albiș	Cernat	Tg.Secuiesc RO-D Transport SRL	7
55	055	Bicfalău	Lisnău	Sf.Gheorghe Interlogistics SA	6
56	056	Ozun		Sf.Gheorghe Transbus SA	4
57	057	Telechia	Brateș	Covasna Linka Tranzit SRL	4
58	058	Sf.Gheorghe Interlogistics SA	Olteni	Malnaș Băi	3
59	059	Sita Buzăului Ciumernic		Înt. Buzăului	7

În ceea ce privește stațiile de destinație (capetele de linie) ale traseelor din Programul de transport public de persoane prin curse regulate în trafic județean aflat în vigoare, acestea sunt amenajate cu adăposturi pentru călători, bănci, coșuri de gunoi (ex. Întorsura Buzăului, Ozun, Barcani). De asemenea, există și stații de destinație care nu sunt amenajate, astfel că nu asigură un mediu de așteptare propice pentru călători (ex. Dobolii de Jos, Sântionlunca, Angheluș, Brețcu).

Amenajarea stațiilor publice destinate îmbarcării/debarcării călătorilor, intră în sarcina autorităților administrațiilor publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă.

Ca și propunere de îmbunătățire a calității transportului public de persoane între localitățile județului, se impune amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video).

De asemenea, trebuie să se aibă în vedere și asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu roțile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de persoane, acest fapt fiind influențat direct de amenajările existente în stațiile de transport public.

În ceea ce privește stațiile intermediare de îmbarcare/debarcare călători, unele dintre acestea sunt amenajate cu adăposturi care creează pentru călători un mediu propice așteptării microbuzelor (ex. Ilieni, Ozun), alte stații sunt amenajate minimal doar cu bănci sau semnalizate cu panouri de informare (ex. Zagon), în timp ce alte stații nu sunt amenajate sau semnalizate.

Puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie

În cazul transportului public județean, utilizatorii acestui tip de transport pot procura legitimațiile de călătorie direct de la șofer în momentul îmbarcării în mijlocul de transport.

E. Autogări și terminale pentru îmbarcare, debarcare sau schimb de călători

Astfel cum s-a mai menționat și în capitolul 1.2, la nivelul județului Covasna există 8 autogări în care se desfășoară activitățile specifice serviciilor regulate de transport public de persoane.

Cele 2 autogări din Sfântu Gheorghe sunt prevăzute cu săli de așteptare pentru călători și locuri de așteptare în aer liber. În afara sălilor de așteptare sunt afișate orele de plecare/sosire ale curselor traseelor și peroanele aferente. De asemenea, au și birou de informații.

În municipiul Târgu Secuiesc doar o autogară din cele 2 existente este utilizată pentru efectuarea traseelor de transport județean. Aceasta este prevăzută cu locuri de așteptare în aer liber și panouri cu afișarea orelor de plecare/sosire ale curselor traseelor și peroanelor aferente.

În orașul Covasna există de asemenea, 2 autogări din care 1 este prevăzută cu săli de așteptare pentru călători și locuri de așteptare în aer liber și cu birou de informații. În afara sălii de așteptare sunt afișate orele de plecare/sosire ale curselor traseelor și peroanele aferente. Cealaltă autogară nu este prevăzută cu sală de așteptare pentru călători, are locuri de așteptare doar în aer liber. Orele de plecare/sosire ale curselor sunt afișate pe panourile de informare aferente fiecărui peron.

Autogara din orașul Întorsura Buzăului este prevăzută cu sală de așteptare pentru călători și locuri de așteptare în aer liber, precum și cu birou de informații. În afara sălii de așteptare sunt afișate orele de plecare/sosire ale curselor traseelor și peroanele aferente.

Autogara din orașul Baraolt nu este prevăzută cu sală de așteptare pentru călători, locurile de așteptare fiind în aer liber, unde sunt afișate și orele de plecare/sosire ale curselor traseelor și peroanele aferente. De asemenea, există și un birou de informații.

Autogara Codreanu din Întorsura Buzăului este amenajată cu sală de așteptare pentru călători, locuri de așteptare în aer liber, birou de informații și peroane pentru plecări/sosiri curse de transport călători. Orele de plecare/sosire ale curselor sunt afișate pe panourile de informare aferente fiecărui peron.

2.2.2. Mijloacele de transport

Mijloacele de transport cu care operatorii de transport efectuează serviciul de transport public de persoane pe raza județului Covasna aparțin operatorilor care dețin licențele de traseu. O parte din operatorii de transport județean care au atribuite trasee ce fac parte din programul de transport aflat în vigoare au furnizat informații asupra parcului de vehicule utilizat pentru efectuarea curselor pe traseele atribuite.

1. SC CAPITALY COMSERV SRL

Traseul 15: FILIA – SF GHEORGHE

- An fabricație: 2000
- Autocar: Volvo
- Nr. locuri: 51

- Norma poluare: Euro 2
- Categorie confort: categ. I
- Dotări: aer condiționat, wifi, portbagaj
- Proprietar

Traseul 8: SF GHEORGHE – BARAOLT – B. MARI

Vehicul 1

- An fabricație: 1995
- Autobuz: Mercedes
- Nr. locuri: 51
- Norma poluare: Noneuro
- Dotări: aer condiționat
- Proprietar

Vehicul 2

- An fabricație: 1989
- Autobuz: Ikarus
- Nr. locuri: 54
- Norma Poluare: Noneuro
- Dotări: Aer condiționat
- Proprietar

2. COMUNA BARCANI

1. Date despre mijloacele de transport:

a) Vehicul 1

- Microbuz M2 CLASA B – VOLKSWAGEN CRAFTER tip 2EKZ/CRAFTER – an fabricație 2015
- Capacitate/nr. Locuri: 21
- Norma de poluare: Euro 5
- Categorie confort: clasa B
- Dotări: aer condiționat
- Se află în proprietatea comunei Bărcani

b) Vehicul 2

- Microbuz M2 FIAT DUCATO – an fabricație 2007
- Capacitate/nr. Locuri: 17
- Norma de poluare: Euro 4
- Categorie confort: NU ARE
- Dotări: aer condiționat
- Se află în proprietatea comunei Barcani

3. SC MUR SRL
Informații privind mijloacele de transport

Nr.crt.	An de fabricație	Tipul	Nr. locuri	Norma de poluare	Categoria	Dotări	Tipul de proprietate
1	2007	AUTOBUZ	53	EURO 3	I	Aer condiționat	Proprietar

4. COMUNA SITA BUZĂULUI

Transportul se realizează cu un microbuz tip Volkswagen Crafter:

- An fabricație: 2015
- Număr locuri: 20
- Norma de poluare: Euro 6
- Categoria de confort: III
- Microbuzul se află în proprietatea comunei Sita Buzăului

5. SC TRANSLOC SA

Nr.crt.	An de fabricație	Tipul	Capacitate	Norma de poluare	Categoria	Dotări	Tipul de proprietate
1	1999	MAN NL202	40+53	EURO I	IV	Rampa pt pers cu dizabilități	Proprietar

6. SC TRANSPORT KOLUMBAN SRL

Traseul 18: DOBOȘENI – VÂLCELE – SF GHEORGHE

- An fabricație: 1999
- Autobuz: Tip Man A5SL3C
- Nr. locuri: 57
- Norma poluare: Euro 2
- Categorie confort: Categ. I
- Dotări: aer condiționat
- Proprietar

Traseul 17: FILIA – ARIUȘD – SF GHEORGHE

- An fabricație: 1999
- Autobuz: Tip Man Neoplan N 316u
- Nr. locuri: 59
- Norma poluare: Euro 2
- Categorie confort: Categ. I
- Dotări: aer condiționat

- Proprietar

Traseul 12: IARĂȘ – HĂGHIG – SF GHEORGHE

- An fabricație: 2003
- Microbuz: Mercedes
- Nr. locuri: 17
- Norma poluare: Euro 3
- Categorie confort: categ. I
- Dotări: aer condiționat
- Proprietar

Traseul 24: AITA MEDIE – VÂLCELE – SF. GHEORGHE

- An fabricație: 2009
- Microbuz: Bova FHD 127.365
- Nr. locuri: 55
- Norma poluare: Euro 5
- Categorie confort: categ. I
- Dotări: aer condiționat
- Proprietar

O sinteză a datelor furnizate de o parte din operatorii de transport asupra mijloacelor de transport utilizate pe traseele de transport județean este prezentată în tabelul următor:

Tabel 13 Caracteristici flotă de transport

Operator	An fabricație	Tip/marca	Nr. locuri	Norma poluare	Categorie confort	Dotări	Tip proprietate
COMUNA BARCANI	2015	M2 Clasa B - Volkswagen Crafter tip 2EKZ/Crafter	21	Euro 5		aer condiționat	proprietar
	2007	M2 Fiat Ducato	17	Euro 4		aer condiționat	proprietar
SC CAPITALY COMSERV SRL	2000	Volvo	51	Euro 2	I	aer condiționat, wifi, portbagaj	proprietar
	1995	Mercedes	51	Noneuro		aer condiționat	proprietar
	1989	Ikarus	54	Noneuro		aer condiționat	proprietar
SC MUR SRL	2007	Autobuz	53	Euro 3	I	aer condiționat	proprietar
COMUNA SITA BUZĂULUI	2015	Volkswagen Crafter	20	Euro 6	III		proprietar

Operator	An fabricație	Tip/marca	Nr. locuri	Norma poluare	Categorie confort	Dotări	Tip proprietate
SC TRANSPORT KOLUMBAN SRL	1999	Tip Man A5SL3C	57	Euro 2	I	aer condiționat	proprietar
	1999	Tip Man Neoplan N 316u	59	Euro 2	I	aer condiționat	proprietar
	2003	Mercedes	17	Euro 3	I	aer condiționat	proprietar
	2009	Bova FHD 127.365	55	Euro 5	I	aer condiționat	proprietar
SC TRANSLOC SA	1999	MAN NL202	40+53	Euro I	IV	rampă persoane cu dizabilități	proprietar

Raportat doar la informațiile existente pentru o parte a flotei de transport (ținând cont de faptul că doar 6 operatori de transport au furnizat informații privind vehiculele utilizate) se remarcă vechimea mare a mijloacelor de transport (un maxim de 33 de ani și un minim de 7 ani, cu o medie de aproape 19 ani).

Norma de poluare este influențată de anul de fabricație a autovehiculelor, astfel că cele mai multe vehicule au norme de poluare sub Euro 4, fiind chiar și situații a unor vehicule care nu au fost încadrate într-o normă de poluare.

Vehiculele au capacități cuprinse între 17 locuri și 40+53 locuri.

În privința categorie de confort, cele mai multe dintre vehicule se încadrează în categoria I.

Majoritatea autovehiculelor sunt prevăzute cu instalație de aer condiționat iar un autovehicul are prevăzută rampă pentru persoanelor cu dizabilități.

Toate autovehiculele sunt proprietatea operatorilor de transport.

Caracteristicile actuale ale flotei de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport județean reclamă nevoia de înnoire și modernizare a acesteia, în acord cu cerințele de calitate, confort și de protecția mediului.

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

Serviciul de transport public de călători la nivelul județului Covasna trebuie să asigure:

- Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale cetățenilor pe teritoriul județului Covasna;
- Creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor;
- Accesul la serviciile de transport public județean de persoane și protecția categoriilor sociale defavorizate;
- Informarea publicului călător;
- Executarea transportului public județean de persoane prin curse regulate în condiții de continuitate, regularitate, siguranță și confort;
- Corelarea capacității de transport cu cererea de transport existentă.

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

- asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport, corelate cu fluxurile de călători;
- corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;
- informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public județean de persoane;
- asigurarea finanțării necesare dezvoltării componentelor sistemului de transport public județean de persoane.

Un serviciu de transport județean eficient, integrat, durabil și sigur vizează:

- Accesibilitatea – asigură că tuturor cetățenilor le sunt oferite opțiuni de transport care le facilitează accesul la destinații și servicii esențiale;
- Siguranța și securitatea – îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;
- Mediul – reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- Eficiența economică – îmbunătățirea eficienței și a eficacității economice a transportului de persoane și mărfuri;
- Calitatea mediului urban – contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a design-ului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății, în ansamblu.

Prin aceste obiective, transportul public județean promovează dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și asigură o calitate ridicată a vieții.

Potrivit Legii nr. 92/2007 (modificată) a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, serviciile de transport public județean se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport, formează sistemul de transport public județean. Infrastructura tehnico-edilitară cuprinde:

- construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcarea mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare etc.;
- dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare;
- rețeaua de drumuri;
- amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie;
- autogări și terminale pentru îmbarcare, debarcare sau schimb de călători.

Serviciului de transport public județean trebuie să-și adapteze rețeaua de transport în funcție de dezvoltarea economică a județului, de cerințele diferitelor categorii sociale și de strategiile de dezvoltare la nivel regional.

Pentru asigurarea unei prestații publice la standarde de calitate, prin asigurarea efectuării serviciului de transport la parametrii de calitate asumați prin contractele de delegare a gestiunii și caietul de sarcini al serviciului de transport este necesar ca structura din cadrul CJ Covasna - *Compartimentul monitorizarea serviciilor comunitare de utilități publice, transport public județean* care asigură derularea activităților de organizare, reglementare, coordonare, verificare, monitorizare și control a prestării transportului public de călători la nivelul județului Covasna să colaboreze cu toți factorii din sistem, respectiv: autoritățile locale, cetățenii, operatorii privați de transport în vederea colectării de date care să ofere informații cu privire la deficiențele întâlnite și îmbunătățirile care se cer efectuate.

La data realizării studiului, astfel cum s-a mai precizat, Programul de transport rutier de persoane prin servicii regulate la nivel județean al Județului Covasna cuprinde 59 trasee care deservește 45 de UAT-uri.

În cadrul *Studiului de trafic privind identificarea și evaluarea fluxurilor de călători și a cerințelor de mobilitate ale colectivităților locale, în cadrul serviciului public de transport județean, prestat între localitățile județului Covasna* a fost propusă o nouă structură a deservirii ce include 57 de trasee grupate în 8 grupe. Propunerea de program de transport este prezentată în cadrul Anexei 1.

Investițiile necesare pentru asigurarea desfășurării în bune condiții a serviciului de transport public județean implică o colaborare între factorii implicați (consiliul județean, autoritățile locale și operatorii de transport) și se referă la diferite elemente care formează sistemul de transport. **Investițiile pentru îmbunătățirea serviciului de transport public județean de persoane pot viza în principal rețeaua de drumuri pe care se efectuează cursele din programul de transport, stațiile de transport public și mijloacele de transport.**

Prestarea serviciului de transport județean la standarde de calitate moderne, pe principii de eficiență și siguranță poate fi susținută și prin **implementarea unor sisteme conexe – sisteme inteligente de transport, aflate în strânsă legătură cu mijloacele de transport public și operarea acestora, cum ar fi: sistemul de monitorizare și localizare prin GPS, sistemul de taxare electronică - e-ticketing, echipamente pentru numărarea călătorilor, sisteme de informare în timp real a călătorilor.**

Investițiile în astfel de sisteme conexe ar conduce la eficientizarea efectuării serviciului de transport public județean, la creșterea nivelului de calitate al serviciilor oferite utilizatorilor.

- **Investiții în reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri**

Una din condițiile esențiale în vederea dezvoltării echilibrate și armonioase a întregului județ, dar și pentru reducerea decalajelor de dezvoltare între mediul urban și rural, precum și între diferite zone ale județului o reprezintă asigurarea unei infrastructuri rutiere moderne. Transportul județean nu se poate efectua corespunzător în lipsa unei rețele de transport performante, adaptată nevoilor fiecărui utilizator. Sursele de finanțare utilizate pentru bugetarea costurilor investițiilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii rutiere județene pot varia de la atragerea de finanțări europene nerambursabile și alocări în bugetul Consiliului Județean, la obținerea de fonduri din programe guvernamentale și chiar contractarea de credite bancare. Selecția drumurilor județene pe care să se efectueze lucrări de întreținere și modernizare trebuie să aibă la bază considerente de natură tehnică și economică. Necesitatea derulării lucrărilor de reabilitare este determinată de starea precară a unor sectoare de drumuri publice, generată atât de structura slabă, cât și de traficul desfășurat. Sectoarele de drumuri afectate de multiple degradări de suprafață - fisuri și crăpături, denivelări, suprafețe fără aderență, precum și defecte care afectează capacitatea lor portantă, respectiv planeitatea suprafeței de rulare nu mai respectă condițiile tehnice minimale de utilizare în condiții de siguranță.

Îmbunătățirea condițiilor de transport din punctul de vedere al infrastructurii rutiere are consecințe pozitive asupra activității operatorilor de transport în sensul că beneficiind de o infrastructură optimă, vehiculele utilizate pentru transportul județean se vor menține în stare mai bună. **Asigurarea viabilității și a siguranței traficului este influențată în mod esențial de calitatea drumurilor.** O rețea rutieră bine întreținută contribuie la reducerea costurilor utilizatorilor, riscului de accidente și are ca rezultat îmbunătățirea siguranței rutiere, evitarea riscului de închidere a rețelei pentru reparații capitale, reducerea impactului asupra mediului.

Factorul drum include natura și caracteristicile acestuia: starea tehnică a drumului, caracteristicile geometrice (în pantă, lungime, lățime, sens de mers, număr de benzi pe sens), semnalizare rutieră (semne de circulație, marcaje, semafoare), nivelul de iluminare, intensitatea traficului, elemente suplimentare (trotuare, refugii, treceri de pietoni, piste speciale pentru bicicliști și persoane cu handicap), starea drumului în diferite condiții meteorologice și dacă drumul este în lucrări de reparații, reabilitare, modernizare.

Investițiile pentru reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene vor avea un impact asupra siguranței și confortului utilizatorilor și asupra costurilor de operare. Dacă infrastructura este corespunzătoare, vehiculele se vor menține o perioadă mai lungă de timp în stare mai bună, nefiind necesare reparații frecvente ca urmare a defecțiunilor autovehiculelor determinate în parte și de starea căilor de rulare. **Scăderea cheltuielilor cu întreținerea și reparațiile va crea premise pozitive ca operatorii de transport să aloce anumite sume pentru modernizarea parcului auto.**

Starea precară a unor sectoare de drumuri județene (un procent de 13,95% din tronsoanele de drumuri județene se află în stare “rea”) necesită lucrări de reabilitare și modernizare.

Consiliul Județean Covasna are responsabilitatea de a gestiona fondurile pentru efectuarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor, de întreținere periodică, păstrarea stabilității structurale a acestora și asigurarea condițiilor de siguranță pentru traficul rutier.

Pentru asigurarea unui serviciu de transport public județean la standarde de calitate și siguranță, demersurile autorităților locale de pe raza localităților tranzitate de trasee de transport județean sau care se constituie ca și capăt de traseu se vor canaliza în realizarea investițiilor pentru îmbunătățirea stării drumurilor comunale. Autoritățile administrației publice locale vor trebui să asigure, fiecare pe teritoriul administrativ starea tehnică corespunzătoare a carosabilului de pe întreaga rețea de trasee cuprinsă în programul de transport.

- **Investiții în stații publice de transport**

Stațiile publice reprezintă punctele de pe traseul unui serviciu de transport public județean de persoane prin curse regulate, amenajate corespunzător, semnalizate printr-un indicator rutier și care să aibă în dotare un panou suplimentar pe care este atașat orarul conform căruia opresc autobuzele pentru urcarea și coborârea persoanelor transportate.

Astfel cum a fost prezentat în partea din studiu dedicată descrierii stării tehnice a sistemului de transport, unele dintre stațiile de transport public, în special cele din localitățile rurale, nu dispun de amenajări corespunzătoare iar călătorii așteaptă fie pe trotuar sau pe marginea carosabilului, iar stațiile nu sunt semnalizate corespunzător. În acest sens sunt necesare investiții în modernizarea acestora cum ar fi semnalizarea corespunzătoare a prezenței lor, amenajarea de refugii, dotarea stațiilor cu copertine/pavilioane, bănci de așteptare, după caz, sisteme de informare privind programul de transport (cursele care opresc în stații). În măsura în care resursele financiare o permit, Consiliul Județean ar putea efectua aceste lucrări de investiții. Standardele moderne de realizare a serviciului de transport județean necesită amenajarea acestora cu dotări corespunzătoare, echiparea cu panouri pentru informarea dinamică a timpilor de sosire a mijloacelor de transport în comun.

În privința stațiilor de transport public de pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale de pe traseele județene de transport, Consiliul Județean trebuie să efectueze demersurile necesare în ceea ce privește sensibilizarea autorităților locale pentru lucrări de investiții în modernizarea stațiilor de transport public de pe raza localităților în sensul amenajării corespunzătoare a acestora – semnalizare corespunzătoare, afișaj privind programul de transport în stația respectivă, copertine/adăposturi pentru protecția călătorilor, bănci de așteptare, după caz. Autoritățile administrației publice locale vor trebui să asigure, fiecare pe teritoriul administrativ semnalizarea rutieră a stațiilor (indicator de stație), starea tehnică corespunzătoare a carosabilului de pe întreaga rețea de trasee cuprinsă în programul de transport, a trotuarelor din zona stațiilor de oprire a mijloacelor de transport public local de călători, iluminarea zonelor stațiilor publice de transport și a eventualelor trecerilor de pietoni din zona stațiilor de transport.

Stațiile de transport public care necesită reabilitări sau amenajări ar putea fi prevăzute cu pavilioane destinate adăpostirii pasagerilor cu o capacitate de până la 10 persoane, în funcție de caz și un spațiu amenajat pentru persoanele cu nevoi speciale. Pot avea o structură modulară, realizată din oțel inoxidabil și profile din aluminiu, cu panouri de închidere ce pot fi din sticlă securizată sau policarbonat. Structura pavilionului se recomandă a fi amplasată pe un sistem constructiv alcătuit din fundații din beton armat și placă de beton armat pe care se vor ancora stâlpii metalici. Investiția în stații de transport public de același model la nivelul întregului județ ar determina identificarea ușoară a stațiilor de către toți utilizatorii, indiferent de localitate.

Prețurile pe piață pentru amenajări minimale a stațiilor de transport public variază funcție de complexitatea și materialele utilizate pentru acoperirea acestora, având valori cuprinse între 1.300 – 5.200 euro.

Potrivit reglementărilor legale, în speță legea 448/2006 republicată, art. 64, pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap, autoritățile administrației publice locale au obligația de a lua măsuri pentru adaptarea tuturor stațiilor mijloacelor de transport în comun conform prevederilor legale, inclusiv marcarea prin pavaj tactil a spațiilor de acces spre ușa de intrare în mijlocul de transport.

- **Investiții în mijloace de transport**

Caracteristicile actuale ale vehiculelor de transport cu care se efectuează cursele pe traseele de transport județean impun înnoirea parcului auto, dotarea cu mijloace de transport public noi, cu dotări superioare din perspectiva siguranței și confortului călătorilor și cu nivel scăzut de poluare.

Autovehiculele destinate transportului public de călători trebuie să asigure în mod obligatoriu condiții de confort pentru pasageri, oferind un mediu iluminat, curat, încălzit și ventilat corespunzător ce permite accesul facil al tuturor persoanelor. Poziția pe care o ocupă pasagerul în autobuzul destinat transportului public, trebuie să-i asigure acestuia un maximum de confort cu respectarea spațiului personal. Design-ul modern, „aerisit” al acestor autovehicule, spațiul generos face din interiorul lor medii mult mai atrăgătoare atât pentru pasageri, cât și pentru conducătorii auto.

Pentru a se asigura condiții optime de călătorie indiferent de perioadă, este necesar ca mijloacele de transport utilizate pe traseele județene să dispună de dotări superioare: încălzire, aer condiționat, iluminat interior corespunzător.

În vederea unui transport durabil și eficient este necesar ca mijloacele de transport utilizate să fie cât mai puțin poluante și pe cât posibil să îndeplinească ultimele norme EURO de poluare.

Investițiile în astfel de mijloace de transport cad în sarcina operatorilor de transport.

Se recomandă ca vehiculele cu care se va efectua activitatea de transport persoane să fie echipate cu sisteme EBS și ESP, precum și cu sisteme de supraveghere video.

Siguranța activă se referă la anumite sisteme ale vehiculului cum sunt calitatea frânării, controlul automat al vitezei și existența limitatorului de viteză maximă constructivă, la 100 km, precum și a altor sisteme moderne cum sunt: Automatic Brake System (ABS) și Electronic Brake System (EBS). Acesta din urmă este un sistem electronic automat, la care un modul recepționează comanda șoferului pe care o transmite prin intermediul unui calculator unității de control a motorului care, la rândul ei, transmite semnale de presiune la fiecare cilindru de frânare, luând în considerare semnalele primite de la senzorii care supraveghează turația roților, starea drumului și sarcina pe axe. Electronic Stability Programme (ESP) formează o platformă tehnologică alcătuită din sistemul de frânare EBS și controlul dinamicii vehiculului, asigurând astfel stabilitatea generală a acestuia în funcție de comanda direcției, abaterea de la direcția de deplasare a vehiculului, accelerația laterală etc.; acest sistem asigură stabilitatea autobuzului în toate situațiile, prevenind deraparea la frânare și ruliul periculos, cauzat de manevrele dinamicii vehiculului.

Sistemele de supraveghere video ale autobuzelor fac parte din seria echipamentelor care contribuie la creșterea sentimentului de siguranță a pasagerilor prin reducerea incidenței actelor de vandalism și a

criminalității. Acestea pot fi montate la bordul vehiculelor, pot fi echipate cu microfoane și semnale de alarmă activate de pasageri. Astfel, în condițiile existenței unui centru de control care monitorizează de la distanță vehiculele, stațiile și rutele se poate asigura un timp de răspuns îmbunătățit în caz de asistență sau urgență, pot fi determinate cele mai eficiente metode de răspuns prin monitorizarea continuă a situației de pe traseu.



Potrivit art. 22 lit. c) din Legea 448/2006 republicată privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap cu modificările și completările ulterioare, autoritățile administrației publice locale, precum și societățile comerciale ce dețin licență de traseu au obligația să ia următoarele măsuri specifice în vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap:



- a) să achiziționeze mijloace de transport în comun adaptate nevoilor persoanelor cu handicap, dotate inclusiv cu sisteme de avertizare audio și video;
- b) să adapteze mijloacele de transport în comun aflate în circulație, în limitele tehnice posibile, conform reglementărilor în vigoare, pentru a răspunde nevoilor persoanelor cu handicap, inclusiv în ceea ce privește dotarea acestora cu sisteme de avertizare audio și video;
- c) să realizeze, în colaborare ori în parteneriat cu persoane juridice, publice sau private, programe de transport al persoanelor cu handicap.

Conform prevederilor aceleiași legi menționate anterior, art. 64, autoritățile administrației publice locale au obligația să ia măsuri a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și călătorie în sensul:

- a) adaptării tuturor mijloacelor de transport în comun aflate în circulație;
- b) montării panourilor de afișaj corespunzătoare nevoilor persoanelor cu handicap vizual și auditiv în mijloacele de transport public;
- c) imprimării cu caractere mari și în culori contrastante a rutelor și a indicativelor mijloacelor de transport în comun.



În continuare sunt prezentate exemplificative mai multe modele de autovehicule destinate transportului public de persoane, cu capacități adaptate celor solicitate prin programul de transport județean și care se încadrează în cele mai noi norme de poluare:

Autovehicule cu capacitate ≥ 23 locuri	Detalii	Dotări	Descriere
	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitate cilindrică 4 500 cm³ • Putere 185 CP • Cutie de viteze Manuala • Combustibil Diesel • Norma de poluare Euro 6 • Filtru de particule Da • Număr de punți 2 • Masa maximă admisă 10500 kg 	<ul style="list-style-type: none"> • ABS, Controlul tracțiunii (ASR), Frigider, Aer condiționat, Radio, TV, CD, DVD 	<p>Motorizare</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cummins Euro 6 • 4 cilindri in linie, 4 supape pe cilindru, injectie directă la presiune înaltă “Commonrail” • Turbodiesel, intercooler • Torque: 688nm / 1200 RPM • Capacitate cilindrică: 4500 cc • Putere max: 185CP / 2250 RPM • Cutie de viteză: 6+1 <p>Suspensii</p> <ul style="list-style-type: none"> • Punte față rigidă cu arcuri parabolice, 2 amortizoare telescopice și bară stabilizatoare • Punte spate rigidă cu 2 perne de aer și bară stabilizatoare <p>Performanțe dinamice</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistem de frânare: pe discuri față și spate, asistența de frână ABS, și clapeta pe evacuare, frână de mână tip cu aer • Sistem electric: baterii de 2x12 volt 105Ah cu 2 alternator de 24volts 90A • Dimensiuni anvelope: 235/75 R17,5 • Capacitate rezervorului: 197 Litri și ad blue 21 litri
	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitate cilindrică 2143 cm³ • Putere 160 CP • Cutie de viteze Automata • Combustibil Diesel • Norma de poluare Euro 6 • Filtru de particule Da • Număr de punți 2 • Masa maximă 	<ul style="list-style-type: none"> • ABS, Controlul tracțiunii (ASR), Radio, Bluetooth, Aer condiționat, Geamuri electrice, Tahograf, Cârlig remorcă, Controlul stabilității (ESP), Încalzire auxiliară, Airbag-uri, Închidere centralizată 	<ul style="list-style-type: none"> • Servodirecție • Masa maximă autorizată - 5000 kg • Mașină prelungită 7867 cm • Cutie automata 7G Tronic Plus • Airbag șofer • Închidere centralizată • Volan multifuncțional cu comenzi • Tempo 100 km • Geamuri electrice față • Start/Stop Eco • Tahograf digital • Roată de rezervă • Ușile din spate cu deschidere de 270 grade • Oglinzi exterioare încălzite și ajustabile electric

Autovehicule cu capacitate ≥ 23 locuri	Detalii	Dotări	Descriere
	admisă 5000 kg <ul style="list-style-type: none"> Nr. locuri 22+1+1 		
 	<p>Detalii tehnice</p> <ul style="list-style-type: none"> 27 sau 29 locuri pe scaune + 1 loc șofer Ampatament: 3385 mm Lungime: 7305 mm Lățime: 2282 mm Înălțime: 3350 mm (cu consola A/C) Ecartament față/spate: 1650/2270 mm Înălțimea interioară pe culoar: 1930 mm Masa totală maximă autorizată: 9800 kg Masa proprie: 6000 kg -6740 kg Masa tehnic admisibilă pe axa față/spate: 3400 kg/6400 kg Motor: commonrail turbo diesel Intercooler Nr. Cilindri: 4 Capacitate cilindrică: 5193 mc Puterea maximă: 1900 cp/2600 rpm Cuplu maxim: 510Nm/1600-2000 rpm Norma de poluare: Euro 6 Sistem de direcție: Hidraulic Dimensiune anvelope: 215/75 R17.5 Raza minimă de întoarcere: 6450 mm Suspensie față/spate: Mecanică (arcuri parabolice cu foi) / pneumatică Sistem de frânare față/spate: discuri / discuri Caracteristici de frânare: sistem integral pneumatic cu ABS, circuit dublu și reglaj automat. Frâna de serviciu cu acțiune pe puntea spate Capacitate rezervor: 150 l Alternator: 24V – 100A Acumulatori: 24V (2x12V) – 105A Electromotor: 24V- 4.5Kw <p>Dotări standard:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dimensiuni L:7305 mm / l: 2282 mm / H:3350 mm,; Masa totală maximă autorizată: 9800 kg; Motor Euro 6 / 190 CP/ 5193 cmc; Suspensie față/spate: arcuri parabolice cu foi / pneumatică; Sistem de frânare față/spate: discuri / pneumatică; Sistem auxiliar de frânare: Clapeta pe evacuare; Capacitate rezervor: 150 l; Tahograf digital; Aer condiționat climatronic; Preîncălzitor; Imobilizator motor; ABS, ASR, EBS; Limitator viteză; 		

Autovehicule cu capacitate ≥ 23 locuri	Detalii	Dotări	Descriere
	<ul style="list-style-type: none"> • Ușă față/spate cu deschidere din telecomandă; • Sistem de coborâre a autobuzului pe axa spate; • Avertizor sonor la mersul cu spatele; • Scaun șofer pneumatic; • Imobilizator motor; • Geamuri duble; <li style="padding-left: 20px;">Geam șofer cu dezaburire; • Oglinzi reglabile electric cu dezaburire; • Cârlig remorcare + tractare față; • Microfon + stație amplificare. <p>Dotări opționale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Retarder • Vopsea metalizată • DVD Player + Monitor LCD • Frigider + instalație ceai & cafea • Suporturi pentru picioare • Cotiere pentru locurile amplasate la geam 		

Prețurile estimative pentru astfel de autovehicule sunt cuprinse între 85.000 – 100.000 euro.

Autovehicule cu capacitate ≤22 locuri	Detalii	Dotări	Descriere
	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitate cilindrică 2 143 cm³ • Putere 163 CP • Cutie de viteze Manuală • Combustibil Diesel • Norma de poluare Euro 6 • Emisii CO2 199 g/km • Filtru de particule Da • Număr de punți 2 • Masa maximă admisă 5 000 kg 	<ul style="list-style-type: none"> • ABS, Controlul tracțiunii (ASR), Radio, Directie asistata, Suspensie reglabila, Aer conditionat, Geamuri electrice, Tahograf, Imobilizator electronic, CD, Controlul stabilitatii (ESP), Incalzire auxiliara, Airbag-uri, Inchidere centralizata 	<ul style="list-style-type: none"> • Carosare specială 19+1+1 locuri CAT. III
	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitate cilindrică 3000 cm³ • Putere 190 CP • Cutie de viteze Automata • Combustibil Diesel • Norma de poluare Euro 6 • Filtru de particule Da 	<ul style="list-style-type: none"> • ABS, Controlul tracțiunii (ASR), Radio, Bluetooth, Suspensie reglabila, Aer condiționat, Geamuri electrice, Tahograf, Direcție asistată, TV, Controlul stabilității (ESP), Încălzire auxiliară, Airbag-uri, Închidere centralizată 	<ul style="list-style-type: none"> • Nr. Locuri: 19+1

Autovehicule cu capacitate ≤22 locuri	Detalii	Dotări	Descriere
	<ul style="list-style-type: none"> • Garanție dealer (inclusă în preț) 24 luni • Număr de punți 2 • Masa maximă admisă 5 000 kg 		

Prețurile estimative de achiziție pentru aceste tipuri de vehicule se situează între 45.000-60.000 euro.

- **Investiții în sistemul de monitorizare și localizare prin GPS**

Sistemul de monitorizare și localizare prin GPS permite localizarea automată a vehiculelor și oferirea de informații în timp real pentru pasageri. Tehnologia de localizare a autobuzelor destinate transportului public județean poate fi utilizată pentru a monitoriza vehiculele de transport în timp real prin folosirea de echipamente GPS, informația despre localizarea acestora fiind transmisă centrului de control. Utilizarea sistemului de poziționare prin satelit poate aduce o serie de beneficii importante ce constau în: îmbunătățirea sistemului de control prin urmărirea fișelor de traseu și prin acoperirea traseelor în mod corespunzător și îmbunătățirea siguranței circulației, pentru ca în caz de urgență centrul de control al traficului poate transmite instantaneu locația vehiculului către cei responsabili cu intervenția.

Dotarea autovehiculelor cu sistem de poziționare prin satelit face posibilă totodată îmbunătățirea calității serviciilor, călătorii fiind informați corespunzător asupra locației și orei de sosire a următorului vehicul. Și mai mult, acest sistem creează premisele optimizării sincronizării cu alte sisteme de transport. Sistemul de informații în timp real pentru pasageri conduce la un grad de informare crescută a acestora ceea ce are drept consecință directă creșterea nivelului de încredere și confort în utilizarea sistemului de transport public și în siguranța unei călătorii conform unei planificări bine stabilite anterior. Afișarea informațiilor în timp real are menirea de a spori calitatea serviciilor iar întârzierile și problemele de fiabilitate sunt luate în considerare, pasagerilor fiindu-le oferite informații exacte. Confortul astfel creat contribuie la creșterea serviciului de transport.

Implementarea sistemului de monitorizare și localizare permite programarea curselor de autobuze, urmărirea lor pe traseu, poziția lor față de stații de oprire, trimiterea de mesaje conducătorilor de mijloace de transport pentru corecții de/pe traseu; totodată permite urmărirea tuturor mijloacelor de transport monitorizate pe harta digitală a zonei. Poziționarea vehiculelor se face cu ajutorul modulelor GPS instalate pe vehicule, iar transmisia datelor se face cu ajutorul GPRS. Astfel, pentru monitorizarea de trafic, autobuzele sunt echipate cu GPS la bord și tehnologii de comunicații. Conducătorul mijlocului de transport este informat în permanență despre modul de încadrare în programul de circulație (avans, întârziere, normal). Dispecerii de circulație programează vehiculele pe trasee pe baza unui grafic stabilit, urmărind apoi traseul și respectarea parametrilor pe monitoare. Semnalele de poziție ale mijlocului de transport transmise prin GPRS sunt prelucrate și transmise prin informații către panourile de informare călători, care se află montate în stațiile de așteptare.

Prin dispecerat se monitorizează evoluția vehiculelor pe traseu și se transmit comenzi operative dacă este cazul. Sistemul permite comunicarea permanentă între dispecerat și conducătorii auto. Conducătorul mijlocului de transport poate transmite mesaje prestabilite centrului de comandă operativă. Sistemul facilitează intervenția operativă în caz de necesitate (blocaje, accidente etc.). Datele aferente zilei sunt

stocate în baza de date fiind prelucrate ulterior pentru situațiile de evidență contabilă. Datele preluate permit analiza și optimizarea alocării resurselor în vederea satisfacerii cererii de transport.

Tehnologiile avansate presupun: integrarea GPS-GIS pentru monitorizarea parcului auto și GSM pentru comunicații între dispecerat și vehicule. Integrarea GPS-GIS permite call-center-urilor să monitorizeze autobuzele din traseu și îi ajută pe șoferii de autobuz să urmărească programul rutelor. Call-center-urile sunt conectate cu autobuzele prin intermediul unei tehnologii GSM de telecomunicație digitală.

Prin intermediul acestui sistem se poate verifica respectarea traseului și a programului de circulație.

Se consideră oportună implementarea de către Consiliul Județean a unui soft GPS în cadrul serviciului de transport public județean și dotarea autovehiculelor cu GPS pentru monitorizarea modului cum este efectuat traseul din punct de vedere al respectării rutei, a stațiilor prevăzute în caietul de sarcini și a timpilor de efectuare a cursei, a informării utilizatorilor în timp real cu privire la timpul de așteptare până la următorul autobuz pentru un anumit traseu, funcție de stația în care se află. Pentru realizarea acestei monitorizări GPS, este necesară implementarea unei aplicații informatice însoțită de o dotare corespunzătoare (server, soft GPS etc.) care va presupune:

- Implementarea modulului necesar realizării bazei de date cu privire la traseele județene, parcului auto necesar, date despre operatorii de transport care au încheiat contracte de delegare a gestiunii, grafice de circulație, tarife practicate etc.
- Implementarea modulului necesar monitorizării și supravegherii modului de efectuare a traseelor și al respectării caietului de sarcini.

Dispeceratul reprezintă nodul central al sistemului pentru managementul sistemului de transport în comun. Arhitectura fizică a sistemului la acest nivel include echipamente de comunicație (router, firewall), echipamente de procesare a datelor (servere de aplicație, de baze de date, de testare, de backup).

Dimensionarea investiției aferente unui astfel de sistem de monitorizare și localizare prin GPS la nivelul transportului județean depinde de mărimea flotei care deservește întreg serviciul de transport.

În timp, ulterior încheierii contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean de persoane, prin curse regulate, într-un orizont de timp care să le permită, operatorii de transport vor facilita dotarea autovehiculelor care realizează curse de transport județean cu sistem de poziționare prin satelit.

- **Investiții în sistemul de taxare electronică – e-ticketing**

Transportul public de transport județean ar trebui să implice un sistem de tarifare performant și în acest sens se propune ca și o altă posibilă investiție - sistemul de taxare electronică – e-ticketing. Din punctul de vedere al călătorului tariful trebuie să fie flexibil și să asigure un efort financiar cât mai mic. Din punct de vedere al autorităților și operatorilor este important ca tariful să acopere costurile.

Ticketing-ul este un instrument de implementare a politicii de tarifare cu luarea în considerare a obiectivelor operaționale, comerciale și sociale. Sistemele de ticketing reprezintă traducerea taxelor în mijloace concrete de plată (pentru călători) și colectarea de taxe (pentru operator).

Co-există în lume la ora actuală patru generații subsecvente de sisteme de ticketing:

1. cel mai vechi este sistemul biletelor și încă cel mai larg răspândit;

2. sistemul de ticketing magnetic a fost introdus în anii 70 și poate fi clasificat în două categorii: automat și manual;
3. ticketing-ul fără contact a apărut în anii 90;
4. sistemele de ticketing mobil se bazează pe utilizarea telefonului mobil al pasagerului pentru plata călătoriei; biletele mobile sunt emise utilizând SMS sau coduri de bare mobile; selectarea biletului este realizată prin transmiterea unui SMS către sistem, sau acompaniată de specificarea unui text sau prin trimiterea acestuia unui anumit număr de telefon pentru fiecare bilet posibil; utilizatorii pot utiliza de asemenea telefonul mobil pentru a-și procura biletul în același mod în care o fac cu cartelele inteligente fără contact.

Principalele scopuri ale implementării sistemelor e-ticketing:

- *Deschiderea schemelor de plată* – e-ticketing-ul dispune de potențialul de a fi integrat în cardurile bancare existente;
- *Intermodalitatea* – e-ticketing-ul face mai facilă plata călătoriilor multimodale și facilitează redistribuirea veniturilor între diferiți operatori;
- *Interoperabilitate* – e-ticketing-ul face mai ușor de implementat plata pentru călătoriile cu mai mulți operatori și face mai facilă redistribuirea veniturilor între diferiți operatori;
- *Inter-serviciile* – e-ticketing-ul permite utilizarea smart card-urilor de transport public pentru servicii suplimentare oferite în conjuncție cu transportul public;
- *Managementul relației cu clientul* – e-ticketing-ul este o puternică unealtă de marketing din moment ce permite colectarea datelor detaliate asupra comportamentului de mobilitate al pasagerilor, fapt ce permite dezvoltarea produselor vizate;
- *Planificarea și monitorizarea rețelei* – datele strânse din ticketing vor îmbunătăți gradul de cunoaștere asupra numărului de călători transportați și astfel vor permite adaptarea capacității autobuzelor și a orarelor la utilizarea actuală a rutei.

În general, introducerea unui sistem de e-ticketing aduce avantaje pentru toți participanții sistemului de transport public: autorități locale, operator (sau operatori, dacă este cazul) și nu în ultimul rând pentru călători. Sistemul e-ticketing oferă mai multe avantaje din punct de vedere al durabilității sistemelor, modularitatea componentelor sale, interoperabilitatea sistemelor, furnizarea de informații pentru călători, economisirea costurilor, etc. Un sistem de e-ticketing implementat la nivelul sistemului de transport ar permite tarificarea integrată și posibilitatea de a oferi același tip de titluri de călătorie pe toate traseele de transport.

În transportul public, sistemele de e-ticketing nu sunt doar mijloace de plată, dar și procesează o cantitate enormă de informații care oferă o gamă largă de posibilități pentru a face transportul public mai ușor de utilizat, de gestionat și de controlat. Acestea oferă de asemenea oportunități de a introduce structura de tarificare integrată care nu este ușor de introdus cu mijloacele tradiționale de plată.

Atunci când se dezvoltă un sistem de e-ticketing trebuie discutate un număr de aspecte care influențează scopul și posibilitățile oferite de sistem. Acestea acoperă în special:

- nivelul și structura tarifului;
- spectrul de ticketing;
- posibilitățile de integrare;
- tehnologia smart card;

- problema interoperabilității;
- exploatarea datelor.

Pentru viitor se prefigurează, ca obiectiv final pentru intermodalitatea călătorului, un sistem care face posibilă planificarea unei deplasări prin internet, implicit rezervarea билетelor și realizarea unei facilități de plată, prin utilizarea unor dispozitive de ticketing comune la nivel zonal. Având în vedere stadiul actual, este limpede că această viziune este fezabilă din punct de vedere tehnic, dar organizațional este încă departe de a fi aplicată.

Decizia unei deplasări intermodale începe cu informarea atât înainte, cât și în timpul deplasării. Sistemele integrate ticketing și tarify, în contextul plății билетelor/abonamentelor, pot contribui la calitatea unei astfel de deplasări. Sistemele integrate de acest tip sunt de o deosebită importanță pentru a considera (de către clienți) că utilizarea unui sistem intermodal de transport călători a devenit mai atrăgătoare.

Sistemul de e-ticketing trebuie să fie utilizat și pentru ierarhizarea traseelor de transport în comun: în acest sens fiecare traseu trebuie să aibă propriul indice venituri/cheltuieli pentru a putea folosi flexibilitatea taxării în scopul diferențierii tarify.

Implementarea și dezvoltarea unui sistem e-ticketing pentru transportul public județean de călători din județul Covasna ar trebui să facă parte dintr-un proces de planificare mai larg în ce privește managementul mobilității.

Componentele sistemului de transport modern includ alături de taxarea electronică și localizarea automată a vehiculelor și oferirea de informații în timp real pentru pasageri.

- **Investiții în sisteme de informare a călătorilor**

O bună informare a publicului călător presupune existența și funcționalitatea unor sisteme de informare a pasagerilor. Informațiile furnizate călătorilor prin intermediul acestor sisteme vizează orele de sosire și de plecare, întârzierile și alte informații despre trafic prin grafice de mers, panouri digitale informare călători etc.

Trebuie acordată o atenție deosebită sistemelor de informare în timp real a călătorilor îndeosebi în punctele de interschimb (care nu sunt proiectate element cu element, ci în mod integrat), deoarece s-a observat un oarecare conflict în ce privește cooperarea necesară între mijloacele de transport, precum și o competiție dintre operatori pentru atragerea de călători. De regulă, operatorii doresc să se diferențieze între ei pentru oferirea unor servicii individualizate, recunoscute. Aceștia nu par să aibă niciun interes să colaboreze strâns cu concurența sau chiar să împărtășească informații. La nivel executiv, este vitală o abordare cooperantă și un proces rațional de orientare.

Accesul la informație, promovarea sistemelor de informare în timp real asupra călătoriei, bogate în conținut și totuși cu o prezentare simplă și transparentă, nu sunt doar necesare, ci sunt esențiale pentru planificarea unei deplasări fluente și negocierea transferurilor, îndeosebi în cazul întreruperilor unor servicii sau a traficului rutier. Unele dintre pretențiile îndreptățite ale călătorului intermodal pentru informare, ce pot fi susținute prin soluții telematice, sunt următoarele:

- informarea asupra graficelor de circulație, tarify, reguli;

- înțelegerea facilă a mesajelor înainte, în timpul și după ce punctele de interschimb atrag atenția călătorilor;
- asistarea automată în planificarea unei călătorii multimodale, după caz;
- disponibilitatea informației pe parcursul deplasării, prin informații în timp real și instantaneu despre întârzieri, chiar și atunci când utilizatorul se află în mijloacele ce preced mijlocul afectat.

Utilizarea sistemului de Informare a Pasagerilor în Timp Real conferă încredere transportului public. Furnizarea de informații despre plecări și sosiri, despre rutele autobuzelor și multe alte informații pe panouri electronice LED conduce la un timp mai scurt de așteptare a călătorilor. Introducerea serviciului dinamic de informare poate conduce la creșterea veniturilor, fapt dovedit prin implementarea acestui sistem la nivelul altor țări. Monitoarele de informare LED servesc la informarea reală asupra timpului în ce privește timpul estimat de sosire pentru călători astfel încât aceștia să știe când sosește următorul autobuz. Implementarea tehnologiei de comunicare directă wireless în stațiile de autobuz poate contribui la un nivel mai mare de acuratețe al informațiilor astfel încât călătorii primesc o informație cât se poate de sigură.

Se recomandă dotarea autogărilor și a principalelor stații de îmbarcare-debarcare cu sisteme de informare a călătorilor. Un sistem complet de informare în timp real dă posibilități unice pentru călători de a obține informații actualizate în stațiile de autobuze, pe internet și prin telefoanele mobile; oferă servicii mai bune și face mai ușoară planificarea călătoriei pe diferite trasee.

- **Investiții în echipamente de numărare călători**

Echipamentele pentru numărarea călătorilor utilizează tehnologia pe bază de cameră stereo 3D și cea de procesare a imaginii, contorizând urcările și coborârile pasagerilor. Acestea sunt amplasate la ușile autovehiculelor astfel încât să nu fie accesibile călătorilor. Tehnologiile de actualitate permit detectarea formei și mărimii călătorilor și prevenirea erorilor de numărare chiar și în condiții mai dificile (luminozitate redusă).

Preț estimativ componente – Sistem Inteligent de Transport

În continuare sunt prezentate prețurile estimative existente pe piață ale sistemelor de: e-ticketing, monitorizare și localizare prin GPS, sisteme de informare a călătorilor, echipamente numărare călători.

Prețurile sunt pe bucată, estimarea finală a investiției fiind în funcție de dimensiunea flotei iar în ce privește sistemul de informare a călătorilor în stații, în funcție de numărul de stații pentru care se dorește implementarea sistemului de informare.

Tabel 14 Preț estimativ componente de investiții pentru sistemul de transport public

Nr. crt.	COMPONENTA	UM	Preț bucată fără TVA - euro	Preț bucată fără TVA – lei*
	Sistem e-ticketing			
1.	Automat de eliberare, vânzare și reîncărcare carduri de transport	buc	49,440.00	468,691.20
2.	Validator dual	buc	2,852.00	27,036.96

Nr. crt.	COMPONENTA	UM	Preț bucată fără TVA - euro	Preț bucată fără TVA – lei*
3.	Computer de bord	autobuz	3,944.00	37,389.12
4.	Switch comunicatii și tablou electric îmbarcat	autobuz	736.00	6,977.28
5.	Terminal de control a titlurilor de transport	buc	2,166.00	20,533.68
6.	Locație eliberare carduri	buc	9,822.00	93,112.56
7.	Punct de descărcare date	buc	7,222.00	68,464.56
8.	Infrastructura centru date	buc	57,239.00	542,625.72
9.	Licenta software e-ticketing	buc	247,000.00	2,341,560.00
10.	Unitate de numărare pasageri	ușa	1,089.00	10,323.72
11.	Indicatoare LED	autobuz	4,318.00	40,934.64
12.	Servicii de instalare echipamente îmbarcate	autobuz	950.00	9,006.00
13.	Servicii de instalare automate de vânzare	buc	1,130.00	10,712.40
14.	Servicii de instalare infrastructura centru de date	buc	17,240.00	163,435.20
	Sistem de informare în stații			
1.	Sistem electronic de afisaj în stații	buc	5,000.00	47,400.00
	Sisteme de: monitorizare și localizare prin GPS, echipamente numărare călători			
1.	Dispozitiv GPS	buc	120.00	1,137.60
2.	Licență software /vehicul (pentru fiecare autovehicul)	autobuz	1,950.00	18,486.00
3.	Server	buc	8,580.00	81,338.40
4.	Software de management al flotei	buc	320,000.00	3,033,600.00

*curs EURO la data de 28.02.2022 – 1 EURO = 4,9480 lei

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

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

Organizarea și efectuarea activităților specifice serviciilor de transport public județean de persoane de la nivelul județului Covasna trebuie să se realizeze cu respectarea următoarelor principii:

- a) promovarea concurenței între operatorii de transport cărora li s-a atribuit executarea serviciului;
- b) garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piața serviciului public de transport județean;
- c) garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciul public de transport județean;
- d) rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale județului;
- e) utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului public de transport județean;
- f) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- g) asigurarea executării unui serviciu public de transport public suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- h) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;
- i) autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;
- j) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local;
- k) integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate traseele și pentru toate mijloacele de transport ale serviciului public județean;
- l) dispecerizarea serviciului public de transport local și județean de persoane realizat prin programe permanente;
- m) consultarea asociațiilor reprezentative ale operatorilor de transport și/sau ale transportatorilor autorizați, precum și ale utilizatorilor în vederea stabilirii politicilor și strategiilor locale privind serviciul public de transport local și județean, precum și modalitățile de funcționare a acestui serviciu.

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

Principala reglementare aplicabilă la nivelul Uniunii Europene este **Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007** al Parlamentului European și a Consiliului din 23 Octombrie 2007 privind serviciile de transport public, feroviar și rutier și abrogarea Regulamentelor Consiliului (EEC) Nr. 1191/69 și 1107/70, ce a intrat în vigoare în data de 3 Decembrie 2009. Acest regulament stabilește cadrul pentru atribuirea contractelor

de servicii publice și pentru compensarea obligațiilor de serviciu public. Scopul Regulamentului este acela de a crea o piață internă pentru furnizarea serviciilor de transport public de pasageri. Realizarea acestui lucru prin completarea normelor generale privind achizițiile publice stabilește condițiile în care plata compensării poate fi considerată compatibilă cu piața internă și scutită de notificarea prealabilă privind ajutorul de Stat. Cadrul legal al UE a rămas în mare parte stabil începând cu anul 2009, când a intrat în vigoare Regulamentul 1370/2007, care este direct și integral aplicabil în România.

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

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

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

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

Regulamentul nr.1370/2007 definește „transportul public de călători” ca fiind „*serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu*”. Noțiunea de servicii de interes economic general („SIEG”) se referă, în general, la serviciile de natură economică pe care autoritățile publice ale statelor membre, la nivel național, regional sau local, în funcție de repartizarea competențelor lor conform dreptului național, le supun obligațiilor specifice de serviciu public prin intermediul unui mandat (contract) acordat unei întreprinderi pentru prestarea unui SIEG și pe baza unui criteriu de interes general, pentru a asigura prestarea acestor servicii în condiții care nu sunt neapărat cele existente pe piață.

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

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

- ✓ *Rolul esențial și competențele discreționare ample ale autorităților naționale, regionale și locale în ceea ce privește furnizarea, punerea în funcțiune și organizarea serviciilor de interes economic general într-un mod care să răspundă cât mai bine nevoilor utilizatorilor;*

- ✓ *Diversitatea existentă la nivelul diferitelor servicii de interes economic general și diferențele dintre nevoile și preferințele utilizatorilor, care pot rezulta din circumstanțe geografice, sociale sau culturale diferite;*
- ✓ *Un nivel ridicat al calității, siguranței și accesibilității, egalitatea de tratament și promovarea accesului universal și a drepturilor utilizatorilor.”*

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

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

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

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

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

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

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

Legea 51/2006 (republicată) serviciilor comunitare de utilități publice cu modificările și completările ulterioare stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare de utilități publice. Transportul public județean de călători face parte din cadrul serviciilor comunitare de utilități publice.

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

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

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

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

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

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

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

- **hotărâri de dare în administrare a furnizării/prestării serviciilor de utilități publice** către servicii publice de interes județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliului județean, respectiv **contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice** către societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective, în cazul gestiunii directe;
- **contractele de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice**, în cazul gestiunii delegate.

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

- **dare în administrare și exploatare** operatorilor, în baza hotărârii de dare în administrare;

- **puse la dispoziție și exploatate** în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Gestiunea serviciului de transport public de la nivelul județului Covasna reprezintă modalitatea de organizare, funcționare și administrare a serviciului de transport public județean în scopul furnizării/prestării acestuia în condițiile stabilite de Consiliul Județean Covasna.

Serviciul de transport public local prin curse regulate la nivelul județului Covasna se poate administra sub mai multe forme, după cum sunt stipulate în legea 92/2007 cu modificările și completările ulterioare și în legea 51/2006 cu modificările și completările ulterioare, care sunt prezentate în continuare.

4.1.1 Gestiunea directă a serviciului de transport public județean

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

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

Legea 92/2007 prevede că gestiunea directă a serviciului de transport județean se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat.

Aceași formulare o regăsim și în cuprinsul legii 51/2006 la articolul 28 alin. (2) care face referire la gestiunea directă: *“Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat...”*

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

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

31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii

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

Legea 51/2006 detaliază în cuprinsul său condițiile care trebuie întrunite în mod concomitent în vederea încredințării unui operator de drept privat a gestiunii serviciilor de utilități publice prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii. Aceste condiții trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe durata acestui contract:

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

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

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

Potrivit Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, prin „contract de servicii publice” se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu

public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public; în funcție de dreptul statelor membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:

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

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

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

Cu referire direct la atribuirea directă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că “**Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern**, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însuși 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;
- c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive

echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;

- d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit contractul de servicii publice;
- e) dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, operatorul intern trebuie să presteze el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători.”

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

Reținem din aceste prevederi controlul exercitat asupra operatorului căruia i se atribuie în mod direct gestiunea serviciului, gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale, aria teritorială pe care trebuie să își desfășoare activitatea operatorul.

Celelalte articole din cuprinsul Regulamentului (CE) Nr.1370/2007 care fac referire la atribuirea directă a contractelor de servicii publice indică că aceasta se poate realiza, în condițiile în care dreptul intern nu o interzice, în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri. De asemenea, aceste plafoane pot fi mărite la 2 000 000 EUR, respectiv 600 000 km în cazul întreprinderilor mici și mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule.

Totodată, atribuirea directă a contractelor de servicii publice este posibilă în sensul celor stipulate de Regulamentul (CE) Nr.1370/2007 ca și măsură de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea 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.**

Legea 51/2006 prevede că operatorii organizați ca servicii publice de interes județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor județene funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de autoritatea deliberativă a unității administrativ-teritoriale, iar operatorii organizați ca societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrative-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.

În cazul acestei modalități de gestiune a serviciului de transport public nu se organizează niciun proces de selecție a operatorului, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe

printr-un compartiment specializat, revine autorității locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective sau societății comerciale al cărei acționar/asociat unic este reprezentat de unitatea administrativ-teritorială.

Această formă de gestiune a serviciului de transport județean (gestiunea directă) stipulată de lege a fost prezentată cu titlu informativ, particular, în cazul serviciului de transport județean Covasna o astfel de modalitate de gestiune nefiind posibilă, neexistând niciun serviciu specializat de transport în cadrul Consiliului Județean Covasna și niciun operator de transport al Consiliului Județean Covasna, înființat și controlat de acesta. Chiar dacă aceste structuri ar fi existat, ele ar fi trebuit să dispună de o infrastructură care să asigure prestarea serviciului, ori Consiliul Județean Covasna nu dispune de mijloacele de transport și nici de resursele umane necesare prestării serviciului. În acest context, gestiunea directă a serviciului nu poate fi realizată, la fel cum nu poate fi realizată nici atribuirea în mod direct a contractului de delegare a gestiunii serviciului.

4.1.2 Gestiunea delegată a serviciului de transport public județean

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

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

Potrivit Legii 92/2007, **gestiunea delegată** se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare iar procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale, conform prevederilor Legii nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau ale Legii nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, după caz. La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

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

- a) contract de concesiune de servicii;

- b) contract de achiziție publică de servicii.

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

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

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

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

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

- a) *modul de respectare și de îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de operatori, inclusiv în relația cu utilizatorii;*
- b) *calitatea serviciilor furnizate/prestate;*
- c) *indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate;*
- d) *modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare sau modernizare a sistemelor de utilități publice;*
- e) *modul de formare, stabilire, modificare și ajustare a prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice.”*

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitatea administrativ-teritorială – Județul Covasna în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilatară aferentă

serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz. Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de unitatea administrativ-teritorială, care are calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit de caietul de sarcini și regulamentul serviciului, de inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unității administrativ-teritoriale, aferente serviciului, procesul-verbal de predare-preluare a acestor bunuri, indicatorii tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.

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

- a) denumirea părților contractante;
- b) obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;
- c) durata contractului;
- d) aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;
- e) drepturile și obligațiile părților contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului și la sistemul de utilități publice aferent, inclusiv conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;
- f) modul de repartizare a riscurilor între părți, în cazul contractelor de concesiune;
- g) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;
- h) sarcinile și responsabilitățile părților cu privire la investiții/programele de investiții, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanțare a acestora;
- i) indicatorii de performanță privind calitatea și cantitatea serviciului și modul de monitorizare și evaluare a îndeplinirii acestora;
- j) prețurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum și regulile, principiile și/sau formulele de ajustare și modificare a acestora;
- k) compensația pentru obligațiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensații;
- l) modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor și/sau delegatarului, după caz;
- m) nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul;
- n) garanția de bună execuție a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire și de executare a acesteia;
- o) răspunderea contractuală;
- p) forța majoră;
- q) condițiile de revizuire a clauzelor contractuale;

- r) condițiile de restituire sau repartitie, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investițiile realizate;
- s) menținerea echilibrului contractual;
- t) cazurile de încetare și condițiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;
- u) forța de muncă;
- v) alte clauze convenite de părți, după caz.

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

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

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

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

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

Operatorul Privat se selectează în urma aplicării unei proceduri de atribuire competitive organizată de Autoritatea Locală responsabilă.

Delegarea gestiunii pe principii concurențiale

Delegarea gestiunii serviciului de transport public realizată pe principii concurențiale se bazează pe aplicarea unei proceduri de atribuire competitive. În acest sens sunt și dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, recitalul 20: „În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredințeze unui terț un

serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind contractele publice și concesiunile, astfel cum este stabilit prin articolele 43-49 din tratat și în conformitate cu principiile transparenței și egalității de tratament.”

Această idee este reconfirmată în art.5 alin (3) din Regulament: „(3) Orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (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.”

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

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

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

Ca dezavantaje și riscuri ale gestiunii delegate menționăm în schimb:

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

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

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

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

Motivele de ordin economic, financiar

În sensul prevederilor legale (Legea 92/2007), serviciul de transport public județean este autonom din punct de vedere financiar; **finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport.**

Veniturile operatorilor de transport rutier se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii și cu aprobarea Consiliului Județean.

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

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

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

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

Administrarea sistemului de transport public județean prin gestiune directă, de către Consiliul Județean Covasna ar presupune demersuri dificil de realizat: înființarea unei structuri sau societăți, costuri foarte

mari cu achiziționarea dotărilor materiale necesare (mijloace de transport, bază logistică etc.), asigurarea de personal specializat, precum și adoptarea măsurilor organizatorice necesare. Lipsa resurselor materiale și financiare de la nivelul Consiliului Județean nu permit prestarea directă a serviciului de transport public județean.

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

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

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

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

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

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

Avantajul atribuirii gestiunii serviciului de transport public județean de călători îl constituie, în afară de evitarea dificultăților generate de identificarea unor surse de finanțare, neasumarea de către autoritatea contractantă a unor riscuri concomitente și ulterioare realizării investițiilor de îmbunătățire a serviciului de transport județean de persoane, în condițiile implementării acestora.

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

Tabel 15 Alocarea riscurilor

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

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

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

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

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

Tabel 16 Modalitate de gestionare a riscurilor

Categoria de risc	Descriere	Consecințe	Gestionare
Riscuri de amplasament			
Structura existentă a infrastructurii de transport	Drumurile existente pe traseele pe care se efectuează transportul județean sunt deteriorate sau au tendință să se deterioreze rapid	Uzură accentuată a mijloacelor de transport și majorarea costurilor de întreținere	Entitatea contractantă, în calitate de administrator a drumurilor județene va lua toate măsurile necesare pentru a le menține în bună stare.
Aspecte legate de finanțarea contractului			
Modificări de taxe	Pe parcursul contractului, regimul de taxe și	Impact negativ asupra veniturilor financiare ale	Stabilirea procentului ce îl reprezintă taxele și

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

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

Motivele de ordin social și de mediu

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

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

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

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

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

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

- Delegarea gestiunii serviciului de transport public județean unor operatori de transport public apare ca fiind alegerea corectă pentru administrația locală și ca măsură de “externalizare” a unei activități cu mare grad de specializare;
- Îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun și prin alegerea transportului public județean în detrimentul autovehiculelor personale;

- Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul administrativ al Consiliului Județean Covasna.

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

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

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

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

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

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

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

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

Un alt argument care pledează pentru delegarea gestiunii serviciului de transport județean din perspectiva mediului este satisfacerea necesităților de deplasare a locuitorilor județului Covasna prin intermediul transportului județean de călători prin curse regulate care diminuează deplasarea cu autoturismul

personal între diferite localități din județ, asigurând astfel diminuarea poluării ca urmare a scăderii volumului traficului motorizat reprezentat de autoturismele personale. Scăderea consumului de energie, reducerea poluării fonice, a emisiilor poluante contribuie în plus la regenerarea mediului înconjurător.

Operarea serviciului de transport public județean prin gestiune delegată se va face cu respectarea principiilor de protecție a mediului, astfel încât să se reducă la minim impactul negativ asupra mediului. Operatorii de transport public se obligă să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate/clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare.

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

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

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

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

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

Dat fiind faptul că la nivelul unității administrativ-teritoriale – Județul Covasna nu există infrastructura necesară prestării serviciului de transport public județean în gestiune directă sau capacitatea tehnică de

a presta acest serviciu, se evidențiază ca oportună modalitate gestiunii delegate către un operator/i extern/i. În scenariul delegării prin procedură competitivă către un operator de transport, Consiliul Județean Covasna va încredința în totalitate furnizarea serviciilor de transport public județean, printr-o procedură competitivă, către o terță firmă (operator/operatori privat/privați) care va asigura administrarea și operarea acestuia. Operatorul/operatorii va/vor trebui să dispună de o flotă de transport care să permită operarea pe traseele de transport județean și de personal specializat pentru prestarea serviciului de transport public.

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

Gestiunea delegată către un operator de transport reprezintă varianta cea mai optimă de delegare pentru Județul Covasna, alegerea acestei modalități de delegare fiind în conformitate cu art. 7, punctul (i) din Legea 51/2006 privind serviciile de utilități publice modificată și actualizată de Legea 225/2016, care prevede că *„Serviciile de utilități publice se organizează și funcționează cu respectarea prevederilor legale în vigoare privind administrația publică locală, descentralizarea administrativă și financiară, dezvoltarea regională, finanțele publice locale și cu respectarea principiilor:... (i) respectarea economiei de piață, asigurarea unui mediu concurențial, restrângerea și reglementarea ariilor de monopol.”*

Acest aspect al mediului concurențial de atribuire a contractului de serviciu public este prevăzut și de Legea 92/2007 privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale la articolul 16, litera b): *„Autoritățile administrației publice locale au următoarele obligații față de operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați: b) să asigure accesul operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați pentru realizarea serviciilor publice de transport local și județean într-un mediu concurențial și transparent;”*.

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

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

În cadrul gestiunii delegate, conform art. 29 alin. (8) și (9) din Legea nr. 51/2006, contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate lua forma unui contract de concesiune de servicii sau a unui contract de achiziție publică/sectorială de servicii, iar procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii se stabilește, după caz, în baza prevederilor Legii nr. 98/2026, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016. Art. 27, litera d) din legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii precizează: *“(1) Prezenta lege nu se aplică: .. d) concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.”*. În plus, aceeași lege precizează la Art. 27¹că: *„Prezenta lege nu se aplică pentru atribuirea contractelor care nu presupun plăți către contractant și în cadrul cărora contractantul este remunerat pe baza tarifelor*

reglementate, calculate astfel încât să acopere toate costurile și investițiile suportate de contractant pentru furnizarea serviciilor publice corespunzătoare activităților menționate în anexa nr. 2.”. Anexa nr. 2 din lege include și transportul public.

Deoarece contractul de delegare a gestiunii are ca obiect servicii pentru transportul de persoane la nivel județean, în condițiile art. 3 alin. (1) lit. a), k), n), art. 8 alin. (1) și (2) și art. 251 alin. (2) din Legea nr. 99/2029, acesta este un contract sectorial de servicii și ca urmare, se atribuie cu respectarea Legii nr. 99/2016 și a Normelor metodologice de aplicare a acesteia. Odată cu intrarea în vigoare a Legii nr. 34/2020, legislația aplicabilă procedurii de atribuire a contractului de servicii pentru transportul de persoane la nivel județean este legislația în domeniul achizițiilor sectoriale.

Dată fiind complexitatea serviciului de transport județean care urmează să fie delegat și pentru a garanta accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piața serviciului public de transport județean, atribuirea contractului de delegare se va realiza pe loturi, fiecărui lot corespunzându-i o grupă de trasee (9 loturi corespunzătoare numărului de grupe de trasee propuse).

5. DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 *privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului*, stabilește prin art. 4, al. (3) că **durata contractelor de servicii publice** este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport efectuate cu autocarul și cu autobuzul.

Legislația națională, în speță **Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007** a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare s-a aliniat la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 și prevede la art. 28 alin. (1) că „Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport județean se stabilește prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale și trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult de:

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

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

Ordonanța de urgență nr. 70/2020 privind reglementarea unor măsuri, începând cu data de 15 mai 2020, în contextul situației epidemiologice determinate de răspândirea coronavirusului SARS-CoV-2, pentru prelungirea unor termene, pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, a Legii educației naționale nr. 1/2011, precum și a altor acte normative, dispune prin prevederile sale o serie de măsuri referitoare la transportul rutier județean de persoane și transportul elevilor. Astfel:

“Articolul 66

(1) Transportul rutier județean de persoane prin curse regulate se desfășoară, până la data de 31.12.2022³, în baza programelor de transport județene și a licențelor aflate în vigoare la data publicării

³ prin Ordonanța de urgență nr. 130 din 17 decembrie 2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative termenul de 31.12.2021 pentru încheierea contractelor de delegare a fost prorogată la 31.12.2022. În acest context, transportul rutier județean de persoane prin curse regulate se desfășoară, până la data de 31.12.2022, în baza programelor de transport județene și a licențelor aflate în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al României a Legii nr. 34/2020 privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane iar consiliile județene vor încheia contracte de delegare a gestiunii pentru asigurarea în continuare a transportului public județean de persoane prin curse regulate, cu valabilitate până la data finalizării procedurilor pentru încheierea contractelor de servicii publice, potrivit Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și

în Monitorul Oficial al României a Legii nr. 34/2020 privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane.

*(2) Consiliile județene vor încheia contracte de delegare a gestiunii pentru asigurarea în continuare a transportului public județean de persoane prin curse regulate, cu valabilitate până la data finalizării procedurilor pentru încheierea contractelor de servicii publice, potrivit Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 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. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, **dar nu mai mult de 31.12.2022**, cu operatorii de transport care dețin licențe de traseu valabile pe traseul respectiv la data publicării în Monitorul Oficial al României a Legii nr. 34/2020 privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane.”*

După data de 31.12.2022, este obligatoriu să intre în vigoare contractele de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean încheiate potrivit Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007. Acest termen va acoperi toate demersurile necesare elaborării studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de gestiune a serviciului public de transport județean prin curse regulate, precum și demersurile legate de desfășurarea procedurilor de atribuire a contractelor prin licitație deschisă conform Legii nr. 99 din 19 mai 2016 privind achizițiile sectoriale.

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

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

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

rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, dar nu mai mult de 31.12.2022, cu operatorii de transport care dețin licențe de traseu valabile pe traseul respectiv la data publicării în Monitorul Oficial al României a Legii nr. 34/2020 privind respingerea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 51/2019 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul transportului de persoane.

În ceea ce privește Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate propus în cadrul *Studiului de trafic privind identificarea și evaluarea fluxurilor de călători și a cerințelor de mobilitate ale colectivităților locale, în cadrul serviciului public de transport județean, prestat între localitățile județului Covasna*, acesta vizează perioada 2022-2032. Astfel, durata pentru care a fost propus a se aplica viitorul program de transport public județean prin curse regulate este de 10 ani.

Ținând cont de prevederile legale enunțate anterior și de celelalte argumente prezentate, se propune ca durata contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean prin curse regulate în județul Covasna să fie de 10 ani (120 de luni). Această durată va da posibilitatea recuperării investițiilor pe care le vor efectua operatorii pentru achiziția de mijloace de transport moderne, cu grad scăzut de poluare și a altor sisteme conexe în vederea creșterii calității serviciului, ținând cont și de durata de amortizare a mijloacelor de transport în comun. Recuperarea costurilor de investiții din veniturile colectate prin prestarea serviciului pe o durată de 10 ani va fi în măsură să diminueze presiunea financiară asupra operatorilor de transport.

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

6. VALOAREA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI

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

Regulamentul 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului stipulează: „*prin „valoarea” se înțelege valoarea unui serviciu, a unei rute, a unui contract de servicii publice sau a unui regim de compensare pentru transportul public de călători și care este echivalentul remunerației totale, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea билетelor care nu este restituit autorității competente în cauză;*”.

Valoarea estimată a contractului de delegare se realizează pornind de la valoarea anuală estimată a serviciului pentru fiecare traseu din programul județean de transport și în mod corespunzător valoarea pentru fiecare grupă de trasee, prin însumarea valorilor aferente grupei respective de trasee, pe baza unei analize tehnico economice și de eficiență a costurilor de operare, raportate la noul program de transport propus, prezentat în Anexa nr. 1 a studiului.

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

Tabel 17 Elemente de cheltuieli pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifului mediu pentru serviciul public de transport județean de persoane efectuat prin curse regulate

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
I.	Cheltuieli materiale:	
	Carburanți	
	Energie electrică	
	Amortizare	
	Service auto (întreținere-reparații)	
	Schimb ulei	
	Schimb filtru	
	Schimb antigel	
	Piese de schimb	
	Alte cheltuieli materiale	
II.	Cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
	Inspekția tehnică periodică	
	Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie	
	Asigurarea CASCO	
	Licență comunitară	
	Impozit pe mijloc de transport	

Nr. crt.	ELEMENTE DE CHELTUIELI	Valori anuale – lei
	Impozit pe terenuri pentru parcare	
	Impozit pe clădiri	
	Redevență	
	Taxă de mediu	
	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	
III.	Cheltuieli cu salariile personalului, din care:	
	- salarii	
	- contribuții sociale obligatorii	
	- alte drepturi asimilate salariilor	
IV.	Cheltuieli de exploatare (I+II+III)	
V.	Cheltuieli financiare	
VI.	Total cheltuieli (IV+V)	
VII.	Profit	
VIII.	Valoare totală servicii de transport (VI+VII)	

Calculul cheltuielilor aferente fiecărui traseu din cele incluse în noua structură propusă s-a realizat pornind de la numărul anual de kilometri planificați pe fiecare traseu în parte.

Numărul de kilometri anuali planificați, pe trasee și grupe de trasee, conform noii propuneri de program de transport (lungime traseu, număr de curse, zilele de circulație din graficele de circulație ale fiecărui traseu, perioada din an în care se efectuează cursele unor trasee) sunt prezentați în tabelul următor:

- Nr. curse L-V – număr curse luni-vineri
- Nr. curse L-S – număr curse luni-sâmbătă
- Nr. curse L-D – număr curse luni-duminică
- Nr. curse S – număr curse sâmbătă

S-au luat în considerare pentru calculul numărului anual de kilometri planificați un număr de 255, respectiv 256 zile lucrătoare (L-V) și un număr de 109, respectiv 110 de zile de sâmbătă și duminică și sărbători legale. Sărbătorile legale sunt considerate: 1-2 ianuarie, prima și a doua zi de Paștele Ortodox și Catolic, 25-26 decembrie. Diferențele între numărul de zile sunt urmare a faptului că pe unele trasee prima și a doua zi de Paște se ia în considerare pentru Paștele Ortodox, pe unele trasee de Paștele Catolic iar pe alte trasee se iau în considerare ca zile libere legale prima și a doua zi de Paște, atât pentru Paștele Ortodox, cât și pentru cel Catolic.

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

- Sărbătoare Paștele Catolic: traseele 1-4, 9, 11-18, 20, 23-25, 27-38, 41, 46
- Sărbătoare Paștele Ortodox: traseele 6, 40, 42-45, 47
- Mixt (Sărbătoare Paștele Catolic și Sărbătoare Paștele Ortodox: traseele 5, 7, 8, 19, 21, 22, 26, 39

Tabel 18 Număr total de km planificați anual pe trasee și grupe de trasee nou propuse

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Nr. curse L-V	Nr. curse L-S	Nr. curse L-D	Nr. curse S	Număr total de km planificați anual / traseu	Număr total de km planificați anual / grupă de trasee
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	5	3		2	37,008.00	213,664.00
	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	1				15,872.00	
	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	2				16,384.00	
	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	6	2		2	76,840.00	
	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	4			2	67,560.00	
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	1				15,360.00	290,422.00
	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	1				16,650.00	
	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	2				68,340.00	
	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	1				31,232.00	
	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55			4		158,840.00	
03	011	Herculian – Baraolt	12	1				6,144.00	62,874.00
	012	Aita Seacă – Baraolt	16	1				8,192.00	
	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	2		2		29,616.00	
	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	2				8,192.00	
	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	1				10,730.00	
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	1				12,288.00	418,342.00
	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	5				51,200.00	
	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	1				15,872.00	
	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	3		3		114,576.00	
	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	5	1			57,204.00	
	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	1				7,650.00	
	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	4				48,960.00	
	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	9				73,728.00	
	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	2				12,288.00	
	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	2				24,576.00	
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	2				22,440.00	512,462.00
	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	3				29,696.00	
	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	4				30,496.00	
	029	Ghelința – Harale – Târgu Secuiesc	23	4				40,254.00	
	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	6		2		93,104.00	
	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	4				38,120.00	
	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	4		2		65,664.00	
	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	2				8,880.00	

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Nr. curse L-V	Nr. curse L-S	Nr. curse L-D	Nr. curse S	Număr total de km planificați anual / traseu	Număr total de km planificați anual / grupă de trasee
	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	3				23,040.00	
	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	1				10,240.00	
	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	7				150,528.00	
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	1				5,180.00	200,764.00
	038	Telechia – Brateș – Covasna	12	1				6,144.00	
	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	4				36,864.00	
	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	2				34,816.00	
	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	3				30,720.00	
	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	2				16,384.00	
	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	3				70,656.00	
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	1				3,584.00	22,644.00
	045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	4				19,060.00	
08	046	Comandău – Covasna	20	1				10,240.00	10,240.00
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	3				9,216.00	9,216.00
Total								1,740,628.00	1,740,628.00

Elementele de cheltuieli pentru cele 47 de trasee din programul de transport propus pentru perioada contractelor de delegare vor fi prezentate tabelar, pentru fiecare categorie de cheltuieli: cheltuieli materiale, cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații, cheltuieli cu salariile personalului. Estimarea cheltuielilor a luat în calcul și posibilele creșteri ale prețurilor pe perioada contractelor de delegare.

Estimarea cheltuielilor s-a realizat luând în considerare informațiile puse la dispoziție de operatorii de transport dar și situațiile de operare a transportului public de călători în conformitate cu cerințele actuale privind normele de poluare și cu caracteristicile tehnice de performanță proprii mijloacelor de transport destinate transportului călătorilor la nivelul Uniunii Europene, în baza unei analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare raportate la noul program de transport propus. În ceea ce privește prețurile utilizate la estimarea cheltuielilor prilejuite de efectuarea serviciilor pe trasee, acestea au fost preluate de pe piața de profil, cu includerea unor creșteri, urmare a evoluției normale a acestora de pe piață.

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

- **Estimare cheltuieli materiale**

Carburanți

Estimarea cheltuielilor cu carburanții s-a realizat pe baza prețurilor de achiziție în vigoare și consumurilor normate standard menționate de producătorii de autovehicule de transport public de persoane de capacitate adaptate după capacitățile de transport (locuri) prezentate în cadrul programului de transport. Prețul carburantului luat în calcul în estimarea cheltuielilor a fost cel practicat pe piață la data elaborării studiului, ținând cont de creșterile din perioada ianuarie-februarie 2022 a prețului combustibililor. La data realizării prezentului studiu de oportunitate, prețul de comercializare a carburantului la nivelul județului Covasna era de 7 lei/litru. În estimarea cheltuielilor cu carburanții s-au luat în considerare consumuri diferite la 100 km, funcție de capacitatea vehiculelor: acestea variază în registrul 19 litri/100 km – 28 litri/100 km.

Amortizare

Estimarea cheltuielilor cu amortizarea s-a realizat conform legislației în vigoare privind calculul amortizării și cu luarea în considerare a unor autovehicule de transport public care respectă normele actuale de poluare și un anumit grad de confort pentru utilizatori, precum și a efectivului de autovehicule necesare a echipa traseele conform noul program de transport propus. Cheltuielile cu amortizarea au fost raportate la durata de amortizare liniară prevăzută pentru autovehiculele de transport public. Estimarea cheltuielilor cu amortizarea s-a realizat pe baza prețurilor de achiziție existente pe piața locală la autovehicule de transport public (cu capacități minime solicitate prin programul de transport): exemplificativ, pentru un autovehicul nou cu o capacitate ≤ 22 locuri s-a considerat 60.000 euro ca preț de referință iar pentru autobuze cu capacitate ≥ 23 locuri s-a considerat 100.000 euro ca preț de referință. Amortizarea s-a apreciat prin prisma duratei de funcționare normale a mijloacelor de transport, astfel cum este specificată în cadrul *Catalogului mijloacelor fixe și duratelor normale de funcționare*, pentru autobuze durata normală de funcționare fiind cuprinsă între 4 și 8 ani.

Service auto (întreținere-reparații)

Cheltuielile cu întreținerea și reparațiile au fost estimate pe baza numărului de autovehicule necesare a echipa traseele de transport, pe capacitatea solicitată a acestora prin noul program de transport, a prețurilor practicate pe piața locală de service-uri auto și pe baza informațiilor puse la dispoziție de operatorii de transport. Estimările au vizat autovehicule cu performanțe care respectă prevederile actuale în materie de grad de poluare și confort, avându-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de servicii și prețuri de achiziție pe piața service-urilor auto locale. Operatorii de transport care au furnizat informații financiare asupra activității de transport județean au raportat costuri cuprinse între 0,13 – 0,49 lei/km pentru cheltuielile cu service-ul auto, cheltuieli raportate la numărul total de kilometri planificați anual,

Cheltuielile cu service-ul auto au inclus și cheltuielile cu anvelopele. Estimarea cheltuielilor cu anvelopele s-a realizat pe baza numărului de kilometri planificați pe fiecare traseu, a numărului de autovehicule care echipează traseele conform noului program de transport propus, a prețurilor medii practicate de producătorii de anvelope pentru autovehicule de transport public de persoane, valabile la data realizării prezentei documentații și a duratei de viață a acestora (circa 100.000 km).

Materiale consumabile (ulei, filtre aer, habitaclu, combustibil, antigel)

Cheltuielile cu astfel de materiale consumabile au fost estimate pe baza numărului de kilometri planificați pe fiecare traseu, a numărului de autovehicule care echipează fiecare traseu și a capacității acestora, astfel cum sunt solicitate prin noul program de transport propus, a prețurilor practicate pe piață de diferiți producători pentru astfel de consumabile, valabile la data întocmirii studiului de oportunitate, a consumurilor normate standard și a informațiilor puse la dispoziție de operatorii de transport. Pentru schimbul de ulei, operatorii au indicat costuri cuprinse între 0,03-0,11 lei/km, pentru schimbul de filtru costuri cuprinse între 0,028-0,05 lei/km, pentru schimbul de antigel costuri cuprinse între 0,008-0,24 lei/km, toate aceste costuri fiind desigur raportate la numărul total de kilometri parcurși anual.

Piese de schimb

Cheltuielile cu piesele de schimb s-au estimat pe baza unei analize a eficienței costurilor de operare în practica curentă a transportului public și în parte pe informațiile puse la dispoziție de operatorii de transport. Valorile sunt diferite funcție de capacitatea vehiculelor care echipează fiecare traseu. Valoarea acestei categorii de cheltuieli depinde în mare măsură de vechimea parcului auto pus la dispoziție de către operatorii de transport. Estimările s-au determinat avându-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de servicii și prețuri de achiziție. Pentru piesele de schimb, din informațiile financiare furnizate de operatorii de transport au rezultat costuri cuprinse între 0,07-0,70 lei/km raportate la numărul total de kilometri parcurși.

Alte cheltuieli materiale

În această categorie este inclusă o sumă ce reprezintă alte cheltuieli materiale neprevăzute raportate la activitatea de transport public județean cu luarea în considerare a informațiilor furnizate de operatorii de transport și care se reflectă în tarifele practicate pe traseele de transport județean din județul Covasna. Estimarea altor cheltuieli materiale a inclus și posibile creșteri ale prețurilor pe durata contractelor de delegare (10 ani).

Estimarea cheltuielilor materiale nu include TVA.

În tabelul următor este prezentată estimarea cheltuielilor materiale anuale pentru fiecare dintre cele 47 de trasee, pe diferite categorii de cheltuieli.

Tabel 19 Estimare cheltuieli materiale anuale pe trasee – lei

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve	Număr total de km planificații anual	Cheltuieli cu carburanții	Cheltuieli cu amortizarea	Cheltuieli cu serviciul auto	Cheltuieli materiale consumabile (ulei, filtre aer, habitacul, combustibil, antigel)	Total piese de schimb	Alte cheltuieli materiale	Total cheltuieli materiale
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	1	1	37,008.00	60,954.35	100,000.00	22,204.80	11,102.40	25,905.60	99,075.22	293,336.77
	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	1		15,872.00	26,142.12	50,000.00	9,523.20	4,761.60	11,110.40	5,076.87	95,503.78
	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	1		16,384.00	26,985.41	50,000.00	9,830.40	4,915.20	11,468.80	5,159.99	96,891.00
	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	1		76,840.00	126,560.00	50,000.00	46,104.00	23,052.00	53,788.00	203,662.72	449,378.72
	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	2		67,560.00	119,223.53	100,000.00	40,536.00	20,268.00	47,292.00	65,463.91	345,491.44
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	1		15,360.00	21,684.71	30,000.00	9,216.00	3,840.00	9,216.00	48,071.86	112,812.56
	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	1		16,650.00	27,423.53	50,000.00	9,990.00	4,995.00	11,655.00	26,015.88	118,424.41
	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	2		68,340.00	112,560.00	100,000.00	47,838.00	20,502.00	47,838.00	131,495.20	412,395.20
	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	1		31,232.00	51,440.94	29,700.00	18,739.20	9,369.60	21,862.40	32,778.04	142,027.78
	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	1	1	158,840.00	224,244.71	60,000.00	79,420.00	39,710.00	95,304.00	99,735.74	503,110.45
03	011	Herculian – Baraolt	12	1		6,144.00	10,119.53	28,000.00	3,686.40	1,843.20	4,300.80	1,438.50	45,087.63
	012	Aita Seacă – Baraolt	16	1		8,192.00	13,492.71	50,000.00	4,915.20	2,457.60	5,734.40	2,298.00	73,163.50
	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	1	1	29,616.00	48,779.29	100,000.00	17,769.60	8,884.80	20,731.20	3,923.30	179,356.99
	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	1		8,192.00	11,565.18	30,000.00	4,096.00	2,048.00	4,915.20	1,578.73	49,287.91

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve	Număr total de km planificați anual	Cheltuieli cu carburanții	Cheltuieli cu amortizarea	Cheltuieli cu serviciul auto	Cheltuieli materiale consumabile (ulei, filtre aer, habitacul, combustibil, antigel)	Total piese de schimb	Alte cheltuieli materiale	Total cheltuieli materiale
	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	1		10,730.00	15,148.24	30,000.00	5,365.00	2,682.50	6,438.00	1,789.01	54,984.75
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	1		12,288.00	17,347.76	30,000.00	6,144.00	3,072.00	7,372.80	1,918.10	58,481.86
	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	1		51,200.00	84,329.41	50,000.00	30,720.00	15,360.00	35,840.00	75,687.29	256,096.71
	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	1		15,872.00	26,142.12	50,000.00	9,523.20	4,761.60	11,110.40	10,153.73	100,580.65
	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	1		114,576.00	188,713.41	50,000.00	68,745.60	34,372.80	80,203.20	274,322.76	616,154.57
	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	1		57,204.00	94,218.35	50,000.00	34,322.40	17,161.20	40,042.80	129,659.61	325,361.57
	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	1		7,650.00	10,800.00	30,000.00	3,825.00	1,912.50	4,590.00	3,067.65	49,605.15
	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	1		48,960.00	80,640.00	50,000.00	29,376.00	14,688.00	34,272.00	66,872.32	241,576.32
	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	1	1	73,728.00	121,434.35	100,000.00	44,236.80	22,118.40	51,609.60	186,669.53	474,459.09
	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	1		12,288.00	17,347.76	30,000.00	6,144.00	3,072.00	7,372.80	5,114.93	61,678.69
	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	2		24,576.00	34,695.53	60,000.00	12,288.00	6,144.00	14,745.60	3,836.19	116,963.72
	05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	1		22,440.00	36,960.00	50,000.00	13,464.00	6,732.00	15,708.00	45,459.68
027		Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	1		29,696.00	48,911.06	50,000.00	17,817.60	8,908.80	20,787.20	68,819.59	194,457.05
028		Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	1		30,496.00	50,228.71	50,000.00	18,297.60	9,148.80	21,347.20	90,903.61	218,578.71

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve	Număr total de km planificați anual	Cheltuieli cu carburanții	Cheltuieli cu amortizarea	Cheltuieli cu serviciul auto	Cheltuieli materiale consumabile (ulei, filtre aer, habitacul, combustibil, antigel)	Total piese de schimb	Alte cheltuieli materiale	Total cheltuieli materiale
	029	Ghelița – Harale – Târgu Secuiesc	23	1		40,254.00	66,300.71	50,000.00	24,152.40	12,076.20	28,177.80	117,459.62	269,988.92
	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	2	1	93,104.00	153,347.76	150,000.00	55,862.40	27,931.20	65,172.80	294,004.21	681,145.57
	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	1		38,120.00	62,785.88	50,000.00	22,872.00	11,436.00	26,684.00	86,888.94	233,982.82
	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	1		65,664.00	108,152.47	50,000.00	39,398.40	19,699.20	45,964.80	105,285.95	322,536.02
	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	1		8,880.00	14,625.88	50,000.00	5,328.00	2,664.00	6,216.00	4,730.03	77,347.92
	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	1		23,040.00	37,948.24	50,000.00	13,824.00	6,912.00	16,128.00	49,924.89	158,609.13
	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	1		10,240.00	14,456.47	30,000.00	5,120.00	2,560.00	6,144.00	3,496.83	55,633.30
	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	2		150,528.00	247,928.47	100,000.00	90,316.80	45,158.40	105,369.60	294,386.64	777,790.31
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	1		5,180.00	7,312.94	30,000.00	2,590.00	1,295.00	3,108.00	2,658.36	43,856.30
	038	Telechia – Brateș – Covasna	12	1		6,144.00	8,673.88	30,000.00	3,072.00	1,536.00	3,686.40	2,818.10	46,099.98
	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	1	1	36,864.00	60,717.18	100,000.00	22,118.40	11,059.20	25,804.80	13,181.97	207,076.75
	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	1		34,816.00	57,344.00	50,000.00	20,889.60	10,444.80	24,371.20	9,782.98	148,461.38
	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	1		30,720.00	50,597.65	50,000.00	18,432.00	9,216.00	21,504.00	52,412.38	180,658.02

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve	Număr total de km planificați anual	Cheltuieli cu carburanții	Cheltuieli cu amortizarea	Cheltuieli cu serviciul auto	Cheltuieli materiale consumabile (ulei, filtre aer, habitacul, combustibil, antigel)	Total piese de schimb	Alte cheltuieli materiale	Total cheltuieli materiale
	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	1		16,384.00	23,130.35	30,000.00	8,192.00	4,096.00	9,830.40	4,514.93	69,933.28
	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	1		70,656.00	116,374.59	50,000.00	42,393.60	21,196.80	49,459.20	27,942.42	257,907.41
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	1		3,584.00	4,005.65	25,000.00	1,792.00	716.80	1,433.60	988.44	32,502.89
	045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	1		19,060.00	21,302.35	25,000.00	9,530.00	3,812.00	7,624.00	2,018.05	61,662.40
08	046	Comandău – Covasna	20	1		10,240.00	11,444.71	25,000.00	5,120.00	2,048.00	4,096.00	1,192.72	44,805.42
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	1		9,216.00	10,300.24	25,000.00	4,608.00	1,843.20	3,686.40	908.76	42,660.19

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

Inspekția tehnică periodică

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

- numărul de autovehicule prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este solicitat în cadrul programului de transport;
- faptul că ITP se face la 6 luni pentru autovehicule transport persoane care au mai mult de 8 locuri pe scaune în afara locului conducătorului;
- prețurile practicate pe piața locală pentru prestarea serviciilor de ITP a vehiculelor de transport persoane care se încadrează în capacitățile minime menționate în propunerea de program de transport, valabile la data elaborării studiului;
- informațiile furnizate de operatorii de transport (din informațiile furnizate de operatorii de transport a rezultat un cost mediu pe vehicul pe an cu ITP de circa 680 lei);

Asigurare de răspundere civilă auto obligatorie – RCA

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

- numărul de autovehicule prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este solicitat în cadrul programului de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor prevăzute pentru fiecare traseu în parte, astfel cum este solicitată în programul de transport;
- prețurile practicate pe piața locală de societățile de asigurare, valabile la data elaborării studiului;
- informațiile furnizate de operatorii de transport (pe baza acestor informații au rezultat costuri medii anuale RCA pentru un autovehicul de circa 5.578 lei).

Asigurare CASCO

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

- numărul de autovehicule prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este solicitat în cadrul programului de transport;
- capacitatea minimă necesară a autovehiculelor prevăzute pentru fiecare traseu, astfel cum este solicitat în programul de transport propus;
- prețurile practicate pe piața locală de societățile de asigurare, valabile la data elaborării prezentului studiu.

Licența comunitară

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

Taxa de drum

Estimarea cheltuielilor cu taxa de drum s-a raportat la numărul de autovehicule de pe traseu și capacitatea acestora și la valoarea acestor taxe, astfel cum este prevăzută în reglementările legale. Ordonanța nr. 15 din 24 ianuarie 2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România cu modificările și completările ulterioare prevede tarifele utilizate pentru taxa de

drum pentru vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) la 320 euro pentru o perioadă de 12 luni și la 560 de euro pentru o perioadă de 12 luni pentru autovehiculele de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto).

Asigurarea de risc a bagajelor și persoanelor

Estimarea cheltuielilor cu asigurarea de risc a bagajelor și persoanelor s-a raportat la numărul de autovehicule de pe traseu și la informațiile furnizate de operatorii de transport.

În ceea ce privește cheltuielile cu *impozitul pe mijloace de transport*, este de menționat că Legea 227/2015 (Codul Fiscal) cu modificările și completările ulterioare prevede la art. 469, lit. g) că nu se datorează impozitul pe mijloacele de transport pentru mijloacele de transport ale persoanelor juridice, care sunt utilizate pentru servicii de transport public de pasageri în regim urban sau suburban, inclusiv transportul de pasageri în afara unei localități, dacă tariful de transport este stabilit în condiții de transport public.

Impozit pe terenuri pentru parcare

Pentru estimarea cheltuielilor cu impozitul pentru terenuri pentru parcare s-a luat în considerare o sumă fixă pentru fiecare traseu raportată la numărul de autovehicule prevăzute pe fiecare traseu, cu respectarea valorii impozitelor pe terenuri astfel cum sunt reglementate de ANAF și cu luarea în considerare a informațiilor furnizate de operatorii de transport și a unor posibile creșteri în anii următori.

Alte cheltuieli cu taxe, impozite și autorizații

Estimarea acestor cheltuieli s-a bazat pe informațiile puse la dispoziție de operatorii de transport și include un procent din cheltuielile cu taxe, impozite și autorizații reprezentând alte cheltuieli (neprevăzute) prilejuite de modificarea diferitelor taxe, impozite și autorizații necesare pentru desfășurarea serviciului de transport public.

Deoarece în cadrul contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean Entitatea Contractantă (Consiliul Județean Covasna) nu pune la dispoziție mijloace de transport, nu au fost prevăzute cheltuieli cu redevența.

Tabelul următor include estimarea cheltuielilor anuale cu taxe/impozite și autorizații pentru fiecare dintre cele 47 de trasee din programul de transport propus pe durata contractelor de delegare.

Tabel 20 Estimarea cheltuielilor anuale cu taxe/impozite și autorizații pe trasee – lei

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Cap. de transport (locuri)	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve	Cheltuieli cu ITP	Cheltuieli cu RCA	Cheltuieli cu CASCO	Licență comunitară	Cheltuieli cu taxa drum	Cheltuieli cu asigurare risc	Cheltuieli cu impozit terenuri pentru parcare	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	≥ 23	1	1	2,000.00	15,600.00	14,000.00	1,940.00	5,600.00	3,000.00	900.00	4,304.00	47,344.00
	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	1,076.00	22,596.00
	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	1,076.00	22,596.00
	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	4,304.00	25,824.00
	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	≥ 23	2		2,000.00	15,600.00	14,000.00	1,940.00	5,600.00	3,000.00	900.00	8,608.00	51,648.00
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	791.00	16,611.00
	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	≥ 23	1		1,000.00	4,000.00	7,000.00	970.00	2,100.00	1,500.00	450.00	1,702.00	18,722.00
	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	≥ 23	2		2,000.00	15,600.00	14,000.00	1,940.00	5,600.00	3,000.00	900.00	8,608.00	51,648.00
	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	1,076.00	22,596.00
	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	≤ 22	1	1	2,000.00	11,600.00	10,000.00	1,940.00	3,200.00	2,000.00	900.00	3,164.00	34,804.00
03	011	Herculian – Baraolt	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	1,076.00	22,596.00
	012	Aita Seacă – Baraolt	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	1,076.00	22,596.00
	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	≥ 23	1	1	2,000.00	15,600.00	14,000.00	1,940.00	5,600.00	3,000.00	900.00	2,152.00	45,192.00

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Cap. de transport (locuri)	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve	Cheltuieli cu ITP	Cheltuieli cu RCA	Cheltuieli cu CASCO	Licență comunitară	Cheltuieli cu taxa drum	Cheltuieli cu asigurare risc	Cheltuieli cu impozit terenuri pentru parcare	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații
	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	≤ 22	1		1,000.00	5,000.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	826.10	15,846.10
	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	791.00	16,611.00
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	949.20	16,769.20
	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	2,152.00	23,672.00
	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	2,152.00	23,672.00
	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	2,152.00	23,672.00
	020	Sfântu Gheorghe – Sâncraiu – Dobolii de Jos	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	10,760.00	32,280.00
	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	1,582.00	17,402.00
	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	2,152.00	23,672.00
	023	Sântionluca – Ozun – Sfântu Gheorghe	≥ 23	1	1	2,000.00	15,600.00	14,000.00	1,940.00	5,600.00	3,000.00	900.00	4,304.00	47,344.00
	024	Ozun – Sfântu Gheorghe	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	1,582.00	17,402.00
	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	≤ 22	2		2,000.00	11,600.00	10,000.00	1,940.00	3,200.00	2,000.00	900.00	1,582.00	33,222.00
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	2,152.00	23,672.00

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Cap. de transport (locuri)	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve	Cheltuieli cu ITP	Cheltuieli cu RCA	Cheltuieli cu CASCO	Licență comunitară	Cheltuieli cu taxa drum	Cheltuieli cu asigurare risc	Cheltuieli cu impozit terenuri pentru parcare	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații
	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	2,152.00	23,672.00
	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	3,228.00	24,748.00
	029	Ghelința – Harale – Târgu Secuiesc	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	4,304.00	25,824.00
	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	≥ 23	2	1	3,000.00	23,400.00	21,000.00	2,910.00	8,400.00	4,500.00	1,350.00	16,140.00	80,700.00
	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	3,228.00	24,748.00
	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	3,228.00	24,748.00
	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	2,152.00	23,672.00
	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	2,152.00	23,672.00
	035	Icșfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	1,582.00	17,402.00
	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	≥ 23	2		2,000.00	15,600.00	14,000.00	1,940.00	5,600.00	3,000.00	900.00	4,304.00	47,344.00
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	1,582.00	17,402.00
	038	Telechia – Brateș – Covasna	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	1,582.00	17,402.00
	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	≥ 23	1	1	2,000.00	15,600.00	14,000.00	1,940.00	5,600.00	3,000.00	900.00	4,304.00	47,344.00
	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	2,152.00	23,672.00

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	Cap. de transport (locuri)	Nr. veh. active	Nr. veh. rezerve	Cheltuieli cu ITP	Cheltuieli cu RCA	Cheltuieli cu CASCO	Licență comunitară	Cheltuieli cu taxa drum	Cheltuieli cu asigurare risc	Cheltuieli cu impozit terenuri pentru parcare	Alte cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Total cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații
	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	9,684.00	31,204.00
	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	1,582.00	17,402.00
	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	≥ 23	1		1,000.00	7,800.00	7,000.00	970.00	2,800.00	1,500.00	450.00	6,456.00	27,976.00
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	5,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	791.00	16,611.00
	045	Barcani – Întorsura Buzăului	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	6,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	841.00	17,661.00
08	046	Comandău – Covasna	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	3,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	691.00	14,511.00
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	≤ 22	1		1,000.00	5,800.00	3,000.00	970.00	1,600.00	1,000.00	450.00	691.00	14,511.00

- **Estimare cheltuieli cu salariile personalului**

Cheltuielile cu personalul s-au fundamentat în funcție de prevederile legale în materie și în corelație cu principiul eficienței economice. Estimarea cheltuielilor cu salariile personalului pentru fiecare traseu s-a realizat pornind de la următoarele aspecte:

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

În tabelul următor sunt prezentate estimările cheltuielilor cu salariile personalului pentru cele 47 de trasee din propunerea de program de transport.

Tabel 21 Estimarea cheltuielilor anuale cu salariile personalului pe trasee – lei

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. vehicule active necesare	Total cheltuieli anuale cu salariile/traseu
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	10	1	222,331.20
	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	1	1	49,291.20
	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	2	1	49,291.20
	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	10	1	291,547.20
	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	6	2	187,723.20
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	1	1	101,203.20
	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	1	1	53,617.20
	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	2	2	135,811.20
	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	1	1	73,516.80
	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	4	1	187,723.20
03	011	Herculian – Baraolt	12	1	1	42,369.60
	012	Aita Seacă – Baraolt	16	1	1	42,369.60
	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	4	1	135,811.20
	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	2	1	49,291.20
	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	1	1	40,639.20
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	1	1	24,645.60
	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	5	1	111,165.60
	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	1	1	41,949.60
	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	6	1	197,685.60
	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	6	1	128,469.60
	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	1	1	41,949.60

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Nr. curse planificate	Nr. vehicule active necesare	Total cheltuieli anuale cu salariile/traseu
	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	4	1	93,861.60
	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	9	1	180,381.60
	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	2	1	76,557.60
	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	2	2	69,636.00
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	2	1	75,890.18
	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	3	1	110,498.18
	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	4	1	127,802.18
	029	Ghelița – Harale – Târgu Secuiesc	23	4	1	131,262.98
	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	8	2	197,018.18
	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	4	1	176,253.38
	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	6	1	214,322.18
	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	2	1	45,608.18
	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	3	1	110,498.18
	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	1	1	41,282.18
	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	7	2	214,322.18
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	1	1	36,444.00
	038	Telechia – Brateș – Covasna	12	1	1	45,096.00
	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	4	1	79,704.00
	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	2	1	79,704.00
	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	3	1	148,920.00
	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	2	1	79,704.00
	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	3	1	121,233.60
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	1	1	54,012.00
	045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	4	1	105,924.00
08	046	Comandău – Covasna	20	1	1	83,112.00
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	3	1	68,355.20

Estimarea valorii totale a serviciilor de transport a inclus un nivel al profitului rezonabil de 4,67% prin raportare la rata SWAP comunicată pe pagina https://ec.europa.eu/competition-policy/state-aid/legislation/sgei/swap-rate-proxies_en a Comisiei Europene, valabile de la 01.01.2022 la 30.06.2022 pentru contractele cu o durată de 10 ani. Rata profitului rezonabil de 4,67% este rezultată din 3,67% - rata SWAP aferentă unui contract cu o durată de 10 ani la care se adaugă 100 puncte de bază (1%).

De asemenea, în cadrul valorii totale a serviciilor de transport au fost incluse cheltuieli indirecte, administrative și generale ale operatorului de transport ca și cotă parte din cheltuielile de exploatare.

În tabelul următor este prezentată valoarea totală a serviciilor pe categorii de cheltuielile totale, cu includerea profitului rezonabil, pentru fiecare dintre cele 47 de trasee din programul de transport propus pe perioada contractelor de delegare.

Tabel 22 Estimare valoare totală anuală servicii de transport – lei

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Cheltuieli cu salariile	Total cheltuieli directe	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit 4,67%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	293,336.77	47,344.00	222,331.20	563,011.97	45,040.96	608,052.93	28,396.07	636,449.00
	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	95,503.78	22,596.00	49,291.20	167,390.98	13,391.28	180,782.26	8,442.53	189,224.79
	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	96,891.00	22,596.00	49,291.20	168,778.20	13,502.26	182,280.46	8,512.50	190,792.96
	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	449,378.72	25,824.00	291,547.20	766,749.92	61,339.99	828,089.91	38,671.80	866,761.71
	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	345,491.44	51,648.00	187,723.20	584,862.64	46,789.01	631,651.65	29,498.13	661,149.78
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	112,812.56	16,611.00	101,203.20	230,626.76	18,450.14	249,076.91	11,631.89	260,708.80
	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	118,424.41	18,722.00	53,617.20	190,763.61	15,261.09	206,024.70	9,621.35	215,646.05
	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	412,395.20	51,648.00	135,811.20	599,854.40	59,985.44	659,839.84	30,814.52	690,654.36
	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	142,027.78	22,596.00	73,516.80	238,140.58	19,051.25	257,191.82	12,010.86	269,202.68
	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	503,110.45	34,804.00	187,723.20	725,637.65	58,051.01	783,688.66	36,598.26	820,286.92
03	011	Herculian – Baraolt	12	44,847.88	22,596.00	42,369.60	109,813.48	8,236.01	118,049.49	5,512.91	123,562.40
	012	Aita Seacă – Baraolt	16	72,780.50	22,596.00	42,369.60	137,746.10	10,330.96	148,077.06	6,915.20	154,992.26
	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	179,356.99	45,192.00	135,811.20	360,360.19	27,027.01	387,387.21	18,090.98	405,478.19
	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	49,024.79	15,846.10	49,291.20	114,162.09	8,562.16	122,724.24	5,731.22	128,455.46
	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	54,686.58	16,611.00	40,639.20	111,936.78	8,395.26	120,332.04	5,619.51	125,951.54
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	58,481.86	16,769.20	24,645.60	99,896.66	7,492.25	107,388.91	5,015.06	112,403.97
	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	256,096.71	23,672.00	111,165.60	390,934.31	29,320.07	420,254.38	19,625.88	439,880.26
	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	100,580.65	23,672.00	41,949.60	166,202.25	12,465.17	178,667.42	8,343.77	187,011.19

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Cheltuieli cu salariile	Total cheltuieli directe	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit 4,67%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	616,154.57	23,672.00	197,685.60	837,512.17	62,813.41	900,325.58	42,045.20	942,370.79
	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	325,361.57	32,280.00	128,469.60	486,111.17	36,458.34	522,569.50	24,404.00	546,973.50
	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	49,605.15	17,402.00	41,949.60	108,956.75	8,171.76	117,128.51	5,469.90	122,598.41
	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	241,576.32	23,672.00	93,861.60	359,109.92	26,933.24	386,043.16	18,028.22	404,071.38
	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	474,459.09	47,344.00	180,381.60	702,184.69	52,663.85	754,848.54	35,251.43	790,099.97
	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	61,678.69	17,402.00	76,557.60	155,638.29	11,672.87	167,311.16	7,813.43	175,124.59
	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	116,963.72	33,222.00	69,636.00	219,821.72	16,486.63	236,308.35	11,035.60	247,343.95
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	152,615.68	23,672.00	75,890.18	252,177.86	25,217.79	277,395.65	12,954.38	290,350.02
	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	194,457.05	23,672.00	110,498.18	328,627.23	32,862.72	361,489.95	16,881.58	378,371.53
	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	218,578.71	24,748.00	127,802.18	371,128.89	37,112.89	408,241.78	19,064.89	427,306.68
	029	Ghelința – Harale – Târgu Secuiesc	23	269,988.92	25,824.00	131,262.98	427,075.91	42,707.59	469,783.50	21,938.89	491,722.39
	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	681,145.57	80,700.00	197,018.18	958,863.75	124,652.29	1,083,516.04	50,600.20	1,134,116.24
	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	233,982.82	24,748.00	176,253.38	434,984.21	52,198.10	487,182.31	22,751.41	509,933.72
	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	322,536.02	24,748.00	214,322.18	561,606.20	67,392.74	628,998.94	29,374.25	658,373.20
	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	77,347.92	23,672.00	45,608.18	146,628.10	14,662.81	161,290.91	7,532.29	168,823.19
	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	158,609.13	23,672.00	110,498.18	292,779.31	29,277.93	322,057.24	15,040.07	337,097.32
	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	55,633.30	17,402.00	41,282.18	114,317.48	11,431.75	125,749.23	5,872.49	131,621.72
	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	777,790.31	47,344.00	214,322.18	1,039,456.49	98,748.37	1,138,204.85	53,154.17	1,191,359.02

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Total cheltuieli materiale	Total cheltuieli cu taxe/impozite și autorizații	Cheltuieli cu salariile	Total cheltuieli directe	Alte cheltuieli (indirecte, administrative, generale)	Total cheltuieli	Profit 4,67%	Valoare totală anuală servicii transport/traseu
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	43,856.30	17,402.00	36,444.00	97,702.30	7,718.48	105,420.78	4,923.15	110,343.93
	038	Telechia – Brateș – Covasna	12	46,099.98	17,402.00	45,096.00	108,597.98	8,579.24	117,177.22	5,472.18	122,649.40
	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	207,076.75	47,344.00	79,704.00	334,124.75	26,061.73	360,186.48	16,820.71	377,007.19
	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	148,461.38	23,672.00	79,704.00	251,837.38	19,895.15	271,732.53	12,689.91	284,422.44
	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	180,658.02	31,204.00	148,920.00	360,782.02	43,293.84	404,075.87	18,870.34	422,946.21
	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	69,933.28	17,402.00	79,704.00	167,039.28	13,196.10	180,235.38	8,416.99	188,652.37
	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	257,907.41	27,976.00	121,233.60	407,117.01	28,498.19	435,615.20	20,343.23	455,958.43
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	32,502.89	16,611.00	54,012.00	103,125.89	5,156.29	108,282.18	5,056.78	113,338.96
	045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	61,662.40	17,661.00	105,924.00	185,247.40	9,262.37	194,509.77	9,083.61	203,593.38
08	046	Comandău – Covasna	20	44,805.42	14,511.00	83,112.00	142,428.42	7,121.42	149,549.84	6,983.98	156,533.82
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	42,660.19	14,511.00	68,355.20	125,526.39	6,276.32	131,802.71	6,155.19	137,957.90

Tariful mediu lei/km obținut pentru fiecare traseu din cele 47 propuse în noul program de transport, determinat în urma estimărilor diferitelor categorii de cheltuieli prilejuite de activitatea de transport județean la care se adaugă profitul rezonabil convenit operatorului este prezentat în tabelul următor:

Tabel 23 Tarif mediu lei/km calculat pe baza estimării elementelor de cheltuieli

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Număr total de km planificați anual	Valoare totală anuală servicii transport/traseu	Tarif mediu lei/km (valoarea totală anuală servicii/nr. km planificați anual - lei
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	37,008.00	636,449.00	17.20
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	15,872.00	189,224.79	11.92
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	16,384.00	190,792.96	11.65
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	76,840.00	866,761.71	11.28
01	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	67,560.00	661,149.78	9.79
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	15,360.00	260,708.80	16.97
02	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	16,650.00	215,646.05	12.95
02	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	68,340.00	690,654.36	10.11
02	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	31,232.00	269,202.68	8.62
02	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	158,840.00	820,286.92	5.16
03	011	Herculian – Baraolt	12	6,144.00	123,562.40	20.11
03	012	Aita Seacă – Baraolt	16	8,192.00	154,992.26	18.92
03	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	29,616.00	405,478.19	13.69
03	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	8,192.00	128,455.46	15.68
03	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	10,730.00	125,951.54	11.74
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	12,288.00	112,403.97	9.15
04	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	51,200.00	439,880.26	8.59
04	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	15,872.00	187,011.19	11.78
04	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	114,576.00	942,370.79	8.22
04	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	57,204.00	546,973.50	9.56
04	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	7,650.00	122,598.41	16.03
04	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	48,960.00	404,071.38	8.25
04	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	73,728.00	790,099.97	10.72
04	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	12,288.00	175,124.59	14.25
04	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	24,576.00	247,343.95	10.06
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	22,440.00	290,350.02	12.94
05	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	29,696.00	378,371.53	12.74
05	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	30,496.00	427,306.68	14.01
05	029	Ghelința – Harale – Târgu Secuiesc	23	40,254.00	491,722.39	12.22
05	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	93,104.00	1,134,116.24	12.18
05	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	38,120.00	509,933.72	13.38
05	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	65,664.00	658,373.20	10.03

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Număr total de km planificați anual	Valoare totală anuală servicii transport/traseu	Tarif mediu lei/km (valoarea totală anuală servicii/nr. km planificați anual - lei)
05	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	8,880.00	168,823.19	19.01
05	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	23,040.00	337,097.32	14.63
05	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	10,240.00	131,621.72	12.85
05	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	150,528.00	1,191,359.02	7.91
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	5,180.00	110,343.93	21.30
06	038	Telechia – Brateș – Covasna	12	6,144.00	122,649.40	19.96
06	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	36,864.00	377,007.19	10.23
06	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	34,816.00	284,422.44	8.17
06	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	30,720.00	422,946.21	13.77
06	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	16,384.00	188,652.37	11.51
06	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	70,656.00	455,958.43	6.45
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	3,584.00	113,338.96	31.62
07	045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	19,060.00	203,593.38	10.68
08	046	Comandău – Covasna	20	10,240.00	156,533.82	15.29
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	9,216.00	137,957.90	14.97
Total				1,740,628.00	17,999,673.97	Media 12.94

În valorile rezultate ale tarifelor medii lei/km se remarcă în cazul unor trasee valori mari, explicabile prin faptul că pe traseele respective volumul prestației anuale, conform curselor din programul de transport este unul redus, dar chiar și în cazul acestor trasee au fost prevăzute cheltuieli cu amortizarea mijloacelor de transport. Această cheltuială crește valoarea serviciilor de transport, fapt reflectat în nivelul foarte crescut al tarifului mediu lei/km obținut. Structurarea traseelor pe grupe conferă avantajul că cheltuielile mai mari de pe aceste trasee pot fi acoperite de veniturile obținute pe traseele mai rentabile din cadrul grupelor, sau de posibilitatea de a partaja partaja resursele în cadrul grupei (ex: șoferul alocat pentru executarea unui traseu care are o singură cursă sau chiar 2, ar putea fi implicat, desigur, dacă programul de circulație o permite, și pe executarea curselor de pe alte trasee din cadrul grupei).

Valoarea totală anuală a serviciilor de transport pe fiecare grupă de trasee din cele 9 prevăzute în programul de transport propus este prezentată în tabelul următor:

Tabel 24 Valoarea totală anuală a serviciilor de transport pe trasee și grupe de trasee

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	636,449.00	2,544,378.24
	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	189,224.79	
	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	190,792.96	
	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	866,761.71	
	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	661,149.78	
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	260,708.80	2,256,498.81
	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	215,646.05	
	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	690,654.36	
	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	269,202.68	
	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	820,286.92	
03	011	Herculian – Baraolt	12	123,562.40	938,439.86
	012	Aita Seacă – Baraolt	16	154,992.26	
	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	405,478.19	
	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	128,455.46	
	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	125,951.54	
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	112,403.97	3,967,878.00
	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	439,880.26	
	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	187,011.19	
	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	942,370.79	
	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	546,973.50	
	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	122,598.41	
	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	404,071.38	
	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	790,099.97	
	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	175,124.59	
	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	247,343.95	
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	290,350.02	5,719,075.03
	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	378,371.53	
	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	427,306.68	
	029	Ghelința – Harale – Târgu Secuiesc	23	491,722.39	
	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	1,134,116.24	
	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	509,933.72	
	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	658,373.20	
	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	168,823.19	
	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	337,097.32	
	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	131,621.72	
	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	1,191,359.02	

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	110,343.93	1,961,979.96
	038	Telechia – Brateș – Covasna	12	122,649.40	
	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	377,007.19	
	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	284,422.44	
	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	422,946.21	
	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	188,652.37	
	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	455,958.43	
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	113,338.96	316,932.34
	045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	203,593.38	
08	046	Comandău – Covasna	20	156,533.82	156,533.82
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	137,957.90	137,957.90
Total				17,999,673.97	17,999,673.97

- **Estimare venituri**

Estimarea veniturilor pe fiecare traseu s-a realizat pe baza fluxurilor de călători pe trasee evaluate în cadrul studiului de trafic care au condus la stabilirea unor potențiale anuale de călătorii pe fiecare traseu, în corelație și cu caracteristicile demografice ale localităților. Numărul de călătorii estimat pe fiecare traseu au fost înmulțite cu tarifele de călătorie practicate actual între stațiile de pe traseele de transport județean. Tariful mediu de călătorie pentru fiecare traseu a fost determinat pe baza lungimii ponderate a călătoriei, în general aceasta fiind mai mare decât jumătatea traseului, astfel că raportarea tarifului călătoriei s-a făcut la circa 75% din lungimea traseului. Pentru traseele de mai mici lungimi, care au doar 1 sau 2 stații intermediare pe traseu, s-a luat în considerare un tarif unic pe traseu.

Tabel 25 Estimare venituri pe trasee/grupe de trasee

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Grupa	Nr. călătorii	Tarif mediu ponderat călătorie - lei	Venituri totale anuale traseu - lei	Venituri totale anuale grupă de trasee - lei
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	1	122,470	5.00	612,352.00	2,545,997.68
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31		18,432	7.00	129,024.00	
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16		43,254	6.00	259,522.56	
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17		140,472	6.50	913,068.00	
01	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30		90,290	7.00	632,031.12	
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	2	15,898	10.00	158,976.00	2,258,179.50

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Grupa	Nr. călătorii	Tarif mediu ponderat călătorie - lei	Venituri totale anuale traseu - lei	Venituri totale anuale grupă de trasee - lei
02	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45		18,315	13.00	238,095.00	
02	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67		25,245	15.30	386,248.50	
02	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61		31,283	12.00	375,398.40	
02	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55		73,297	15.00	1,099,461.60	
03	011	Herculian – Baraolt	12	3	21,356	6.00	128,133.12	940,379.93
03	012	Aita Seacă – Baraolt	16		21,604	7.00	151,226.88	
03	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12		94,354	4.50	424,593.90	
03	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8		29,491	4.50	132,710.40	
03	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29		10,638	9.75	103,715.63	
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	4	13,066	5.60	73,170.94	3,970,596.72
04	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20		99,328	5.00	496,640.00	
04	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31		18,432	9.75	239,616.00	
04	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31		110,772	6.75	996,948.00	
04	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18		106,604	5.00	533,020.00	
04	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15		14,586	5.25	102,102.00	
04	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24		77,520	5.60	434,112.00	
04	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16		129,024	4.80	774,144.00	
04	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12		30,863	5.00	154,316.80	
04	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24		29,737	5.60	166,526.98	
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	5	29,396	7.50	220,473.00	5,720,869.36
05	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22		55,296	8.00	442,368.00	
05	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16		65,841	6.40	421,382.40	
05	029	Ghelința – Harale – Târgu Secuiesc	23		74,547	7.50	559,104.00	
05	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22		146,980	7.00	1,028,858.60	
05	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20		68,616	7.50	514,620.00	
05	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32		98,165	7.20	706,786.56	
05	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12		26,936	6.40	172,390.40	
05	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15		55,910	6.00	335,462.40	
05	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20		9,800		97,996.80	
05	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	101,786		1,221,427.20		
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	6	6,568		32,837.50	1,963,113.20
06	038	Telechia – Brateș – Covasna	12		7,863		39,312.50	
06	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18		67,728		406,368.00	
06	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34		33,997		305,971.20	
06	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20		52,224		522,240.00	

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Grupa	Nr. călătorii	Tarif mediu ponderat călătorie - lei	Venituri totale anuale traseu - lei	Venituri totale anuale grupă de trasee - lei
06	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16		20,480		81,920.00	
06	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46		52,224		574,464.00	
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	7	21,658	3.50	75,801.60	328,473.60
07	045	Barcani – Întorsura Buzăului	10		67,379	3.75	252,672.00	
08	046	Comandău – Covasna	20	8	17,280	10.00	172,800.00	172,800.00
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	9	48,998		151,895.04	151,895.04

Comparația dintre veniturile și cheltuielile estimate pentru fiecare grupă de trasee indică faptul că veniturile sunt mai mari decât cheltuielile de exploatare și cheltuielile indirecte la care se adaugă profitul rezonabil în procent de 4,67% (din cheltuieli). Cu toate că în cadrul unor grupe se regăsesc și trasee pentru care diferența dintre venituri și cheltuieli+profit rezonabil este negativă, per total grupă veniturile sunt mai mari decât cheltuielile + profitul rezonabil. Veniturile mai mari posibil de a fi realizate pe traseele mai rentabile compensează diferențele dintre venituri și cheltuieli, la traseele mai puțin rentabile, aceasta în condițiile în care în totalul cheltuielilor a fost inclusă și amortizarea, pentru a ține cont de posibilele investiții în mijloace de transport moderne, cu grad redus de poluare.

Tabel 26 Valoare anuală (cheltuieli cu profit rezonabil) și venituri totale anuale pe trasee și grupe de trasee

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei	Grupa	Venituri totale anuale traseu - lei	Venituri totale anuale grupă de trasee - lei	Venituri totale anuale minus Valoare totală anuală servicii-traee - lei	Venituri totale anuale minus Valoare totală anuală servicii-grupe de trasee - lei
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	636,449.00	2,544,378.24	1	612,352.00	2,545,997.68	-24,097.00	1,619.44
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	189,224.79			129,024.00		-60,200.79	
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	190,792.96			259,522.56		68,729.60	
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	866,761.71			913,068.00		46,306.29	
01	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	661,149.78			632,031.12		-29,118.66	
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	260,708.80	2,256,498.81	2	158,976.00	2,258,179.50	-101,732.80	1,680.69
02	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	215,646.05			238,095.00		22,448.95	
02	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	690,654.36			386,248.50		-304,405.86	
02	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	269,202.68			375,398.40		106,195.72	
02	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	820,286.92			1,099,461.60		279,174.68	
03	011	Herculian – Baraolt	12	123,562.40	938,439.86	3	128,133.12	940,379.93	4,570.72	1,940.07
03	012	Aita Seacă – Baraolt	16	154,992.26			151,226.88		-3,765.38	
03	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	405,478.19			424,593.90		19,115.71	
03	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	128,455.46			132,710.40		4,254.94	
03	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	125,951.54			103,715.63		-22,235.92	
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	112,403.97	3,967,878.00	4	73,170.94	3,970,596.72	-39,233.03	2,718.72
04	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	439,880.26			496,640.00		56,759.74	
04	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	187,011.19			239,616.00		52,604.81	
04	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	942,370.79			996,948.00		54,577.21	
04	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	546,973.50			533,020.00		-13,953.50	
04	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	122,598.41			102,102.00		-20,496.41	

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei	Grupa	Venituri totale anuale traseu - lei	Venituri totale anuale grupă de trasee - lei	Venituri totale anuale minus Valoare totală anuală servicii-traee - lei	Venituri totale anuale minus Valoare totală anuală servicii-grupe de trasee - lei
04	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	404,071.38			434,112.00		30,040.62	
04	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	790,099.97			774,144.00		-15,955.97	
04	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	175,124.59			154,316.80		-20,807.79	
04	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	247,343.95			166,526.98		-80,816.98	
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	290,350.02	5,719,075.03	5	220,473.00	5,720,869.36	-69,877.02	1,794.33
05	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	378,371.53			442,368.00		63,996.47	
05	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	427,306.68			421,382.40		-5,924.28	
05	029	Gheliința – Harale – Târgu Secuiesc	23	491,722.39			559,104.00		67,381.61	
05	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	1,134,116.24			1,028,858.60		-105,257.64	
05	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	509,933.72			514,620.00		4,686.28	
05	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	658,373.20			706,786.56		48,413.36	
05	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	168,823.19			172,390.40		3,567.21	
05	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	337,097.32			335,462.40		-1,634.92	
05	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	131,621.72			97,996.80		-33,624.92	
05	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	1,191,359.02			1,221,427.20		30,068.18	
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	110,343.93	1,961,979.96	6	32,837.50	1,963,113.20	-77,506.43	1,133.24
06	038	Telechia – Brateș – Covasna	12	122,649.40			39,312.50		-83,336.90	
06	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	377,007.19			406,368.00		29,360.81	
06	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	284,422.44			305,971.20		21,548.76	
06	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	422,946.21			522,240.00		99,293.79	
06	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	188,652.37			81,920.00		-106,732.37	
06	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	455,958.43			574,464.00		118,505.57	

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei	Grupa	Venituri totale anuale traseu - lei	Venituri totale anuale grupă de trasee - lei	Venituri totale anuale minus Valoare totală anuală servicii-traee - lei	Venituri totale anuale minus Valoare totală anuală servicii-grupe de trasee - lei
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	113,338.96	316,932.34	7	75,801.60	328,473.60	-37,537.36	11,541.26
07	045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	203,593.38			252,672.00		49,078.62	
08	046	Comandău – Covasna	20	156,533.82	156,533.82	8	172,800.00	172,800.00	16,266.18	16,266.18
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	137,957.90	137,957.90	9	151,895.04	151,895.04	13,937.14	13,937.14

Mod calcul tarife

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

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

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

Capacitatea medie se calculează potrivit formulei:

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

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

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

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

A_N - numărul total de autobuze;

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

Exemplificativ, pentru cele 47 de trasee, cu considerarea unor capacități care să se încadreze în capacitățile solicitate prin programul de transport propus este prezentat în tabelul de mai jos modul de calcul al tarifului mediu, inclusiv T.V.A. (lei/km/loc), după formula din Normele-cadru (aprobate prin Ordinul 272 cu modificările și completările ulterioare): Tarif mediu (lei/km/loc) = Tarif mediu (lei/km) / Capacitatea medie (locuri) + TVA. S-au considerat capacități de 21 locuri (pentru cap. de transport solicitată ≤ 22 locuri) respectiv 40 locuri (pentru cap. de transport solicitată de ≥ 23 locuri). Situația reală a capacității de transport va putea fi determinată doar ulterior ofertării. Valoarea capacității medii a vehiculelor prezentată în cadrul exemplului de calcul al tarifului mediu lei/km/loc este una doar exemplificativă. Pentru determinarea tarifului mediu lei/km/loc este necesar să se cunoască cheltuielile efective pe traseu, numărul de kilometri efectivi parcurși și capacitatea exactă a autovehiculului/autovehiculelor care deservește traseul.

Tabel 27 Exemplu de calcul tariff mediu inclusiv TVA (lei/km/loc)

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Tarif mediu lei/km - lei	Cap.(nr. locuri)	Cap. medie	Tarif mediu lei/km/loc fără TVA	Tarif mediu lei/km/loc cu TVA
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	17.20	40	28	0.61	0.73
	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	11.92	40	28	0.43	0.51
	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	11.65	40	28	0.42	0.49

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Tarif mediu lei/km - lei	Cap.(nr. locuri)	Cap. medie	Tarif mediu lei/km/loc fără TVA	Tarif mediu lei/km/loc cu TVA
	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	11.28	40	28	0.40	0.48
	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	9.79	40	28	0.35	0.42
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	16.97	21	14.7	1.15	1.37
	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	12.95	40	28	0.46	0.55
	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	10.11	40	28	0.36	0.43
	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	8.62	40	28	0.31	0.37
	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	5.16	21	14.7	0.35	0.42
03	011	Herculian – Baraolt	12	20.11	40	28	0.72	0.85
	012	Aita Seacă – Baraolt	16	18.92	40	28	0.68	0.80
	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	13.69	40	28	0.49	0.58
	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	15.68	21	14.7	1.07	1.27
	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	11.74	21	14.7	0.80	0.95
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	9.15	21	14.7	0.62	0.74
	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	8.59	40	28	0.31	0.37
	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	11.78	40	28	0.42	0.50
	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	8.22	40	28	0.29	0.35
	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	9.56	40	28	0.34	0.41
	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	16.03	21	14.7	1.09	1.30
	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	8.25	40	28	0.29	0.35
	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	10.72	40	28	0.38	0.46
	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	14.25	21	14.7	0.97	1.15
	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	10.06	21	14.7	0.68	0.81
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	12.94	40	28	0.46	0.55
	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	12.74	40	28	0.46	0.54
	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	14.01	40	28	0.50	0.60
	029	Ghelința – Harale – Târgu Secuiesc	23	12.22	40	28	0.44	0.52
	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	12.18	40	28	0.44	0.52
	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	13.38	40	28	0.48	0.57
	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	10.03	40	28	0.36	0.43
	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	19.01	40	28	0.68	0.81
	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	14.63	40	28	0.52	0.62
	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	12.85	21	14.7	0.87	1.04
	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	7.91	40	28	0.28	0.34
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	21.30	21	14.7	1.45	1.72
	038	Telechia – Brateș – Covasna	12	19.96	21	14.7	1.36	1.62

Nr. grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Tarif mediu lei/km - lei	Cap.(nr. locuri)	Cap. medie	Tarif mediu lei/km/loc fără TVA	Tarif mediu lei/km/loc cu TVA
	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	10.23	40	28	0.37	0.43
	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	8.17	40	28	0.29	0.35
	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	13.77	40	28	0.49	0.59
	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	11.51	21	14.7	0.78	0.93
	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	6.45	40	28	0.23	0.27
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	31.62	21	14.7	2.15	2.56
	045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	10.68	21	14.7	0.73	0.86
08	046	Comandău – Covasna	20	15.29	21	14.7	1.04	1.24
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	14.97	21	14.7	1.02	1.21
Media				12.94	33.53	23.47	0.63	0.74

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

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

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

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

(i) stația nr. 1 aflată în zona tranșei de distanță T_{m_1} (km/loc) $_{0-30 \text{ km}}$, la 5 km distanță de capătul de traseu, se calculează potrivit formulei:

$$T_c \text{ stația nr. 1} = T_{m_1} \text{ (km/loc) }_{0-30 \text{ km}} \times 5 \text{ (lei/călătorie)}$$

(ii) stația nr. 8 aflată la 40 km distanță de capătul de traseu, din care 30 de km în zona tranșei de distanță nr. 1 și 10 km în zona tranșei de distanță nr. 2, se calculează potrivit formulei:

$T_c \text{ stația nr. 8} = T_{m_1} \text{ (km/loc) } _0 - 30 \text{ km} \times 30 + T_{m_2} \text{ (km/loc) } _{30} - 60 \text{ km} \times 10 \text{ (lei/călătorie)}$

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

Tabel 28 Coeficienții α de ajustare pozitivă și negativă a tarifului mediu lei/km/loc

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
01	001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	0-8,00 km 1						
01	002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	0-8,00 km 0,8	8,01-16,00 km 0,9	16,01-24,00 km 1,1	24,01-31,00 km 1,2			
01	003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	0-8,00 km 1,1	8,01-16 km 0,9					
01	004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	0-9,00 km 1,1	9,01-17,00 km 0,9					
01	005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	0-8,00 km 0,8	8,01-16,00 km 0,9	16,01-23,00 km 1,1	23,01-30,00 km 1,2			
02	006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	0-8,00 km 0,8	8,01-16,00 km 0,9	16,01-23,00 km 1,1	23,01-30,00 km 1,2			
02	007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	0-8,00 km 0,8	8,01-16,00 km 0,9	16,01-24,00 km 0,95	24,01-31,00 km 1,05	31,01-38,00 km 1,1	38,01-45,00 km 1,2	

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
02	008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	0-9,00 km	9,01-18,00 km	18,01-26,00 km	26,01-35,00 km	35,01-43,00 km	43,01-51,00 km	51,01-59,00 km	59,01-67,00 km
				0,8	0,85	0,9	0,95	1,05	1,1	1,15	1,2
02	009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	0-11,00 km	11,01-21,00 km	21,01-31,00 km	31,01-41,00 km	41,01-51,00 km	51,01-61,00 km		
				0,8	0,9	0,95	1,15	1,1	1,2		
02	010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	0-10,00 km	10,01-19,00 km	19,01-28,00 km	28,01-37,00 km	37,01-46,00 km	46,01-55,00 km		
				1,1	1,05	0,9	0,95	1,1	1,2		
03	011	Herculian – Baraolt	12	0-12,00 km							
				1							
03	012	Aita Seacă – Baraolt	16	0-8,00 km	8,01-16,00 km						
				0,9	1,1						
03	013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	0-12,00 km							
				1							
03	014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	0-8,00 km							
				1							

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
03	015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	0-14,00 km 0,9	14,01-29,00 km 1,1						
04	016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	0-12,00 km 0,9	12,01-24,00 km 1,1						
04	017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	0-10,00 km 1,1	10,01-20,00 km 0,9						
04	018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	0-8,00 km 0,8	8,01-16,00 km 0,9	16,01-24,00 km 1,1	24,01-31,00 km 1,2				
04	019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	0-8,00 km 1,1	8,01-16,00 km 0,9	16,01-24,00 km 0,95	24,01-31,00 km 1,2				
04	020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	0-9,00 km 1,1	9,01-18,00 km 0,9						
04	021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	0-15,00 km 1							

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
04	022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	0-12,00 km 0,9	12,01-24,00 km 1,1						
04	023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	0-16,00 km 1							
04	024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	0-12,00 km 1							
04	025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	0-12,00 km 0,9	12,01-24,00 km 1,1						
05	026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	0-12,00 km 0,9	12,01-22,00 km 1,1						
05	027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	0-12 km 0,9	12,01-22,00 km 1,1						
05	028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	0-8,00 km 1,1	8,01-16,00 km 0,9						

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
05	029	Ghelința – Harale – Târgu Secuiesc	23	0-12,00 km 0,9	12,01-23,00 km 1,1						
05	030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	0-11,00 km 0,9	11,01-22,00 km 1,1						
05	031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	0-10,00 km 1,1	10,01-20,00 km 0,9						
05	032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	0-16,00 km 1,1	16,01-32,00 km 0,9						
05	033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	0-12,00 km 1							
05	034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	0-15,00 km 1							
05	035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	0-11,00 km 0,9	11,01-20,00 km 1,1						

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
05	036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	0-21,00 km	21,01-42,00 km						
				1,1	1						
06	037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	0-14,00 km							
				1							
06	038	Telechia – Brateș – Covasna	12	0-12,00 km							
				1							
06	039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	0-18,00 km							
				1							
06	040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	0-17,00 km	17,01-34,00 km						
				1,15	1,1						
06	041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	0-20,00 km							
				1							
06	042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	0-16,00 km							
				1							

Grupa	Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare	Zona de distanță / Coeficient α de ajustare
06	043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	0-12,00 km	12,01-24,00 km	24,01-35,00 km	35,01-46,00 km				
				0,8	0,9	1,1	1,2				
07	044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	0-7,00 km							
				1							
07	045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	0-10,00 km							
				1							
08	046	Comandău – Covasna	20	0-20,00 km							
				1							
09	047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	0-6,00 km							
				1							

Valoarea estimată a contractului/contractelor de delegare cu durata propusă de 10 ani se obține din însumarea valorii totale a serviciului (cheltuielile la care se adaugă profitul rezonabil) pentru fiecare dintre cele 9 grupe de trasee (fiecare grupă de trasee reprezintă un lot în cadrul procedurii de achiziție a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean) multiplicată cu 10.

Tabel 29 Valoarea totală estimată contract de delegare pe grupe de trasee

Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei	Valoare totală trasee 10 ani - lei	Valoare totală grupă trasee 10 ani - lei	Grupa
001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	636,449.00	2,544,378.24	6,364,490.01	25,443,782.42	1
002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	189,224.79		1,892,247.94		
003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	190,792.96		1,907,929.56		
004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	866,761.71		8,667,617.13		
005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	661,149.78		6,611,497.78		
006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	260,708.80	2,256,498.81	2,607,087.97	22,564,988.12	2
007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	215,646.05		2,156,460.54		
008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	690,654.36		6,906,543.61		
009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	269,202.68		2,692,026.81		
010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	820,286.92		8,202,869.19		
011	Herculian – Baraolt	12	123,562.40	938,439.86	1,235,624.00	9,384,398.56	3
012	Aita Seacă – Baraolt	16	154,992.26		1,549,922.60		
013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	405,478.19		4,054,781.89		
014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	128,455.46		1,284,554.64		
015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	125,951.54		1,259,515.43		
016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	112,403.97	3,967,878.00	1,124,039.73	39,678,780.04	4
017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	439,880.26		4,398,802.58		
018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	187,011.19		1,870,111.87		
019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	942,370.79		9,423,707.87		
020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	546,973.50		5,469,735.00		
021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	122,598.41		1,225,984.07		
022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	404,071.38		4,040,713.80		
023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	790,099.97		7,900,999.65		
024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	175,124.59		1,751,245.93		
025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	247,343.95		2,473,439.53		
026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	290,350.02	5,719,075.03	2,903,500.25	57,190,750.27	5

Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Valoare totală anuală servicii transport/traseu - lei	Valoare totală anuală grupă trasee - lei	Valoare totală trasee 10 ani - lei	Valoare totală grupă trasee 10 ani - lei	Grupa
027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	378,371.53		3,783,715.34		
028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	427,306.68		4,273,066.75		
029	Gheliința – Harale – Târgu Secuiesc	23	491,722.39		4,917,223.86		
030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	1,134,116.24		11,341,162.41		
031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	509,933.72		5,099,337.24		
032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	658,373.20		6,583,731.95		
033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	168,823.19		1,688,231.92		
034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	337,097.32		3,370,973.16		
035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	131,621.72		1,316,217.18		
036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	1,191,359.02		11,913,590.21		
037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	110,343.93	1,961,979.96	1,103,439.30	19,619,799.63	6
038	Telechia – Brateș – Covasna	12	122,649.40		1,226,493.96		
039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	377,007.19		3,770,071.90		
040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	284,422.44		2,844,224.38		
041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	422,946.21		4,229,462.09		
042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	188,652.37		1,886,523.73		
043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	455,958.43		4,559,584.27		
044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	113,338.96	316,932.34	1,133,389.61	3,169,323.41	7
045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	203,593.38		2,035,933.80		
046	Comandău – Covasna	20	156,533.82	156,533.82	1,565,338.22	1,565,338.22	8
047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	137,957.90	137,957.90	1,379,578.98	1,379,578.98	9
Total			17,999,673.97	17,999,673.97	179,996,739.65	179,996,739.65	

În cadrul procedurii de achiziție a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean, atribuirea se va face pe loturi, fiecărui lot corespunzându-i o grupă de trasee (Lotul 1 – Grupa 1,, Lotul 9 – Grupa 9).

Valoarea totală a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean la nivelul județului Covasna, cu durata de 10 ani este de 179.996.739,65 fără TVA.

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

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

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

Operatorii de transport cărora li se va atribui gestiunea serviciului public de transport județean la nivelul județului Covasna vor avea obligația menținerii tarifelor oferite în cadrul procedurii de achiziție a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean la nivelul județului Covasna pe o perioadă de minim 6 luni de la încheierea contractului/contractelor de delegare a gestiunii serviciului. Ajustarea tarifelor se va face după acest interval minim pe baza cererilor fundamentate și însoțite de documente justificative, primite de la operatorii de transport, prin hotărâri ale Consiliului Județean Coasna, conform reglementărilor în vigoare.

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

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

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

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

Delta (km/loc) - creșterea cheltuielilor totale determinată de influențele reale primite în costuri (lei).

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

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

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

c) alte date și informații necesare fundamentării tarifelor propuse.

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

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

Tarifele pot fi modificate în următoarele situații:

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

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

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

7.CONTRACTUL DE DELEGARE

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

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

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

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

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

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

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

3 alin. (1) din Ordinul comun ANRSC – ANAP nr. 131/1401/2019, contractul-cadru de delegare a gestiunii prevăzut în anexa nr. 2 la ordin.

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

Modelul de contract va include în cadrul anexelor *Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Covasna* și *Caietul de sarcini al serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Covasna*. Conform art. 22 din Legea nr. 51/2006 republicată cu modificările și completările ulterioare, "*Desfășurarea activităților specifice oricărui serviciu de utilități publice, indiferent de forma de gestiune aleasă, se realizează pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, elaborate și aprobate de autoritățile administrației publice locale, în conformitate cu regulamentul-cadru și cu caietul de sarcini-cadru ale serviciului.*". În aplicarea acestor dispoziții, prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 au fost aprobate Regulamentul-cadru pentru efectuarea transportului public local și Caietul de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local. *Regulamentul-cadru* privește efectuarea serviciilor de transport public județean, astfel cum sunt definite prin Legea nr. 92/2007 și definește modalitățile și condițiile-cadru necesare pentru efectuarea respectivelor servicii, indicatorii de performanță, condițiile tehnice, precum și raporturile dintre operatori și utilizatori. *Caietul de sarcini-cadru* stabilește condițiile tehnice de efectuare a serviciului de transport public județean prin curse regulate în condiții de eficiență și de siguranță în exploatare, precum și nivelurile de calitate, constituind ansamblul cerințelor tehnice de bază.

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

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

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

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

Din datele puse la dispoziție de către operatorii de transport asupra veniturilor obținute pe traseele atribuite și a cheltuielilor prilejuite de efectuarea acestor trasee, rezultă că în general veniturile încasate

din bilete și abonamente acoperă cheltuielile înregistrate cu efectuarea transportului pe traseele atribuite în condiții normale de activitate. Scăderea veniturilor de la nivelul anilor 2020 și 2021 a fost determinată în primul rând de reducerea numărului de călători ca urmare a situației pandemice Covid-19, când deplasările au fost limitate sau restricționate: cursurile școlare s-au desfășurat în maniera „online” în anumite perioade, fără cerere de călătorie din partea elevilor la unitățile de învățământ, la fel ca și unele activități profesionale care fie s-au realizat la domiciliu sau au fost suspendate temporar.

Estimarea cheltuielilor și veniturilor posibile a fi realizate pe trasee în condiții normale de activitate pe traseele din noua propunere de program de transport care va intra în vigoare începând cu 2023, cu aplicarea unor tarife care se încadrează în cele actuale sau propuse de operatorii de transport (ca urmare a creșterii cheltuielilor de exploatare) a indicat faptul că nivelul veniturilor pe grupe de trasee depășește nivelul cheltuielilor la care se adaugă și un profit rezonabil. În această situație nu se impune compensarea serviciului public de transport județean pentru acoperirea efectului financiar net generat de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. Deși în cadrul grupelor constituite există trasee pentru care nivelul veniturilor este mai mic decât cel al cheltuielilor (la care se adaugă un profit rezonabil pentru operator) aceste diferențe sunt compensate de veniturile obținute de celelalte trasee din cadrul grupelor din care fac parte aceste trasee, asigurându-se astfel un echilibru venituri cheltuieli, iar pentru întreaga grupă, veniturile sunt mai mari decât cheltuielile.

În ceea ce privește transportul elevilor, pe durata derulării contractului de delegare a gestiunii, se aplică prevederile legale în materie în vigoare. Conform Ordonanței de urgență nr. 50/2021 pentru modificarea și completarea Legii educației naționale nr. 1/2011, elevilor care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu li se decontează cheltuielile de transport între localitatea de domiciliu și localitatea unde sunt școlarizați, pe durata cursurilor școlare, din bugetul Ministerului Educației, prin unitățile de învățământ unde sunt școlarizați, în limita a 50 km. La 20 iulie 2021 în Monitorul Oficial a apărut Ordinul nr. 4.426 privind aprobarea Metodologiei de decontare a cheltuielilor de transport pentru elevii care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu.

Criteriul de atribuire a contractelor de delegare

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

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

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

Ordinul 131/2019 *privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-*

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

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

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

În cazul delegării gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate, realizat cu autobuze, entitatea contractantă utilizează criteriul de atribuire **prețul cel mai scăzut în situația în care aceasta pune la dispoziția contractantului mijloacele de transport respective**. În situația serviciului public de transport călători în județul Covasna, nu se pun la dispoziție mijloace de transport în comun, motiv pentru care criteriul de atribuire a contractului va fi **cel mai bun raport calitate-preț**.

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

Factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire

Factorii de evaluare a ofertelor utilizați în aplicarea criteriului de atribuire sunt factorii prevăzuți de Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările și completările ulterioare, și anume:

- a) vechimea medie a parcului de autobuze;
- b) clasificarea autobuzelor;
- c) nivelul tarifului;
- d) dotarea cu instalație de aer condiționat;
- e) capacitatea de transport;
- f) norma de poluare a autobuzului;
- g) utilizarea combustibililor alternativi, astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

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

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

Factori de evaluare		Punctaj maxim acordat fiecărui criteriu
a	Vechimea medie a parcului de autobuze	$P_V=25$ puncte
b	Clasificarea autobuzelor	$P_{CA}=5$ puncte
c	Norma de poluare a autobuzelor	$P_{NP}=9$ puncte
d	Nivelul tarifului (tariful mediu – lei/km/loc)	$P_T=50$ puncte
e	Dotarea cu instalație de aer condiționat	$P_{AC}=3$ puncte
f	Capacitatea de transport	$P_{CT}=5$ puncte
g	Utilizarea combustibililor alternativi astfel cum sunt definiți în Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi	$P_{CALT}=3$ puncte
Total		100 puncte

CONCLUZII

Stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în județul Covasna, conform Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare și ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 s-a realizat în urma analizei aspectelor juridice, tehnice, economice, sociale și de mediu realizată în cadrul studiului de oportunitate.

Studiul de oportunitate include în primele capitole o prezentare a ariei teritoriale a sistemului a cărei gestiune urmează să fie delegată, a Serviciului public de transport județean prin curse regulate în județul Covasna, în concordanță cu modul actual de organizare și administrare, cu aria teritorială de desfășurare a acestuia, cu starea economică și tehnică a acestuia. Aria Serviciului, în contextul prezentului studiu de oportunitate, înseamnă raza administrativ-teritorială a județului Covasna.

Serviciul public de transport județean prin curse regulate în județul Covasna se desfășoară în baza *Programul de transport rutier de persoane prin servicii regulate la nivel județean al Județului Covasna aprobat prin Hotărârea HCJC 73/2018*. Programul de transport cuprinde un număr de 59 trasee din care 12 trasee nu sunt atribuite. Cele 47 de trasee active sunt efectuate de un număr de 13 operatori de transport.

Analiza situației actuale economico-financiare a serviciului s-a realizat pe baza informațiilor economico-financiare furnizate de operatorii de transport asupra structurii cheltuielilor și veniturilor și a celor prezentate în baza fișelor de fundamentare a tarifului mediu lei/km/loc de către unii dintre operatorii de transport. Analiza a evidențiat următoarele aspecte:

- De regulă operatorii nu au o evidență cu cheltuielile totale anuale cu exploatarea parcului de vehicule utilizat pentru efectuarea traseelor de transport județean atribuite ci doar situații generale pe întreaga flotă deținută;
- În cazul unor operatori, fundamentarea tarifelor medii se realizează pe baza Anexei 1 la Ordinul 272/2007 destinată transportului public local și nu Anexa 1 în care calculul tarifului mediu trebuie să se raporteze la numărul total de kilometri planificați și la capacitatea medie a autovehiculelor utilizate pentru transportul public;
- În cazul majorității operatorilor de transport, ponderea cea mai mare în total cheltuieli de exploatare o au cheltuielile materiale, urmate de cele cu salariile și de cele cu taxele și impozitele; în cazul unora dintre operatori cea mai mare pondere în total cheltuieli o au totuși cheltuielile cu salariile; Sunt situații în care sunt raportate cheltuieli exagerat de mari cu impozitele pe terenuri pentru parcare sau situații în care operatorul indică în cadrul fundamentării tarifului mediu o valoare a capacității medii a mijloacelor de transport neverosimil de mică, practic imposibilă (ex. 6); Cheltuielile materiale au ponderi cuprinse între 29-76% în valoarea totală a cheltuielilor de exploatare, cu o medie de 55% per total fundamentări tarife; Cheltuielile cu taxe/impozite și autorizații au ponderi cuprinse între 4-15% în valoarea totală a cheltuielilor de exploatare, cu o medie de circa 9% per total fundamentări tarife; Cheltuielile cu salariile personalului au ponderi cuprinse între 17-71% în valoarea totală a cheltuielilor de exploatare, cu o medie de circa 40% per

total fundamentări tarife; Cheltuielile financiare sunt raportate de 5 dintre cei 10 operatori de transport și au valori cuprinse între 800-11772 lei; În ce privește profitul, 4 din cei 10 operatori care au furnizat informații nu raportează profit în fundamentarea tarifelor; pentru restul, profitul înregistrează rate cuprinse între 0,85-23%, cu o medie de circa 5% din total cheltuieli;

- Sumele realizate din bilete și abonamente au cunoscut o scădere accentuată din 2018 în 2021, în anul 2020 înregistrându-se cele mai reduse valori, efect direct al scăderii mobilității populației ca urmare a pandemiei Covid-19;
- Cheltuielile materiale au ponderi cuprinse între 29-76% în valoarea totală a cheltuielilor de exploatare, cu o medie de 55% per total fundamentări tarife;
- Valoarea minimă a tarifului mediu lei/km/loc este 0,4 lei iar valoarea maximă a tarifului mediu lei/km/loc este 13 lei, cu o medie per total operatori care au furnizat informații de 4,725 lei;
- Cheltuielile cu taxe/impozite și autorizații au ponderi cuprinse între 4-15% în valoarea totală a cheltuielilor de exploatare, cu o medie de circa 9% per total fundamentări tarife;
- Cheltuielile cu salariile personalului au ponderi cuprinse între 17-71% în valoarea totală a cheltuielilor de exploatare, cu o medie de circa 40% per total fundamentări tarife;
- Cheltuielile financiare sunt raportate de 5 dintre cei 10 operatori de transport și au valori cuprinse între 800-11772 lei;
- În ceea ce privește profitul, 4 din cei 10 operatori care au furnizat informații nu raportează profit în fundamentarea tarifelor; pentru restul, profitul înregistrează rate cuprinse între 0,85-23%, cu o medie de circa 5% din total cheltuieli;
- Există diferențe evidente între tarifele practicate de operatorii de transport în cadrul aceluiași zone de distanță kilometrice, tarifele fiind raportate la cheltuielile operatorului și la necesitatea de a acoperi aceste cheltuieli prin veniturile obținute pe traseele efectuate.

Analiza stării tehnice a sistemului de transport public județean a relevat următoarele aspecte:

- starea infrastructurii pe traseele actuale de transport public județean este în general corespunzătoare: circa 67% dintre tronsoane au o infrastructură de rulare aflată în stare bună și foarte bună, 30% se află în stare medie iar restul sunt în stare rea;
- pe raza județului Covasna, unele dintre stațiile de îmbarcare/debarcare călători sunt amenajate cu adăposturi care asigură un mediu propice așteptării microbuzelor, alte stații sunt amenajate minimal doar cu bănci sau semnalizate cu panouri de informare, în timp ce alte stații nu sunt amenajate sau semnalizate;
- majoritatea autogărilor din județul Covasna sunt prevăzute cu săli de așteptare pentru călători cu locuri de așteptare în aer liber și cu birou de informații; în incinta autogărilor sunt afișate orele de plecare/sosire ale curselor traseelor și peroanelor aferente;
- în ce privește mijloacele de transport cu care se efectuează cursele de transport județean se remarcă vechimea mare a acestora (menționăm totuși că doar o parte dintre operatorii de transport au furnizat informații asupra mijloacelor de transport iar pe baza acestor informații se constată un minim de 7 ani vechime și un maxim de 33 ani vechime, cu o medie de aproape 19 ani vechime); majoritatea mijloacelor de transport au norme de poluare sub Euro 4, se încadrează în categoria de confort și sunt prevăzute cu instalație de aer condiționat.

Luând în considerare starea tehnică actuală a sistemului aferent serviciului, în cadrul studiului au fost realizate o serie de recomandări pentru posibile investiții în stații publice de transport, mijloace de transport, sisteme de monitorizare și localizare prin GPS, sistem de taxare electronică – e-ticketing, sistemul de informare călători, echipamente numărare călători. Au fost prezentate și o serie de prețuri estimative de piață pentru unele dintre aceste componente de investiții.

Atribuirea gestiunii serviciului de transport public județean prin curse regulate la nivelul județului Covasna, cu respectarea legislației în vigoare și ținând cont de particularitățile transportului județean în contextul în care transportul județean face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică se va realiza pe principii concurențiale, cu aplicarea Legii nr. 99 din 19 mai 2016 privind achizițiile sectoriale. Deoarece contractul de delegare a gestiunii are ca obiect servicii pentru transportul de persoane la nivel județean, în condițiile art. 3 alin. (1) lit. a), k), n), art. 8 alin. (1) și (2) și art. 251 alin. (2) din Legea nr. 99/2009, acesta este un contract sectorial de servicii și ca urmare, se atribuie cu respectarea Legii nr. 99/2016 și a Normelor metodologice de aplicare a acesteia. Forma de gestiune a serviciului public de transport prin curse regulate la nivelul județului Covasna va fi gestiunea delegată către operatori de transport prin contract de delegare a gestiunii.

Principala motivație de ordin financiar a delegării gestiunii este că sarcinile îndeplinite de operatorii de transport sunt finanțate din capitalurile lor proprii în condițiile în care Consiliul Județean Covasna nu dispune de capacitatea de a organiza și de a susține financiar serviciul public de transport județean.

Delegarea de gestiune a serviciului de transport public județean de călători prin curse regulate este justificată de inexistența unui serviciu specializat de transport județean în cadrul Consiliului Județean Covasna sau a unui operator de transport cu capital social integral al Consiliului Județean Covasna, cu acționar, asociat unic Consiliul Județean înființat de către unitatea administrativ-teritorială și asupra căruia aceasta are un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor. În plus, serviciul de transport public județean este supus regimului juridic al serviciilor publice de interes general, fiindu-i aplicabil obligațiile de serviciu public definite potrivit exigenței/cerinței fundamentale de: continuitate din punct de vedere calitativ și cantitativ, în condiții contractuale reglementate, conform prevederilor art. 7 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice.

În contextul delegării gestiunii serviciului de transport public județean nu se poate vorbi de un transfer a unei părți semnificative a riscului de operare către operatorul de transport. Orice risc inerent operatorului se răsfrânge și asupra posibilității Entității Contractante de a asigura prestarea serviciilor publice de transport pe raza sa administrativ-teritorială, obligație prevăzută de Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale. Odată cu intrarea în vigoare a Legii nr. 34/2020, legislația aplicabilă procedurii de atribuire a contractului de servicii pentru transportul de persoane la nivel județean este legislația în domeniul achizițiilor sectoriale.

În cadrul Studiului de trafic/mobilitate privind identificarea și evaluarea fluxurilor de călători, a cerințelor de mobilitate ale colectivităților locale pentru întocmirea și dimensionarea reală a tuturor traseelor din

structura Programului de transport public județean prin curse regulate în județul Covasna a fost propusă o nouă structură a deservirii ce include 47 de trasee grupate în 9 grupe.

Dată fiind complexitatea serviciului de transport județean care urmează să fie delegat și pentru a garanta accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piața serviciului public de transport județean, atribuirea contractului de delegare se va realiza pe loturi, fiecărui lot corespunzându-i o grupă de trasee: Lotul 1 – Grupa 1, Lotul 9 – Grupa 9.

Durata propusă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public județean prin curse regulate în județul Covasna este de 10 ani (120 de luni). Această durată va da posibilitatea operatorilor de transport care vor efectua investiții în mijloace de transport și/sau alte sisteme conexe pe parcursul derulării contractului de delegare, să recupereze o parte din posibilele investiții realizate în ce privește transportul județean, prin asigurarea veniturilor necesare.

Valoarea estimată a contractului de delegare a fost calculată pornind de la valoarea anuală estimată a serviciului pentru fiecare traseu din propunerea de program de transport public județean și în mod corespunzător valoarea pentru fiecare grupă de trasee, prin însumarea valorilor aferente traseelor grupei respective, pe baza unei analize tehnico-economice și de eficiență a costurilor de operare, raportate la noul program de transport propus.

Valoarea serviciului pe fiecare traseu s-a estimat pe baza cheltuielilor stabilite prin actele normative în vigoare, prin condițiile impuse prin contractul de delegare și condițiile de mediu, plus o marjă de profit rezonabil în acord cu rata SWAP comunicată pentru România pentru contractele de servicii de transport public cu o durată de 10 ani. Cheltuielile cu salariile au fost determinate pe baza estimărilor de personal necesar executării serviciului pe traseele din noua propunere de program de transport cu respectarea prevederilor legale privind timpii de muncă. Cheltuielile cu salariile s-au fundamentat în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice și cu nivelul salariilor stabilite în sectorul de activitate. Estimarea cheltuielilor materiale s-a realizat pe baza unor situații de operare în conformitate cu cerințele actuale privind nivelul noxelor și caracteristicilor tehnice de performanță proprii mijloacelor de transport destinate transportului călătorilor stipulate de Uniunea Europeană, pe baza analizei informațiilor puse la dispoziție de operatorii de transport și a unor analize de eficiență a costurilor de operare raportate la noul program de transport propus. În ceea ce privește prețurile utilizate la estimarea cheltuielilor, acestea sunt prețurile de achiziție existente pe piață la data realizării studiului și consumurile normate standard. Cheltuielile cu amortizarea, impozitele, autorizațiile și alte taxe s-au estimat potrivit prevederilor legale în vigoare.

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

Valoarea totală a serviciului pentru fiecare traseu s-a calculat pe baza elementelor de cheltuieli din cadrul Anexei nr. 2 la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local și județean de persoane aprobate prin Ordinul 134/18.04.2019 privind modificarea și completarea Ordinului președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007, prezentată mai jos.

Valoarea totală estimată a contractului pe 10 ani este de 179.996.739,65 fără TVA, valoarea aferentă fiecărui lot corespunzător unui grupe de trasee fiind prezentată în continuare.

Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Valoare totală trasee 10 ani - lei	Valoare totală grupă trasee 10 ani - lei	Grupa
001	Sfântu Gheorghe – Arcuș	8	6,364,490.01	25,443,782.42	1
002	Bixad – Olteni – Sfântu Gheorghe	31	1,892,247.94		
003	Sfântu Gheorghe – Bodoc – Zălan	16	1,907,929.56		
004	Sfântu Gheorghe – Valea Crișului – Calnic	17	8,667,617.13		
005	Zagon – Boroșneu Mare – Sfântu Gheorghe	30	6,611,497.78		
006	Iarăș – Hăghig – Sfântu Gheorghe	30	2,607,087.97	22,564,988.12	2
007	Aita Medie – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	45	2,156,460.54		
008	Filia – Hăghig – Sfântu Gheorghe	67	6,906,543.61		
009	Filia - Malnaș – Sfântu Gheorghe	61	2,692,026.81		
010	Baraolt – Vâlcele – Sfântu Gheorghe	55	8,202,869.19		
011	Herculian – Baraolt	12	1,235,624.00	9,384,398.56	3
012	Aita Seacă – Baraolt	16	1,549,922.60		
013	Baraolt – Doboșeni – Filia Vashamor	12	4,054,781.89		
014	Baraolt – Tălișoara – Vârghiș	8	1,284,554.64		
015	Belin – Aita Medie – Baraolt	29	1,259,515.43		
016	Saciova – Reci – Sfântu Gheorghe	24	1,124,039.73	39,678,780.04	4
017	Sfântu Gheorghe – Zoltan – Angheluș	20	4,398,802.58		
018	Let – Pădureni – Sfântu Gheorghe	31	1,870,111.87		
019	Covasna – Brateș – Sfântu Gheorghe	31	9,423,707.87		
020	Sfântu Gheorghe - Sâncraiu – Dobolii de Jos	18	5,469,735.00		
021	Băcel – Chichiș – Sfântu Gheorghe	15	1,225,984.07		
022	Dobârlău – Ozun – Sfântu Gheorghe	24	4,040,713.80		
023	Sântionluca – Ozun - Sfântu Gheorghe	16	7,900,999.65		
024	Ozun - Sfântu Gheorghe	12	1,751,245.93		

Cod traseu	Descriere traseu	km pe sens	Valoare totală trasee 10 ani - lei	Valoare totală grupă trasee 10 ani - lei	Grupa
025	Bicfalău – Lisnău – Sfântu Gheorghe	24	2,473,439.53		
026	Mărtănuș – Brețcu – Târgu Secuiesc	22	2,903,500.25	57,190,750.27	5
027	Ojdula – Hilib – Târgu Secuiesc	22	3,783,715.34		
028	Târgu Secuiesc – Catalina – Mărcușa	16	4,273,066.75		
029	Ghelința – Harale – Târgu Secuiesc	23	4,917,223.86		
030	Mereni – Poian – Târgu Secuiesc	22	11,341,162.41		
031	Târgu Secuiesc – Petriceni – Valea Seacă	20	5,099,337.24		
032	Târgu Secuiesc – Turia – Panorama Sf. Ana	32	6,583,731.95		
033	Târgu Secuiesc – Turia – Alungeni	12	1,688,231.92		
034	Cernatul de Sus – Cernat – Târgu Secuiesc	15	3,370,973.16		
035	Icfalău – Cernat – Târgu Secuiesc	20	1,316,217.18		
036	Sfântu Gheorghe – Dalnic – Târgu Secuiesc	42	11,913,590.21		
037	Surcea – Zăbala – Covasna	14	1,103,439.30	19,619,799.63	6
038	Telechia – Brateș – Covasna	12	1,226,493.96		
039	Covasna – Păpăuți – Zagon	18	3,770,071.90		
040	Întorsura Buzăului – Zagon – Covasna	34	2,844,224.38		
041	Covasna – Zăbala – Târgu Secuiesc	20	4,229,462.09		
042	Crasna – Sita Buzăului – Întorsura Buzăului	16	1,886,523.73		
043	Întorsura Buzăului – Valea Mare – Sfântu Gheorghe	46	4,559,584.27		
044	Lădăuți – Întorsura Buzăului	7	1,133,389.61	3,169,323.41	7
045	Barcani – Întorsura Buzăului	10	2,035,933.80		
046	Comandău – Covasna	20	1,565,338.22	1,565,338.22	8
047	Sita Buzăului (Ciumernic) – Întorsura Buzăului	6	1,379,578.98	1,379,578.98	9
Total			179,996,739.65	179,996,739.65	

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

Estimarea veniturilor pentru fiecare traseu s-a realizat pe baza fluxurilor de călători pe trasee evaluate în cadrul studiului de trafic și pe baza tarifelor actuale de călătorie practicate pe traseele de transport județean. Estimarea veniturilor pe fiecare traseu s-a realizat prin înmulțirea tarifului mediu ponderat al călătoriiilor cu numărul potențial total de călătorii anuale pe fiecare traseu. Potențialul total anual de

călătorii pe trasee a fost determinat în baza evaluărilor de călători pe traseele actuale de transport public județean și pe baza datelor socio-demografice care indică mobilitatea de pe raza județului Covasna. Pentru traseele din noul program de transport propus, au fost propuși o serie de coeficienți de ajustare pozitivă și negativă a tarifului mediu lei/km/loc.

Estimarea cheltuielilor și veniturilor posibile a fi realizate pe trasee în condiții normale de activitate pe traseele din noua propunere de program de transport care va intra în vigoare începând cu 2023, plecând de la tarifele actuale sau propunerile de tarife înaintate de operatorii de transport, a indicat faptul că nivelul veniturilor pe grupe de trasee depășește nivelul cheltuielilor la care se adaugă și un profit rezonabil (4,67% din cheltuieli). În aceste condiții nu se justifică compensarea serviciului pentru acoperirea efectului financiar net generat de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. Cu toate că există trasee în cadrul grupelor constituite pentru care nivelul veniturilor este mai mic decât cel al cheltuielilor (la care se adaugă un profit rezonabil pentru operator) aceste diferențe sunt compensate de veniturile obținute de celelalte trasee din cadrul grupelor din care fac parte aceste trasee, asigurându-se astfel un echilibru, iar pentru întreaga grupă, veniturile sunt mai mari decât cheltuielile.

ANEXE

Anexa 1 – Propunere-Program de transport public județean de persoane prin curse regulate

Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate 01.01.2023-31.12.2032

Nr. Crt.	Nr. rețea	Nr. grupa	Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Nr. curse planificate	Capacitate transport (locuri)	Nr. vehicule necesare		Program circulație				Zilele de circulație	Cod traseu vechi	Observatii		
				Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.				active	rezerve	Dus		Intors						
												Plecare	Sosire	Plecare	Sosire					
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
1	20	01	001	Sfântu Gheorghe		Arcuș	8	10	≥ 23	1	1	4:40	4:55	5:10	5:25	1,2,3,4,5	001			
												5:00	5:15	5:20	5:40	6				
												5:40	5:55	6:10	6:25	1,2,3,4,5, 6				
												7:00	7:15	7:25	7:40	1,2,3,4,5, 6				
												10:00	10:15	10:30	10:45	1,2,3,4,5,6				
												13:00	13:15	13:30	13:45	1,2,3,4,5				
												15:10	15:25	15:40	15:55	1,2,3,4,5				
												16:30	16:45	17:00	17:15	1,2,3,4,5				
												16:00	16:15	16:30	16:45	6				
												23:00	23:15	23:40	23:55	1,2,3,4,5				
2	20	01	002	Bixad	Olteni	Sfântu Gheorghe	31	1	≥ 23	1		5:40	6:30	15:30	16:20	1,2,3,4,5	016			
3	20	01	003	Sfântu Gheorghe	Bodoc	Zălan	16	2	≥ 23	1		5:45	6:15	6:15	6:45	1,2,3,4,5	004			
												15:30	16:00	16:50	17:20	1,2,3,4,5				
4	20	01	004	Sfântu Gheorghe	Valea Crișului	Calnic	17	10	≥ 23	1		4:30	4:57	5:00	5:27	6	007			
												4:40	5:07	5:10	5:37	1,2,3,4,5				
												5:45	6:12	6:10	6:37	1,2,3,4,5				
												6:45	7:12	7:20	7:47	1,2,3,4,5,6				
												10:00	10:27	10:30	10:57	1,2,3,4,5,6				
												12:30	12:57	13:00	13:27	1,2,3,4,5				
												15:10	15:37	15:40	16:07	1,2,3,4,5				
												16:00	16:27	16:30	16:57	6				
												16:30	16:57	17:00	17:27	1,2,3,4,5				
												23:00	23:27	23:40	0:07	1,2,3,4,5				
5	20	01	005	Zagon	Boroșneu Mare	Sfântu Gheorghe	30	6	≥ 23	2		5:00	5:50	7:30	8:20	1,2,3,4,5	014			
												6:00	6:50	7:20	8:10	6				
												5:55	6:45	12:25	13:15	1,2,3,4,5				
												8:30	9:20	15:30	16:20	1,2,3,4,5				
												13:00	13:50	15:30	16:20	6				
												16:20	17:10	17:30	18:20	1,2,3,4,5				
6	20	02	006	Iarăș	Haghig	Sfântu Gheorghe	30	1	≤ 22	1		6:00	6:45	15:30	16:15	1,2,3,4,5	012			

Nr. Crt.	Nr. rețea	Nr. grupa	Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Nr. curse planificate	Capacitate transport (locuri)	Nr. vehicule necesare		Program circulație				Zilele de circulație	Cod traseu vechi	Observatii		
				Autog./loc.	Loc. intermed.	Autog./loc.				active		rezerve		Dus					Intors	
										Plecare	Sosire	Plecare	Sosire	Plecare	Sosire					
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18		
7	20	02	007	Aita Medie	Vâlcele	Sfântu Gheorghe	45	1	≥ 23	1										
8	20	02	008	Filia	Hăghig	Sfântu Gheorghe	67	2	≥ 23	2		6:30	7:45	14:30	15:45	1,2,3,4,5	024	circulă pe perioada cursurilor școlare		
9	20	02	009	Filia	Malnaș	Sfântu Gheorghe	61	1	≥ 23	1		5:50	7:45	13:00	14:55	1,2,3,4,5	018			
10	20	02	010	Baraolt	Vâlcele	Sfântu Gheorghe	55	4	≤ 22	1	1	7:00	8:55	16:00	17:55	1,2,3,4,5				
												6:05	7:45	16:00	17:40	1,2,3,4,5	015			
												22:00	23:30	6:00	7:30	1,2,3,4,5,6,7	nou			
												9:00	10:30	11:00	12:30	1,2,3,4,5,6,7				
												14:00	15:30	16:00	17:30	1,2,3,4,5,6,7				
												18:00	19:30	20:00	21:30	1,2,3,4,5,6,7				
11	20	03	011	Herculian		Baraolt	12	1	≥ 23	1		6:50	7:20	15:00	15:30	1,2,3,4,5	027			
12	20	03	012	Aita Seacă		Baraolt	16	1	≥ 23	1		7:00	7:35	15:00	15:35	1,2,3,4,5	028			
13	20	03	013	Baraolt	Doboșeni	Filia Vashamor	12	4	≥ 23	1	1	6:20	6:55	7:10	7:45	1,2,3,4,5,6,7	026			
												9:20	9:55	10:10	10:45	1,2,3,4,5				
												12:00	12:35	12:50	13:25	1,2,3,4,5				
												15:00	15:35	15:50	16:25	1,2,3,4,5,6,7				
14	20	03	014	Baraolt	Talisoara	Varghis	8	2	≤ 22	1		6:30	7:00	7:10	7:40	1,2,3,4,5	025			
15	20	03	015	Belin	Aita Medie	Baraolt	29	1	≤ 22	1		15:00	15:30	15:40	16:10	1,2,3,4,5				
16	20	04	016	Saciova	Reci	Sfântu Gheorghe	24	1	≤ 22	1		7:00	7:45	15:00	15:45	1,2,3,4,5	029, 053	circulă pe perioada cursurilor școlare		
17	20	04	017	Sfântu Gheorghe	Zoltan	Angheluș	20	5	≥ 23	1		6:00	6:40	15:45	16:25	1,2,3,4,5	006			
												4:40	5:15	5:20	5:55	1,2,3,4,5	002			
												6:30	7:05	7:15	7:50	1,2,3,4,5				
												12:40	13:15	13:30	14:05	1,2,3,4,5				
												14:40	15:15	15:20	15:55	1,2,3,4,5				
												16:00	16:35	16:45	17:20	1,2,3,4,5				
18	20	04	018	Let	Pădureni	Sfântu Gheorghe	31	1	≥ 23	1		7:00	7:55	16:00	16:55	1,2,3,4,5	nou			
19	20	04	019	Covasna	Brateș	Sfântu Gheorghe	31	6	≥ 23	1		6:00	6:50	6:55	7:45	1,2,3,4,5	022			
												7:50	8:40	8:45	9:35	1,2,3,4,5				
												9:45	10:35	10:45	11:35	1,2,3,4,5,6,7				
												12:00	12:50	13:15	14:05	1,2,3,4,5,6,7				
												14:30	15:20	15:45	16:35	1,2,3,4,5				
												17:00	17:50	18:00	18:50	1,2,3,4,5,6,7				
20	20	04	020	Sfântu Gheorghe	Sâncraiu	Dobolii de Jos	18	6	≥ 23	1		4:40	5:07	5:10	5:37	1,2,3,4,5	003			
												5:40	6:07	6:10	6:37	1,2,3,4,5,6				
												6:50	7:17	7:20	7:47	1,2,3,4,5				
												13:00	13:27	13:30	13:57	1,2,3,4,5				
												15:00	15:27	15:40	16:07	1,2,3,4,5				

Nr. Crt.	Nr. rețea	Nr. grupa	Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Nr. curse planificate	Capacitate transport (locuri)	Nr. vehicule necesare		Program circulație				Zilele de circulație	Cod traseu vechi	Observatii	
				Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.				active	rezerve	Dus		Intors					
												Plecare	Sosire	Plecare	Sosire				
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
21	20	04	021	Băcel	Chichiș	Sfântu Gheorghe	15	1	≤ 22	1		16:30	16:57	17:00	17:27	1,2,3,4,5			
22	20	04	022	Dobârlau	Ozun	Sfântu Gheorghe	24	4	≥ 23	1		7:00	7:30	15:00	16:30	1,2,3,4,5	023		
												6:00	6:30	6:40	7:10	1,2,3,4,5			020
												7:15	7:45	9:50	10:20	1,2,3,4,5			
												10:30	11:00	14:30	15:00	1,2,3,4,5			
23	20	04	023	Sântionlunca	Ozun	Sfântu Gheorghe	16	9	≥ 23	1	1	15:10	15:40	16:00	16:30	1,2,3,4,5	021		
												6:10	6:35	6:35	7:00	1,2,3,4,5			
												7:00	7:25	7:30	7:55	1,2,3,4,5			
												8:00	8:25	9:30	9:55	1,2,3,4,5			
												9:55	10:20	10:30	10:55	1,2,3,4,5			
												11:00	11:25	12:00	12:25	1,2,3,4,5			
												13:30	13:55	14:15	14:40	1,2,3,4,5			
												14:40	15:05	15:05	15:30	1,2,3,4,5			
												16:00	16:25	16:25	16:50	1,2,3,4,5			
												16:50	17:15	17:20	17:45	1,2,3,4,5			
24	20	04	024	Ozun		Sfântu Gheorghe	12	2	≤ 22	1		6:25	6:50	14:20	14:45	1,2,3,4,5	056		
												7:25	7:50	15:20	15:45	1,2,3,4,5			
25	20	04	025	Bicfalău	Lisnau	Sfântu Gheorghe	24	2	≤ 22	2		6:15	6:50	14:30	15:05	1,2,3,4,5	055		
												7:10	7:45	15:30	16:05	1,2,3,4,5			
26	20	05	026	Mărtănuș	Brețcu	Târgu Secuiesc	22	2	≥ 23	1		5:45	6:25	6:25	7:05	1,2,3,4,5	039		
												7:10	7:50	15:10	15:50	1,2,3,4,5			
27	20	05	027	Ojdula	Hilib	Târgu Secuiesc	22	3	≥ 23	1		5:45	6:30	15:20	15:55	1,2,3,4,5	031+	circulă prin Hilib	
												7:00	7:25	6:35	7:00	1,2,3,4,5			
												16:00	16:25	16:30	16:55	1,2,3,4,5			
28	20	05	028	Târgu Secuiesc	Catalina	Mărcușa	16	4	≥ 23	1		6:25	6:50	6:50	7:15	1,2,3,4,5	032	circulă pe perioada cursurilor școlare	
												7:20	7:45	8:00	8:25	1,2,3,4,5			
												15:20	15:45	15:45	16:10	1,2,3,4,5			
												16:15	16:40	5:40	6:05	1,2,3,4,5			
29	20	05	029	Ghelița	Harale	Târgu Secuiesc	23	4	≥ 23	1		5:45	6:25	6:45	7:25	1,2,3,4,5	037+	circulă prin Harale	
												6:45	7:10	7:30	7:55	1,2,3,4,5			
												8:00	8:25	15:10	15:35	1,2,3,4,5			
												15:40	16:05	16:15	16:40	1,2,3,4,5			
30	20	05	030	Mereni	Poian	Târgu Secuiesc	22	8	≥ 23	2	1	5:25	6:05	7:10	7:50	1,2,3,4,5	033	circulă pe perioada cursurilor școlare	
												6:45	7:25	14:10	14:50	1,2,3,4,5			
												8:10	8:50	9:30	10:10	1,2,3,4,5,6,7			
												10:30	11:10	12:00	12:40	1,2,3,4,5			
												12:55	13:35	15:10	15:50	1,2,3,4,5			
												15:05	15:45	16:15	16:55	1,2,3,4,5			

Nr. Crt.	Nr. rețea	Nr. grupa	Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Nr. curse planificate	Capacitate transport (locuri)	Nr. vehicule necesare		Program circulație				Zilele de circulație	Cod traseu vechi	Observatii
				Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.				active	rezerve	Dus		Intors				
												Plecare	Sosire	Plecare	Sosire			
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
												16:05	16:45	17:00	17:40	1,2,3,4,5,6,7		
												17:05	17:45	5:45	6:25	1,2,3,4,5		
31	20	05	031	Târgu Secuiesc	Petriceni	Valea Seacă	20	4	≥ 23	1		6:15	6:50	6:55	7:30	1,2,3,4,5	034 + 035	circulă pe perioada cursurilor școlare
												7:35	8:10	8:15	8:50	1,2,3,4,5		
												15:10	15:45	15:50	16:25	1,2,3,4,5		
												16:30	17:05	17:10	17:45	1,2,3,4,5		
32	20	05	032	Târgu Secuiesc	Turia	Panorama Sf. Ana	32	6	≥ 23	1		5:10	5:40	5:45	6:15	1,2,3,4,5	041+ 043	circulă până la Turia
												6:30	7:00	7:05	7:35	1,2,3,4,5		circulă până la Turia
												9:00	10:00	10:15	11:15	1,2,3,4,5,6,7		în per. oct.-apr. circulă până la Turia
												14:30	15:00	15:15	15:45	1,2,3,4,5		circulă până la Turia
												15:50	16:20	16:25	16:55	1,2,3,4,5		circulă până la Turia
												17:00	18:00	18:00	19:00	1,2,3,4,5,6,7		în per. oct.-apr. circulă până la Turia
33	20	05	033	Târgu Secuiesc	Turia	Alungeni	12	2	≥ 23	1		6:30	6:55	7:15	7:40	1,2,3,4,5	042	circulă pe perioada cursurilor școlare
												14:30	14:55	15:00	15:25	1,2,3,4,5		
34	20	05	034	Cernatul de Sus	Cernat	Târgu Secuiesc	15	3	≥ 23	1		5:45	6:10	6:20	6:45	1,2,3,4,5	030	
												6:55	7:20	15:15	15:40	1,2,3,4,5		
												15:55	16:20	16:30	16:55	1,2,3,4,5		
35	20	05	035	Icafalău	Cernat	Târgu Secuiesc	20	1	≤ 22	1		5:45	6:20	15:20	15:55	1,2,3,4,5	044	
36	20	05	036	Sfântu Gheorghe	Dalnic	Târgu Secuiesc	42	7	≥ 23	2		14:30	15:40	6:30	7:40	1,2,3,4,5	005	circulă prin Dalnic
												6:30	7:40	14:30	15:40	1,2,3,4,5		circulă prin Dalnic
												8:30	9:40	10:30	11:40	1,2,3,4,5		
												10:30	11:40	12:30	13:40	1,2,3,4,5		
												12:30	13:40	16:30	17:40	1,2,3,4,5		
												16:30	17:40	18:30	19:40	1,2,3,4,5		
												18:30	19:40	8:30	9:40	1,2,3,4,5		
37	20	06	037	Surcea	Zăbala	Covasna	14	1	≤ 22	1		7:10	7:45	15:00	15:35	1,2,3,4,5	048	circulă pe perioada cursurilor școlare
38	20	06	038	Telechia	Brateș	Covasna	12	1	≤ 22	1		7:15	7:45	15:10	15:40	1,2,3,4,5	057	
39	20	06	039	Covasna	Păpăuți	Zagon	18	4	≥ 23	1	1	6:40	7:10	7:15	7:45	1,2,3,4,5	047	
												8:00	8:30	8:30	9:00	1,2,3,4,5		
												14:15	14:45	14:45	15:15	1,2,3,4,5		
												15:20	15:45	6:00	6:30	1,2,3,4,5		
40	20	06	040	Întorsura Buzăului	Zagon	Covasna	34	2	≥ 23	1		5:45	6:45	7:45	8:45	1,2,3,4,5	nou	
												14:20	15:20	15:40	16:40	1,2,3,4,5		
41	20	06	041	Covasna	Zăbala	Târgu Secuiesc	20	3	≥ 23	1		5:45	6:15	6:20	6:50	1,2,3,4,5	046	
												7:00	7:30	15:10	15:40	1,2,3,4,5		
												15:50	16:20	16:20	16:50	1,2,3,4,5		

Nr. Crt.	Nr. rețea	Nr. grupa	Cod traseu	A	B	C	Km pe sens	Nr. curse planificate	Capacitate transport (locuri)	Nr. vehicule necesare		Program circulație				Zilele de circulație	Cod traseu vechi	Observatii
				Autog./ loc.	Loc. intermed.	Autog./ loc.				active	rezerve	Dus		Intors				
												Plecare	Sosire	Plecare	Sosire			
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
42	20	06	042	Crasna	Sita Buzăului	Întorsura Buzăului	16	2	≤ 22	1		7:05	7:35	10:00	10:30	1,2,3,4,5	050	
												12:00	12:30	14:00	14:30	1,2,3,4,5		
43	20	06	043	Întorsura Buzăului	Valea Mare	Sfântu Gheorghe	46	3	≥ 23	1		6:30	7:55	8:00	9:25	1,2,3,4,5	019 modif.	
												9:30	10:55	13:00	14:25	1,2,3,4,5		
												14:30	15:55	16:00	17:25	1,2,3,4,5		
44	20	07	044	Lădăuți		Întorsura Buzăului	7	1	≤ 22	1		6:30	6:50	17:00	17:20	1,2,3,4,5	051	
45	20	07	045	Barcani		Întorsura Buzăului	10	4	≤ 22	1		6:00	6:20	7:30	7:50	1,2,3,4,5	052	circulă pe perioada cursurilor școlare
												8:00	8:20	9:00	9:20	1,2,3,4,5		
												12:30	12:50	15:10	15:30	1,2,3,4,5		
												16:30	16:50	17:30	17:50	1,2,3,4,5		
46	20	08	046	Comandău		Covasna	20	1	≤ 22	1		6:00	7:00	16:00	17:00	1,2,3,4,5	049	
47	20	09	047	Sita Buzăului (Ciumernic)		Întorsura Buzăului	6	3	≤ 22	1		6:40	6:55	7:05	7:20	1,2,3,4,5	059	
												7:30	7:45	14:30	14:45	1,2,3,4,5		
												14:50	15:05	15:10	15:25	1,2,3,4,5		