

CONSILIUL JUDEȚEAN GALAȚI

Compartimentul relații publice,
organizare și funcționare ATOP

Nr. 21.505_27 din 06.07.2022

Dosar nr. XIV - 7

VIZAT,
Președinte

COSTEL FOTEA

MINUTA

ședinței de dezbatere publică a proiectului de hotărâre al Consiliului Județean Galați privind aprobarea:

- **Studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de atribuire a serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Unității Administrativ-Teritoriale Județul Galați;**
- **Modalității de atribuire în gestiune delegată a Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Unității Administrativ-Teritoriale Județul Galați;**
- **Regulamentului pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Galați;**
- **Caietului de sarcini al serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Galați;**
- **Documentației de atribuire a Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Unității Administrativ-Teritoriale Județul Galați, desfășurată în data de 28 iunie 2022**

Dezbaterea publică a avut loc marți 28 iunie 2022, în Sala de ședințe a Consiliului Județului Galați din strada Eroilor nr. 7 B, parter, cu începere de la ora 10:00.

La dezbatere au participat:

- **TEODOR Laura**, consilier superior în cadrul Compartimentului relații publice, organizare și funcționare ATOP din aparatul de specialitate al Consiliului Județean Galați;
- **MANOLE Dorina**, consilier superior în cadrul Compartimentului relații publice, organizare și funcționare ATOP din aparatul de specialitate al Consiliului Județean Galați;
- **MORĂRESCU Cosmin**, consilier superior, Autoritatea județeană de transport public din structura Direcției Arhitect Șef, din aparatul de specialitate al Consiliului Județean Galați;
- **CHIRU Cristian-Florin**, consilier superior, Autoritatea județeană de transport public din structura Direcției Arhitect Șef, din aparatul de specialitate al Consiliului Județean Galați;
- **IANCU Daniel**, reprezentant S.C. DANIXMOND TUR S.R.L.;
- **DOROBĂȚ Genia**, secretar general al Asociației Transportatorilor Rutieri din Galați;
- **MARIN Nicolae**, vicepreședinte al Asociației Transportatorilor Rutieri din Galați;
- **NATU Valentin Andrei**, director general al S.C. GEGI S.R.L. Tecuci;
- **TUDORICI Constantin**, reprezentant al S.C. GEGI S.R.L. Tecuci, șef Autogara Tecuci;
- **COSTACHI Claudiu Marius**, reprezentant al S.C. CLAUSTOUR S.R.L. Tecuci;
- **MEREUȚĂ MARIAN** reprezentant al S.C. TOTOSAN S.R.L.;

- **LĂPUȘNEANU Mariana**, reprezentant al S.C. TEGALTRANS S.R.L.;
- **AMARINEI Sorin**, Federația Operatorilor Români de Transport - FORT București – vicepreședinte pe Regiunea Sud-Est, reprezentant al S.C. TEGALTRANS S.R.L. Galați.

Ședința de dezbatere publică a avut următoarea ordine de zi:

- Deschiderea dezbaterii publice (*anunțarea temei și a ordinii de zi, prezentarea reprezentanților instituției, a procedurii și a regulilor de desfășurare a dezbaterii publice*);
- Prezentarea succintă a motivației și a proiectului de act normativ supus dezbaterii publice (*reprezentant al inițiatorului și specialiști care au participat la elaborare*);
- Prezentarea verbală de către cetățenii interesați a propunerilor privind modificarea proiectului de act normativ supus dezbaterii publice;
- Închiderea evenimentului.

Întâlnirea a fost mediată de către doamna Teodor Laura, în calitate de persoană desemnată ca responsabil din partea Consiliului Județean Galați pentru relația cu societatea civilă, în conformitate cu prevederile *art. 7 alin. (7) din Legea nr. 52/2003 privind transparență decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare*.

În deschiderea lucrărilor ședinței, doamna Teodor Laura aduce la cunoștință că procedura de consultare publică a proiectului de act administrativ cu caracter normativ **hotărârea Consiliului Județean Galați privind aprobarea:**

- **Studiului de oportunitate privind stabilirea modalității de atribuire a serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Unității Administrativ-Teritoriale Județul Galați;**
- **Modalității de atribuire în gestiune delegată a Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Unității Administrativ-Teritoriale Județul Galați;**
- **Regulamentului pentru efectuarea serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Galați;**
- **Caietului de sarcini al serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, în județul Galați;**
- **Documentației de atribuire a Contractului de delegare a gestiunii Serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Unității Administrativ-Teritoriale Județul Galați,**

se desfășoară din inițiativa Consiliului Județean Galați, în conformitate cu prevederile *Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare*. Precizează că proiectul de act administrativ cu caracter normativ a fost înregistrat în *Registrul Transparență decizională* cu nr. 21.505/2022. Proiectul de hotărâre a fost inițiat de Președintele Consiliului Județean Galați, domnul Costel FOTEA, la fel și referatul de aprobare.

În data de 03.06.2022 a fost inițiată procedura de participare a cetățenilor și a asociațiilor legal constituite la procesul de elaborare a proiectului de act administrativ cu caracter normativ. Pentru respectarea prevederilor *art. 7 alin. (1) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, în data de 03.06.2022 anunțul referitor la această acțiune a fost expus pe site-ul Consiliului Județean Galați www.cjgalati.ro și a fost afișat la Punctul de informare publică al instituției. La solicitarea autorității, în data de 03.06.2022, anunțul a fost publicat în cotidianul „Viața liberă”.

Se prezintă succint cadrul legal reprezentat de prevederile *Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, în baza căruia se derulează etapele privind consultarea și participarea cetățenilor și a

asociațiilor legal constituite la procesul de elaborare a actului administrativ cu caracter normativ, inclusiv cel referitor la dezbaterea publică, precum și dispozițiile privind participarea la procesul de luare a deciziilor.

Se comunică că procedura de dezbatere publică a proiectului de act administrativ cu caracter normativ, în conformitate cu prevederile *art. 7 alin. (9) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, a fost demarată urmare solicitării nr. 21 din 11.06.2022 a Asociației Transportatorilor Rutieri din Galați și a solicitării electronice din data de 12.06.2022 (ora 20:47) a Federației Operatorilor Români de Transport, prin vicepreședinte Sorin Amarinei.

În data de 17.06.2022, *Anunțul* privind organizarea dezbaterii publice a fost publicat pe site-ul web al Consiliului Județean Galați la adresa:

<https://www.cjgalati.ro/images/stories/hotarari2022/anunt-310522.pdf>,

a fost afișat la Punctul de informare publică al instituției și a fost comunicat prin e-mail către entitățile juridice și cetățenii care au transmis puncte de vedere și/sau opinii/propuneri/sugestii cu privire la proiectul de act administrativ cu caracter normativ, astfel: Primăria Comunei Șendreni, Primăria Comunei Cosmești, S.C. DanixMond Tur S.R.L, doamnei Genia Dorobăț, Asociația Transportatorilor Rutieri din Galați, Federația Transportatorilor Rutieri din România - FORT București filiala Sud-Est, S.C. Geci S.R.L., Primăria Municipiului Tecuci, Primăria Comunei Nicorești.

S-a adus la cunoștință faptul că în etapa de consultare publică (respectiv în perioada 3-12 iunie 2022) s-au primit și înregistrat un număr de **38 de sugestii, propuneri și opinii** la proiectul de act administrativ cu caracter normativ, având valoare de recomandare, formulate în scris de către: domnul Iancu Daniel, reprezentant DANIXMOND TUR S.R.L. (prin comunicarea electronică din data de 12.06.2022), Asociația Transportatorilor Rutieri din Galați (prin adresa nr. 21 din 11.06.2022) și de domnul Natu Valentin-Andrei, director general S.C. GECE S.R.L. Tecuci (prin comunicarea electronică din data de 12.06.2022). S-a comunicat că propunerile, sugestiile, opiniile cu valoare de recomandare vor fi publicate pe pagina de internet a instituției, în meniul „*Transparență decizională – Proiect Consultare (publicat la data de 03.06.2022)*”, secțiunea dedicată proiectului de hotărâre.

În perioada dintre comunicarea anunțului public privind organizarea ședinței de dezbatere publică și ziua premergătoare audienței publice (respectiv în perioada 18-27 iunie 2022) s-au înaintat și s-au primit un număr de **29 de recomandări formulate în scris** pentru proiectul de act administrativ cu caracter normativ, recomandări formulate de Asociația Transportatorilor Rutieri Galați (prin adresa nr. 25 din 27.06.2022) și Federația Operatorilor Români de Transport FORT Filiala Sud-Est Galați prin S.C. TEGALTRANS S.R.L. (prin adresa nr. 111 din 28.06.2022). S-a comunicat că nepreluarea recomandărilor formulate și înaintate în scris va fi justificată în scris, către fiecare entitate care a formulat sugestii, propuneri și opinii cu valoare de recomandare la proiectul de act administrativ cu caracter normativ supus procedurii de transparență decizională.

În conformitate cu procedura de organizare a dezbaterii publice s-a anunțat că un număr de **nouă persoane au cerut înscrierea la cuvânt**.

La punctul doi al ordinii de zi, domnul Morărescu Cosmin, ca reprezentant al Autorității județene de transport public, compartiment din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Galați care a realizat documentația pentru proiectul de hotărâre, prezintă pe scurt proiectul de act administrativ și instrumentele de motivare care au stat la baza inițierii hotărârii. Precizează că pentru asigurarea transportului rutier de persoane prin curse regulate, județul Galați are obligația de a îndeplini prevederile *art. 66 alin. (1) și alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului 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, cu modificările și completările ulterioare. Potrivit cadrului legal, consiliile județene trebuie să încheie contracte de delegare a gestiunii pentru asigurarea în continuare a transportului public județean de persoane prin curse regulate, cu operatorii de transport care dețin licențe de traseu valabile pe traseul respectiv, până la data de 31.12.2021. Ulterior, legiuitorul prin Ordonanța Guvernului nr. 130/2021 a modificat termenul până la date de 31.12.2022.

Conform reglementărilor în vigoare se stabilește faptul că, la data de 31.12.2022 actualul program de transport public județean de persoane își încetează valabilitatea. Pentru conformarea cu prevederile legale privind transportul public județean de persoane, prin trecerea acestuia în sfera serviciilor publice începând cu data de 01.01.2023, este necesar a fi aprobate documente care vor sta la baza procedurii de atribuire și ulterior de desfășurare a serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Unității Administrativ-Teritoriale Județul Galați.

La acest punct al ordinii de zi, domnul Amarinei Sorin a întrebat dacă la baza întocmirii proiectului de hotărâre, Consiliul Județean Galați a avut în vedere un studiu de fezabilitate, cine a realizat acest studiu și în ce perioadă.

Domnul Chiru Cristian-Florin a răspuns că nu a existat un studiu de fezabilitate care să stea la baza întocmirii proiectului.

Se trece la punctul trei din ordinea de zi, privind prezentarea verbală de către persoanele înscrise la cuvânt a punctelor de vedere și a recomandărilor privind proiectul de act administrativ cu caracter normativ supus dezbaterii publice.

Domnul Iancu Daniel prezintă câteva idei, pornind de la Contractul de delegare a gestiunii Serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a UAT Județul Galați. Apreciază că proiectul de hotărâre ar trebui revizuit întrucât contractul prezentat are forma unui contract comercial unilateral în care autoritatea contractuală a pus pe umerii operatorilor de transport responsabilitatea transportului regulat al cetățenilor județului Galați, o serie foarte mare de obligații, mutând responsabilitatea transportului regulat al cetățenilor județului pe spatele firmelor de transport. Dacă acest serviciu de transport regulat de persoane este inclus în lista serviciilor publice, atunci el ar trebui să fie asigurat de către autoritățile statului (în cazul acesta Consiliul Județean Galați), prin operatorii de transport interesați să acceseze loturile de trasee propuse, dar colaborând cu ei și acolo unde este cazul, acordând subvenții pentru a permite firmelor de transport să asigure standarde de transport la un nivel ridicat. Un serviciu de utilitate publică nu poate fi asigurat doar de firmele private, fără un real ajutor de la autorități. Descrie o situație prin care colegii operatori de transport din Bistrița Năsăud au atacat în instanță modul de atribuire al criteriilor pentru contractul de delegare a gestiunii, iar Curtea de Apel Cluj a emis o hotărâre prin care se motivează că „serviciul public de transport reprezintă obligația statului corelativă dreptului cetățeanului la liberă circulație și la acces în cadrul unei infrastructuri de transport public, iar operatorul care realizează un serviciu de transport public de călători nu ar trebui să suporte niciodată pierderi pe seama acestui serviciu. Rolul compensației este de garantare a întreținerii sau dezvoltării unei gestiuni eficiente de către operatorul de serviciu public și prestări de servicii de transport de călători la standarde suficient de înalte, oferind o cale prin care exploatarea serviciului public să fie menținută în condițiile acceptate, fără ca executarea obligațiilor să devină excesiv de împovărătoare pentru operatorul economic de transport”. Apreciază că exemplul ar putea fi repetat oricând în orice județ al țării, iar răspunsul instanței ar fi mereu același.

Propune o strânsă colaborare între operatorii de transport și Consiliul Județean Galați, prin stabilirea unor grafice clare, prin modificarea orelor și curselor conform comunicării adresate în scris, pentru ca operatorii să se mențină la limita acceptabilă de profit și eventual să nu solicite compensații financiare de la Consiliul Județean Galați. Apreciază că renunțarea la anumite curse este posibilă, dar numai până la un moment dat.

Întrucât Studiul de oportunitate realizat și prezentat are ca an de referință anul 2019, iar situația de la nivelul anului 2022 este diferită față de situația de acum trei ani, datorită faptului că dinamica fluxului de călători este în continuă scădere în special din cauză că elevii de liceu din mediul rural nu mai frecventează școlile iar numărul profesorilor care vin către mediul rural a scăzut substanțial, recomandă rectificarea orarului și numărului de curse pentru unele trasee prin întocmirea unui program de transport clar, a unor grafice de transport clare sau prin acordarea de subvenții. Aceste intervenții ale Consiliului Județean Galați ar duce la un serviciu public de transport județean pe care cetățeanul să se poată baza.

Consideră că nu este oportună împărțirea traseelor pe grupe, deoarece operatorii cu număr redus de mașini sunt scoși de pe piață, în detrimentul celor care dețin mai multe vehicule. Ori, se apreciază că, dacă numărul de concurenți va fi mai mare, cu atât serviciile ce vor fi oferite de transportatori vor fi mai bune, iar standardele de calitate superioare. Propune ca grupele de trasee să fie mult mai mici, mai suple, să cuprindă câte două sau trei trasee care să aibă stații în comun. Exemplifică cu acte administrative anterioare adoptate pentru domeniul transport de persoane, respectiv Hotărârea CJG nr. 300/2006, unde grupele sunt mai suple, traseele mai scurte și au mai multe stații în comun.

Pornind de la HCJG nr. 300/2006, unde figura traseul Galați – Vânători – Odaia Manolache, traseu care a dispărut în anul 2013, este interesat să cunoască cum ajung locuitorii din aceste localități în și dinspre Galați. Recomandă ca actualul program de transport să reglementeze circulația călătorilor către localitățile limitrofe municipiului Galați.

În debutul intervenției, doamna Dorobăț Genia consideră necesară reluarea procedurii de elaborare a actului normativ, acesta fiind un act complex de o importanță majoră, dar și motivat de faptul că nu există un studiu de fezabilitate, un studiu de mobilitate care să fundamenteze cerințele de transport și care să conducă la documentele proiectului, în special la documentația de atribuire ce urmează a fi aprobată. Susține că ar trebui reluată procedura cu respectarea principiilor din *Regulamentul Parlamentului European nr. 1370/2007, cu modificările și completările ulterioare, a Legii nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare* și a celorlalte prevederi din legislația națională.

Opinează că proiectul de hotărâre s-a făcut fără respectarea principiilor din *Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene din 23.10.2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători* și a principiilor din *Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare*. Unul dintre principiile pe care le invocă Asociația Transportatorilor Rutieri din Galați, ca asociație reprezentativă la nivel de județ și membră în federații și confederații sindicale, este principiul prevăzut la *art. 1 alin. (4) lit. p) din Legea nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare*, cu referire la 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. Acest aspect este subliniat și prin prevederile *art. 17 lit. l) din Legea nr. 92/2007, actualizată*.

Reiterează că un alt principiu care nu a fost respectat la elaborarea actului normativ este principiul prevăzut la *art. 1 alin. (4) lit. i) din Legea nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare*, privitor la 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.

Afirmă că principalele obiective care ar trebui urmărite de autoritatea publică locală în domeniul serviciului public județean de persoane prin curse regulate la nivelul județului sunt: corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente, asigurarea continuității serviciilor publice de transport prin programele de transport sau de funcționare (după caz) corelate cu fluxurile de călători existente etc. Susține să se aibă în vedere respectarea prevederilor *art. 17 din Legea nr. 92/2000, cu modificările și completările ulterioare*, cu referire la atribuția ce revine consiliului județean de evaluare a fluxurilor de transport de persoane și determinarea pe baza studiilor de specialitate a cerințelor de transport public local precum și anticiparea evoluției acestuia, dar și a altor atribuții specifice. Enumără ca atribuții: stabilirea traseelor principale și secundare și a programelor privind serviciul public de transport de persoane prin curse regulate și atribuirea acestora odată cu atribuirea în gestiune a serviciului, elaborarea și aprobarea normelor locale și a regulamentelor de transport județean cu consultarea asociațiilor profesionale reprezentative, stabilirea compensației acordate de la bugetul local pentru acoperirea diferenței dintre costurile suportate în legătură cu obligația/obligățiile de serviciu public și sumele efectiv încasate ca urmare a îndeplinirii sau în temeiul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public în cauză la care să se adauge un profit rezonabil. Apreciază că s-a ajuns în această situație deoarece proiectul de hotărâre nu a fost pus în discuție din timp, alegându-se consultarea în temeiul procedurilor specifice *Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare*.

Sugerează ca la elaborarea proiectului de hotărâre s-a pus accent pe legislația națională dar a fost ignorat *Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007*, actul în care se găsesc referiri cu privire la definirea și scopul serviciului de transport public de călători, se regăsesc toate principiile și regulile aplicabile serviciului public de transport de călători în vigoare, inclusiv ale prevederilor cu privire la compensații financiare și drepturi exclusive.

Susține că în modelul de contract, care este prezentat în Documentația de atribuire, mențiunile din Capitolul „Obligații de serviciu public” stipulate în *Regulamentul 1.370/2007* se regăsesc în Capitolul „Obiectul contractului”, iar la Capitolul „Obligații de serviciu public” din contract se regăsesc drepturi și obligații neclare ale operatorului de transport, care în loc să fie specificate în mod expres în această parte din contract sunt corelate cu alte prevederi de la alte articole. Modul cum a fost conceput conținutul contractului din Documentația de atribuire încalcă prevederile *Regulamentului nr. 1.370/2007* în ceea ce privește claritatea și certitudinea clauzelor cuprinse în documentația de atribuire.

Deoarece baza în procedura de atribuire o constituie Programul de transport, apreciază că programul de transport care se regăsește în Documentația de atribuire nu respectă cerințele legislative naționale și europene, nu respectă principiile și regulile actuale. Consideră că dacă ar fi existat un studiu de oportunitate întocmit de către o firmă specializată, s-ar fi evaluat fluxurile de călători și s-ar fi anticipat evoluția acestora, în mod corect. Afirmă că Programul de transport propus nu corespunde cerințelor actuale, iar Caietele de sarcini nu pot fi puse în aplicare.

Înaintează o serie de propuneri punctuale: pe traseul Galați - Foltești - Târgu Bujor unde sunt în actualul program de transport 10 autovehicule cu 10 curse, propune pe acest traseu să fie 3 autovehicule cu 10 curse; pe traseul Galați - Stoicani sunt 24 de curse cu 9 autovehicule și propune să fie 5 autovehicule pentru 24 curse; pe traseul Galați - Târgu Bujor - Berești sunt 2 autovehicule cu 3 curse. Aceste curse pot fi făcute de un singur autovehicul.

Constată că la constituirea celor șapte grupe de trasee, se regăsesc atât trasee principale cât și trasee secundare, fără ca acestea din urmă să poată fi identificate. Legiuitorul reglementează

ca la stabilirea traseelor și constituirea grupelor de trasee care fac obiectul procedurii de atribuire a contractului de servicii publice de transport de călători se au în vedere: gruparea echilibrată a traseelor, evitarea suprapunerii traseelor sau a mai multor operatori pe același traseu, posibilitatea aplicării unei politici tarifare unitare și a unui sistem de taxare integrat, facilitarea folosirii unitare a titlurilor de călătorie, distribuirea echitabilă a traseelor între operatori, precum și utilizarea eficientă a fondurilor publice cu respectarea criteriilor economice și geografice și a normelor aplicabile compensației de serviciu public prevăzute la anexa din *Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007*. Apreciază că nu s-a ținut cont de aceste prevederi.

Opinează că lipsește capitolul „Investiții” din Contractul de delegare de gestiune, deși este prevăzut în Ordinul președintelui Autorității de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 131/1401/2019. În fapt, operatorul de transport vine cu anumite investiții în efectuarea serviciului și acest lucru conduce la oferta financiară.

Domnul Marin Nicolae, luând în considerare afirmațiile compartimentului inițiator cu privire la inexistența unui studiu de fezabilitate sau a unui studiu de specialitate, dorește să știe ce a stat la baza deciziei de încredințare a contractului pe o perioadă de cinci ani, în condițiile în care prevederile art. 28, alin.1 lit. a) din *Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare*, reglementează 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 zece ani. Totodată *Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007*, stabilește că durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește zece ani pentru serviciile de transport cu autocare și autobuze, se stabilește prin hotărâri de dare în administrare și trebuie corelate cu timpul necesar pentru recuperarea investițiilor. În acest temei, recomandă ca durata contractului să fie stabilită pentru o perioadă de zece ani. Aduce ca argument și prevederile art. 28 alin. 7 lit. b) din Codul Fiscal care prevede că în cazul metodei de amortizare degresivă, amortizarea se calculează prin multiplicarea cotelor de amortizare liniară cu un coeficient de 2.0, dacă durata normală de utilizare a mijlocului fix amortizabil este între 6-10 ani. La secțiunea 8 din Normele de aplicare, este dat exemplul 25 în care durata normală de funcționare, conform catalogului, este de zece ani. Dacă s-ar lua în calcul un program de transport pe zece ani, aceasta se va reflecta și într-un preț rezonabil pentru călător. Dacă investiția cu care se vine pentru contractare se amortizează într-o perioadă de cinci ani, presiunea pentru a recupera investiția este mult mai mare pe costul final/călător/preț bilet.

Recomandă eliminarea unor trasee din programul de transport, respectiv:

- traseul Galați – Cerțești, fiind localitatea înainte de Cotoroaia. Cetățenii din Cerțești sunt deserviți de mijlocul de transport al localității Cotoroaia;
- traseul Smulți – Valea Mărului – Galați, deoarece există traseul Smulți – Târgu Bujor – Galați, cu prelungire până la Smulți (cu steluță);
- pentru traseul Galați – Pădurea Gârboavele, sugerează să se solicite prelungirea unor trasee realizate prin asocierea municipiului Galați cu localitatea Vânători.

Domnul Natu Valentin Andrei, consimte la opinia celorlalți operatori de transport deținători de licențe de transport și susține reluarea procedurii de consultare, deoarece această etapă s-a închis fără să existe puncte de vedere concrete, necesare organizării activității de transport județean de persoane prin curse regulate pe raza județului Galați.

Recomandă ca durata contractului să fie pe zece ani, deoarece având în vedere cerințele impuse de autoritatea contractantă referitoare la dotările tehnice ale mijloacelor de transport, faptul că unii operatori economici vor participa la procedura de licitație cu mijloace de transport noi, iar

valoarea de achiziție a mijloacelor de transport va trebui să fie amortizată în perioada de derulare a contractului.

De asemenea, recomandă ca, la Capitolul 7 - Aspecte financiare pct. 3.10 unde se menționează că „operatorii de transport rutier cărora li se va atribui gestiunea serviciului public de transport județean de persoane prin curse regulate pe traseele cuprinse în Programul de transport public județean de persoane prin curse regulate, în Județul Galați, vor avea obligația menținerii tarifelor medii pe km/loc oferite în cadrul procedurii de achiziție a contractului de delegare a gestiunii pe o perioadă de minimum 6 luni de la Data începerii – care înseamnă data începerii prestării serviciului public de transport calatori, respectiv data semnării de către părți a Procesului-verbal de constatare a îndeplinirii obligațiilor din Perioada de Mobilizare, prevăzută în contract”, să se renunțe la această clauză. Motivația rezidă din faptul că această clauză este în contradicție cu dispozițiile prevăzute în *Ordinul A.N.R.S.C. nr. 272/2007*, unde este specificat că tarifele pentru serviciile de transport se pot ajusta periodic la un interval de minim trei luni.

Solicită să primească răspuns în scris la întrebarea „dacă există studiu de fezabilitate și/sau de mobilitate”.

Legat de diferențele de tarif și compensație, recomandă să se aibă în vedere și protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local sau județean.

Cu privire la fundamentarea tarifului mediu/km/loc, în Caietul de sarcini se menționează că fundamentarea tarifului se întocmește pentru fiecare traseu în parte. În ipoteza în care se va face o fișă de fundamentare pentru fiecare traseu, implicit vor rezulta tarife/km/loc diferite pe aceeași distanță. În situația în care pe aceeași distanță/rută dar pe trasee diferite se vor achita tarife diferite, cetățenii vor fi derutați. Recomandă să se facă o singură fișă de fundamentare pe fiecare lot/grupă.

Domnul Tudorici Constantin este de acord să se reia analiza, să se facă în mod legal și temeinic deoarece există diferențe între tarifele care sunt pe diverse trasee. Dacă analiza este făcută pe distanțe kilometrice sau grupe de trasee, atunci se va întâlni situația ca pe un traseu între două localități, de exemplu de 10 km, să existe un preț pe un traseu și un alt preț pe alt traseu și aceeași distanță, dar realizat pe un traseu din altă grupă. Această situație poate da naștere la reclamații.

Apreciază că Consiliul Județean Galați ar putea impune primarilor să amenajeze pe raza localităților stații pentru siguranța circulației și a cetățenilor transportați.

Propune ca la întocmirea graficelor de circulație, anexă la licența de traseu, să se impună anumite stații, să se spună unde au voie să oprească în stații, pentru mai multă siguranță și securitate a cetățeanului.

Domnul Costache Claudiu își exprimă nemulțumirea cu privire la faptul că primăriile realizează transportul elevilor și profesorilor și aceste curse se suprapun cu cursele județene. Prin dispariția elevilor și profesorilor scade substanțial numărul cetățenilor de transportat.

Domnul Nanu Valentin-Andrei reintervine și recomandă ca la calculul tarifelor să se ia în considerare și creșterea excesivă a prețului carburanților, creștere care modifică mult valorile pe loturi, față de cifrele pe care le avem în Contractul-cadru supus consultării.

Doamna Lăpușneanu Mariana susține propunerea colegilor cu privire la perioada valabilității programului de transport și a contractului de delegare a gestiunii care trebuie să fie corelat cu perioada de amortizare a mijloacelor de transport, la zece ani.

Referitor la perioada de amortizare a mijloacelor de transport apreciază că ar trebui ca punctajul pentru mijloacele de transport achiziționate în perioada 2018 și 2019 să fie majorat, iar vechimea parcului achiziționat în anii 2020-2021 să nu influențeze negativ, motivat de faptul că pe perioada pandemiei activitatea de transport și încasările reduse au făcut ca mașinile achiziționate să nu se amortizeze.

Referitor la Acordul de asociere, recomandă că în situația în care se va participa la atribuire sub forma asocierii, asocierea respectivă să fie fără personalitate juridică. Motivează că, urmând pașii următori - condițiile de administrare și conducere a asociației, la punctul 4.5 se prevede „asocierea va îndeplini obligația privind adoptarea de către membrii a formeii juridice, adică constituirea unei societăți în condițiile prevăzute de Legea societăților nr. 31/1990, cu modificările și completările ulterioare”. După ce s-a licitat într-o formă de asociere între mai multe societăți, urmează ca toate societățile să se reorganizeze și să se constituie într-un alt tip de societate, conform Legii societăților nr. 31/1990, cu modificările și completările ulterioare. Societatea nou constituită va întâmpina dificultăți, deoarece promisiunile de furnizare de autovehicule de la furnizori, de la dealeri sunt antamate de fiecare societate, iar la momentul analizării societății rezultată din asociere, societățile membre sunt puse în situația în care vor avea greutate în „a adopta” toate mijloacele de transport ale societăților din asociație. Societatea nou constituită trebuie să aibă grad de suportabilitate ridicat și să i se poată transfera toate leasing-urile, să se încheie contracte de novație. Recomandă fie eliminarea punctului 4.5 din Acordul de asociere, fie să se poată participa la licitație în asociație fără personalitate juridică și atunci fiecare societate comercială licitează partea sa de traseu.

Apreciază că punctul 4.6 Condițiile de administrare și conducerea asociației, din Acordul de asociere, contrazice punctul 4.5 prin faptul că se vorbește de asociații ca și când nu ar mai fi în constituții în aceeași societate. Recomandă rectificare.

Propune ca, la constituirea grupelor, acestea să fie organizate în așa fel încât să nu depindă o societate din asociere de alta, eventual să se evite constituirea asociației. Exemplifică cu grupa 4, Galați – Tecuci, care dacă nu ar avea prelungirea de traseu la Vasile Alecsandri – Braniștea nu ar mai fi nevoiți să se asocieze cu o altă societate.

La Programul de transport, apreciază că pe codul 36 a apărut un traseu nou, Tecuci – Grivița – Pechea – Galați, un traseu care nu mai merge prin Valea Mărului, intră pe traseul Galați – Tecuci de la Ivești și se suprapune până la Tecuci cu alt traseu. Nu înțelege necesitatea unui traseu nou. Dacă ar fi călători la Grivița, pentru mobilitate s-ar putea adopta o soluție ca de două ori pe zi să facă o buclă pentru preluarea călătorilor.

Domnul Amarinei Sorin cu referire la modul în care au fost făcute grupele, apreciază că traseul Galați – Braniștea – Vasile Alecsandri se suprapune peste Galați – Tecuci exact la fel de mult cât se suprapune traseul Salcia – Barcea – Tecuci, care se execută pe două trasee diferite, cu două mașini diferite. Recomandă că așa cum traseul Salcia – Barcea – Tecuci a fost prins în grupa de trasee din orașului Tecuci, la fel și Vasile Alecsandri – Galați poate fi prins în grupa din jurul Municipiului Galați, prin același raționament.

Susține scoaterea punctului 4.5 din Acordul de asociere pentru că este introdus forțat. În mod normal, nu se poate realiza o combinație între firme din mai multe rațiuni. Atunci când Consiliul Județean Galați demarează licitația cu operatorii de transport participanți din grupa respectivă, nu se știe cu cine semnează la sfârșit, având în vedere că toate criteriile de eligibilitate, de parc auto, sunt evaluate pentru operatorii de transport participanți, iar la sfârșit contractul este semnat de o altă societate, de asocierea nou constituită.

În privința punctajelor/criteriilor folosite, afirmă că înainte de anul 2018 a făcut un tur al primăriilor din județ și a cerut sfatul primarilor cu privire la folosirea de mijloace de transport de mai mare capacitate. Atunci societatea pe care o reprezintă a demarat procedura de achiziție de noi mijloace de transport, de mai mare capacitate. Consideră că prin criteriile folosite nu este încurajată folosirea mașinilor de mai mare capacitate. Recomandă scoaterea microbuzelor, depășirea momentului „cașcarabetelor” și folosirea unor mijloace de transport mai mari, cu dotări pentru siguranță (dând ca exemplu brake assist systems) și confortul călătorilor. Opinează că la clasificarea autobuzelor s-au dat puncte pentru categoria 4 care presupune locuri în picioare, fiind o

categorie care conform legii nu poate fi utilizată în transportul interjudețean. Recomandă acordarea punctajului astfel: categoria 1 – 5 puncte, categoria 2 – 3 puncte, categoria 3 – 1 punct și renunțarea la categoria 4. În acest fel se face o redistribuire a punctelor și se stimulează achiziția de autovehicule noi, de mai mare capacitate.

În privința capacității de transport, pe acest criteriu dă ca exemplu modul de calcul de la un alt județ. Pentru capacitate maximă, maxim punctaj și pentru celelalte mașini participante, punctajul se stabilește prin aplicarea unei formule (capacitatea autobuzului/capacitatea maximă și multiplicată cu punctajul maxim). În acest mod se creează premisele și motivația pentru a scoate transportul din zona microbuzelor, având în vedere că există posibilitatea la prezentul program de transport să se încheie în jurul anului 2030. În situația în care se creează perspectiva unui program de transport pe o perioadă mai mare de timp, operatorii de transport vor fi motivați să vină cu mijloace mai moderne și mai sigure, care să preia fluxul variabil de călători.

Referitor la punctajul acordat, recomandă ca punctajul maxim să fie acordat pentru anul de fabricație dar și pentru anul de fabricație minus un an (exemplu anul 2022 – 1 an), apoi să se scadă pentru fiecare an câte un punct. Justifică propunerea în contextul în care în anul 2018 s-a stabilit trecerea la regimul comercial, prin achiziție masivă de mijloace de transport pentru care societățile sunt în plină plată a ratelor, rate amânate în pandemie. Unele mașini aflate la jumătatea leasingului sunt prost cotate, chiar cu o diferență de 8 puncte, deși au standard Euro 6. Are încrederea că se poate construi o ofertă solidă, demnă de anul 2022.

Domnul Marin Nicolae reintervine și remarcă că dezbateră aduce progrese. Referitor la traseul Tecuci – Grivița – Galați, propune să fie Tecuci – Grivița, deoarece pe traseul Grivița – Galați există alte 4-5 curse.

Dezaproabă propunerea pentru folosirea mijloacelor de transport de mari dimensiuni, deoarece investițiile în mijloace de capacitate mare implică cheltuieli pe măsură. Deoarece legiuitorul prevede pentru transportul rutier autovehicule de minim 10 locuri sau minim 23 de locuri, consideră că fiecare operator își capacitează dimensiunea vehiculelor în funcție de numărul călătorilor.

Recomandă ca în cuprinsul documentației să fie prevăzute criterii foarte clare referitoare la: existența fizică a mijloacelor de transport pentru operatorii care prezintă oferta, societatea să fie înregistrată și să aibă punct de lucru în județul Galați, mașinile să fie înmatriculate în Galați, societatea să facă dovada că are angajați pentru a deservi mașinile. Totodată, din pragmatism, recomandă să fie inclus un criteriu, o condiție, și anume ca mijloacele de transport din oferta efectuată să nu fi participat într-un anumit interval de timp la alte oferte. În acest fel s-au putea evita situația în care un potențial operator să liciteze pe mai multe trasee, în mai multe județe și la final să aleagă traseul cel mai bun, în detrimentul altora. În aceste condiții, consiliul județean ar trebui să reia procedura pentru atribuirea anumitor trasee. Apreciază că această condiție clară ar trebui impusă chiar de legiuitor, prin legislație. Acest lucru ar preîntâmpina eventualele conflicte între operatori.

Doamna Dorobăț Genia reintervine și opinează că la Programul de transport nu au fost respectate dispozițiile *art. 37 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare*, deoarece programele de transport când sunt întocmite trebuie să se fie armonizate cu programele de transport aferente celorlalte moduri de transport. Grupa de trasee Stoicani – Tulucești și Galați – Tecuci, sunt tranzitate și de curse interjudețene. Operatorii de transport nu au acces la graficele de circulație ale societăților care efectuează cursele interjudețene și tranzitează județul. Recomandă să se solicite la Autoritatea Rutieră Română graficele de circulație ale curselor interjudețene și să se aibă în vedere armonizarea programului de transport al județului Galați, cu respectarea decalajului de 30 minute între curse.

Recomandă ca traseul Târgu Bujor-Jorăști-Zărnești să fie eliminat din programul de transport, la fel traseul Galați-Cuca-Corni-Măcișeni și traseul Galați-Cuca-Adam-Ciurești.

Domnul Nanu Valentin-Andrei solicită rectificarea traseului Salcia-Barcea-Tecuci în sensul că trebuie creată stație la Siliștea și la Condrea. Propune reconfigurarea traseului în sensul Torcești -Salcia-Siliștea, pentru a evita intersectarea cu traseul de Galați. O altă recomandare vizează satul Cosmești, unde pe strada Stadionului este o curbă în unghi drept, unde întoarcerea autovehiculelor de mici sau de mari dimensiuni se realizează numai prin manevre multiple, în condiții de insecuritate. Solicită identificarea/stabilirea unui capăt de traseu cu loc adecvat de întoarcere.

Doamna Teodor Laura constată că nu mai sunt persoane înscrise la cuvânt sau alte recomandări de formulat.

În încheierea dezbaterii publice participanții au fost informați că la data de 8 iulie 2022 se va asigura accesul la minuta rezultată în urma derulării procesului de dezbateri publice. Punctele de vedere exprimate în cadrul consultării publice au valoare de recomandare. Precizează că în situația în care inițiatorul proiectului de hotărâre, respectiv Președintele Consiliului Județean Galați, în urma analizării propunerilor formulate își însușește o parte dintre acestea și consideră necesară introducerea lor în proiectul de hotărâre, versiunea îmbunătățită a proiectului de reglementare va fi comunicată pe pagina web a autorității. Documentele vor fi expuse pe în meniul „*Consiliul Județean*”, submeniul „*Transparență decizională*”.

Procesul de luare a deciziilor este atributul ședinței în plen a Consiliului Județean Galați iar legiuitorul, prin dispozițiile *art. 8 din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, reglementează modalitatea de invitare și de participare la lucrările ședințelor publice a cetățenilor și a asociațiilor legal constituite care au prezentat propuneri și sugestii în scris, cu valoare de recomandare.

Justificările privind preluarea și/sau nepreluarea propunerilor, opiniilor, sugestiilor și recomandărilor formulate vor fi justificate în scris, după ședința de plen a Consiliului Județean Galați.

Mulțumește participanților pentru implicare, pentru efortul depus și dă asigurări că elementul democratic pus în practică prin consultarea publică organizată prin procedura de transparență decizională va servi la definitivarea unui act administrativ normativ care să ajute la realizarea unui serviciu public util și eficient, care să satisfacă nevoile cetățenilor.

Se declară închisă ședința.

Ședința s-a încheiat la ora 11:54.

Avizat,

Secretarul general al județului,

Ionel COCA

Întocmit,

Teodor Laura