

**STUDIU DE FUNDAMENTARE**

**A DECIZIEI DE CONCESIONARE A  
SERVICIULUI:**

**“BLOCARE/RIDICARE, TRANSPORT,  
DEPOZITARE ȘI ELIBERARE A  
VEHICULELOR ȘI/SAU REMORCILOR  
STAȚIONATE NEREGULAMENTAR PE  
DOMENIUL PUBLIC ȘI/SAU PRIVAT  
AL MUNICIPIULUI BAIA MARE**

# CAPITOLUL I

## CADRUL LEGISLATIV

Prezentul studiu este realizat în conformitate cu prevederile legale cuprinse în **Hotărârea Guvernului nr. 955/2004** pentru aprobarea reglementărilor – cadru de aplicare a **Ordonanței Guvernului nr.71/ 2002** privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, a **O.U.G. nr. 34/2006** privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, a **H.G. 71/2007** pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii din O.U.G. nr.34/2006 , **H.G. nr. 925/2006** pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la contractelor de achiziție publică din O.U.G. nr.34/2006, a **O.U.G. nr 195/2002** privind circulația pe drumurile publice modificată, actualizată și republicată, **H.G.147/1992** privind blocarea, ridicarea, transportul, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor staționate neregulamentar pe drumurile publice,

Legislația din România cuprinde o serie de acte normative ce conțin prevederi referitoare la serviciile publice de interes local și la contractele de concesiune de servicii cu aplicabilitate la prezentul studiu, după cum urmează:

- **Legea nr. 215/2001** privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 155/2010** a Poliției Locale;
- **O.G. nr. 21/2002**, modificată prin **Legea nr.515/2002** privind gospodărirea localităților urbane și rurale;
- **O.G. nr. 2/2001**, cu modificările și completările ulterioare, privind regimul juridic al contravențiilor;
- **Legea nr. 421/2002** privind regimul juridic al vehiculelor fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al statului ori al unităților administrative teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 82/1998** pentru aprobarea **O.G. nr. 43/1997** privind regimul juridic al drumurilor cu modificările și completările ulterioare, republicată;
- **HCL nr. 473/2009** pentru modificarea și completarea HCL 14/2007 privind reglementarea parcarilor publice cu plată proprietatea municipiului Baia Mare administrate de S.P.A.U.
- **H.C.L. nr. 259/2005** privind stabilirea și sancționarea contravențiilor în domeniul staționării neregulamentare a autovehiculelor și remorcilor pe alei pietonale și zone verzi
- **HCL 316/2008** privind interzicerea expunerii spre vânzare a autovehiculelor pe domeniul public și privat al municipiului Baia Mare
- **HCL nr. 340/2009** privind stabilirea sancțiunilor pentru faptele care constituie contravenții în domeniul gospodăririi Municipiului Baia Mare

# CAPITOLUL I

## ASPECTE GENERALE

Rețeaua stradală a municipiului Baia Mare este de 206 km.

Aceasta se desfășoară pe traseul a 386 artere de circulație, clasificate în următoarele categorii: bulevard, stradă, alee, piață, după cum urmează: 6 bulevarde, 16 alei, 357 străzi și 7 piețe.

Transportul public local se desfășoară pe 22 trasee interioare de autobuz, o linie de troleibuz, 17 linii speciale spre unitățile economice la orele de schimb și 11 linii exterioare spre localitățile limitrofe.

Ca urmare a creșterii explozive a gradului de motorizare și implicit a celor 3 categorii de trafic: interior, de penetrație și de tranzit, circulația se desfășoară cu dificultăți din ce în ce mai mari. Din analizele efectuate asupra configurației rețelei de străzi și a traseelor utilizate de autovehicule pentru a traversa municipiul Baia Mare s-a constatat că circa 80 % din traficul de tranzit utilizează rețeaua de străzi, trecând prin zona centrală.

Situația actuală a locurilor de parcare în municipiul Baia Mare se prezintă astfel:

- locuri de parcare cu plată: 3.200;
- locuri de parcare amenajate în afara carosabilului, pe marginea principalelor artere rutiere : aprox 10.000 ;
- locuri de parcare amenajate pe străzile cu sens unic: aprox 10.000

Traficul în municipiul Baia Mare este foarte aglomerat, mai ales în zonele bd. București, bd. Unirii. Bd. Independenței. Str. Vasile Lucaciu și zonele centrale, cele din apropierea școlilor, piețe.

Intervalele orare la care traficul atinge cote maxime sunt:

- 7:00 – 10:00;
- 15:00 - 18:00.

Agglomerația și ambuteiajele , mai ales în aceste intervale, nu mai sunt o noutate în ultimii ani. Alături de mulți alți factori determinanți ai acestui fapt, se regăsește și parcare neregulamentară a autoturismelor.

Municipiul Baia Mare se confruntă cu situații de indisciplină a posesorilor de autovehicule care, prin parcare mașinilor, dezorganizată și în spații nepermise, obstrucționează traficul rutier, reducând fluiditatea acestuia, blocând accesul în instituții, deplasarea mijloacelor de transport în comun în bune condiții, a mașinilor de salvare, pompieri, sau de ridicare a reziduurilor menajere.

Deasemenea, indisciplinile din trafic și nerespectarea legislației din domeniu împiedică circulația pietonilor pe trotuare, ocupă abuziv domeniul public împiedicând chiar și accesul în parcurile amenajate.

Studiul de trafic efectuat de SC INSTITUTUL DE CERCETĂRI ÎN TRANSPORTURI INCERTRANS SA BUCUREȘTI , în municipiul Baia Mare , din analiza valorilor de trafic și ținând seama de gradul de motorizare foarte ridicat al municipiului comparativ cu al altor orașe din țară și anume de 326 autovehicule / 1000 locuitori sau 249 autoturisme / 1000 locuitori, stabilește necesarul de locuri de parcare după cum urmează :

**NECESARUL DE LOCURI DE PARCARE PENTRU AUTOTURISME**

<b>DIMENSIONAREA LOCURILOR DE PARCARE PENTRU LOCUINȚE</b>						
<b>Nr. crt.</b>	<b>CATEGORII DE LOCUINȚE</b>	<b>GRAD DE MOTORIZARE</b>				
		<b>Număr autoturisme/ 1000 locuitori</b>				
		<b>300</b>	<b>150</b>	<b>75</b>	<b>35</b>	<b>15</b>
	<b>VILE</b>					
1	- 1 loc parcare/număr locuințe	1 loc parcare/1 locuință	1/3	1/3	1/29	1/6
	- locuri în garaj/ construcție,%	75%	85%	30%	10%	30%
	- locuri în parcaj la sol,%	25%	25%	90%	80%	70%
	- subparcare25 m <sup>2</sup> /număr locuințe	25	12,5	0,9	7,2	6,25
	<b>CASE LA CURTE</b>					
2	- 1 loc parcare/număr locuințe	1 loc parcare/1 locuință	1/15	1/2	1/2	1/2,5
	- locuri în garaj/ construcție,%	60%	30%	40%	40%	30%
	- locuri în parcaj la sol,%	40%	50%	80%	60%	70%
	- subparcare25 m <sup>2</sup> /număr locuințe	25	16,5	12,5	12,5	10
	<b>BLOC P+2</b>					
3	- 1 loc parcare/număr locuințe	1 loc parcare/1 locuință	1/1,5	1/2	1/2,5	1/3
	- locuri în garaj/ construcție,%	40%	40%	35%	30%	30%
	- locuri în parcaj la sol,%	60%	60%	65%	70%	70%
	- subparcare25 m <sup>2</sup> /număr locuințe	25	10,5	12,5	10	0,5
	<b>BLOC P+4</b>					
4	- 1 loc parcare/număr locuințe	1 loc parcare/1 locuință	1/1,5	1/5	1/2,5	1/3
	- locuri în garaj/ construcție,%	30%	30%	29%	25%	20%
	- locuri în parcaj la sol,%	70%	70%	19%	75%	80%
	- subparcare25 m <sup>2</sup> /număr locuințe	20	10,5	12,5	10	0,5
	<b>BLOC P+9</b>					
5	- 1 loc parcare/număr locuințe	1 loc parcare/1 locuință	1/2	1/25	1/2	1/6
	- locuri în garaj/ construcție,%	20%	20%	15%	15%	10%
	- locuri în parcaj la sol,%	80%	80%	85%	85%	90%
	- subparcare25 m <sup>2</sup> /număr locuințe	16,5	12,3	10	0,5	0,25
	<b>BLOC P+9</b>					
6	- 1 loc parcare/număr locuințe	1 loc parcare/1 locuință	1/2,5	1/3	1/4	1/3
	- locuri în garaj/ construcție,%	10%	10%	10%	-	-
	- locuri în parcaj la sol,%	90%	90%	90%	100%	100%
	- subparcare25 m <sup>2</sup> /număr locuințe	12,5	10	0,5	6,25	5

**NOTĂ:**

- 1 locuință = 1 apartament
- pentru o locuință se consideră 3 persoane
- valorile intermediare se stabilesc prin interpolare liniară

<b>DIMENSIONAREA LOCURILOR DE PARCARE PENTRU DOTĂRI SOCIAL-CULTURALE</b>						
<i>Nr. crt.</i>	<i>DOTĂRI SOCIAL-CULTURALE Categorii și capacități</i>	<i>GRAD DE MOTORIZARE Număr autoturisme/ 1000 locuitori</i>				
		<i>300</i>	<i>150</i>	<i>75</i>	<i>35</i>	<i>15</i>
<i>0</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
<i>1</i>	<b><i>INSTITUȚII</i></b>	<i>1 loc de parcare/ număr de salariați</i>				
	- centrale - administrative	1/10 1/20	1/20 1/30	1/30 1/40	1/35 1/45	1/40 1/50
<i>2</i>	<b><i>MAGAZINE</i></b>	<i>1 loc de parcare/ număr de cumpărători pe oră</i>				
	- magazine > 5000 mp	1/20	1/30	1/40	1/30	1/60
	- magazine < 5000 mp - piețe agroalimentare	1/30 1/35	1/40 1/45	1/30 1/35	1/60 1/65	1/70 1/75
<i>3</i>	<b><i>HOTELURI</i></b>	<i>1 loc de parcare/număr de paturi (clienți)</i>				
	- hotel 5 stele	1/8-1/2	1/6-1/4	1/8	-	-
	- hotel 4 stele	1/8-1/4	1/6	1/8	-	-
	- hotel 3 stele	1/8-1/6	1/10-1/8	1/10	1/10	1/10
	- hotel 2 stele	1/10-1/8	1/10	1/10	1/10	1/10
	- hotel apart. 5 stele	1/6-1/2	1/6-1/3	1/6	-	-
	- hotel apart. 4 stele	1/6-1/3	1/6-1/2	1/8	-	-
	- hotel apart. 3 stele - hotel apart. 2 stele	1/9-1/4 1/9-1/8	1/9-1/3 1/9-1/8	1/9 1/9	1/9 1/9	1/9 1/9
<i>4</i>	<b><i>RESTAURANTE</i></b>	<i>1 loc de parcare/ număr clienți</i>				
	- lux, bar de noapte	1/2	1/4	1/6	-	-
	- categoria I	1/4	1/6	1/8	1/10	-
	- categoria II - categoria III	1/8 1/10	1/10 1/12	1/12 1/14	1/12 1/16	- -
<i>5</i>	<b><i>SPITALE</i></b>	<i>1 loc de parcare/ număr de paturi (bolnavi)</i>				
	- județene	1/5	1/10	1/15	1/20	1/25
	- municipale	1/10	1/15	1/20	1/25	1/30
	- orășenești - dispensare	1/15 1/20	1/20 1/25	1/25 1/30	1/30 1/35	1/35 1/40

6	<b>GĂRI</b>	<i>1 loc de parcare/ număr de călători pe oră</i>					
	- principale	1/25	1/30	1/35	1/40	1/45	
	- locale	1/30	1/35	1/40	1/50	1/60	
	- secundare	1/40	1/45	1/50	1/60	1/70	
7	<b>AEROPORTURI</b>	<i>1 loc de parcare/ număr de călători pe oră</i>					
	- internaționale	1/25	1/30	1/35	1/40	1/45	
	- mari	1/30	1/35	1/40			
	- curse interne				1/45	1/50	
	- mici	1/50	1/55	1/60	1/65	1/70	
0	1	2	3	4	5	6	
8	<b>TEATRE</b>	<i>1 loc de parcare/ număr de spectatori</i>					
	- vorbit	- peste 700	1/5	1/10	1/15	1/20	1/25
		- 500-700	1/10	1/15	1/20	1/25	1/30
		- sub 500	1/12	1/17	1/22	1/27	1/32
	- muzical	- peste 600	1/15	1/20	1/25	1/30	-
		- sub 600	1/10	1/15	1/20	1/25	1/35
	- operă	- peste 800	1/4	1/8	1/12	1/16	1/20
9	<b>CINEMATOGRAFE, CASE DE CULTURĂ</b>	<i>1 loc de parcare/ număr de spectatori</i>					
	- peste 650 locuri	1/10	1/15	1/20	1/25	1/30	
	- 650 locuri	1/15	1/20	1/25	1/30	1/35	
	- 500 locuri	1/20	1/25	1/30	1/35	1/40	
	- 350 locuri	1/25	1/30	1/35	1/40	1/45	
	- 250 locuri	1/30	1/35	1/40	1/45	1/50	
10	<b>EXPOZIȚII E.T.C.</b>	<i>1 loc de parcare/ număr de vizitatori</i>					
	- târguri	1/30	1/40	1/30	1/60	1/70	
	- muzee	1/25	1/35	1/40	1/30	1/60	
	- galerii de artă	1/15	1/25	1/30	1/40	1/30	
11	<b>SĂLI DE SPORT</b>	<i>1 loc de parcare/ număr de spectatori</i>					
	- peste 4000 locuri	1/10	1/15	1/20	1/25	1/30	
	- 2000-4000 locuri	1/15	1/25	1/30	1/35	1/40	
	- sub 2000 locuri	1/20	1/40	1/50	1/60	1/70	
12	<b>STADIOANE</b>	<i>1 loc de parcare/ număr de spectatori</i>					

	- peste 50.000 locuri	1/15	1/20	1/25	1/30	1/35
	- 20.000-50.000 locuri	1/25	1/25	1/20	1/35	1/40
	- sub 20.000 locuri	1/35	1/40	1/30	1/60	1/70
13	<b>ȘTRANDURI</b>	<i>1 loc de parcare/ număr de persoane</i>				
	- municipale	1/10	1/15	1/20	1/25	1/30
	- de cartier	1/20	1/30	1/40	1/30	1/60
14	<b>GRĂDINI, SPAȚII VERZI</b>	<i>1 loc de parcare/ număr de persoane</i>				
	- scuaruri	1/40	1/45	1/30	1/60	1/70
	- grădini	1/30	1/35	1/40	1/45	1/50
	- parcuri	1/20	1/25	1/30	1/40	1/45

NOTĂ:

- La numărul de locuri de parcare se adaugă numărul de locuri necesare salariaților dotărilor social-culturale stabilite prin anchetă;
- Numărul minim de locuri de parcare pentru dotarea "HOTELURI" corespunde normei O.M.C.T. 61/1991;
- Pentru moteluri, vile, bungalouri, sat vacanță, nr. de locuri de parcare corespunde cu categoria hotel 3 și 2 stele.

<p><b>a) Obiectivele pe termen lung, mediu și imediate ale proiectului;</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a circulației rutiere pe drumurile publice administrate de Consiliul Local Baia Mare și pe drumurile publice (sau în vecinătatea lor) situate pe raza administrativă a municipiului Baia Mare, dar care nu se află în administrarea Consiliului Local Baia Mare;</li> <li>- Reglementarea circulației, parcării, staționării și opririi pe străzi a vehiculelor și pietonilor;</li> <li>- Optimizarea circulației mijloacelor de transport în comun;</li> <li>- Apărarea vieții, integrității corporale, și a sănătății persoanelor;</li> <li>- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor;</li> <li>- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne, ca bază a dezvoltării economice și în scopul atragerii investițiilor profitabile pentru comunitățile locale;</li> <li>- Punerea în valoare prin organizarea circulației rutiere și pietonale a valorilor specifice municipiului Baia Mare;</li> <li>- Protejarea monumentelor și locurilor istorice din Municipiu împotriva efectelor noxelor provocate de circulația rutieră;</li> <li>- Protecția mediului înconjurător, precum și a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor;</li> <li>- Orientarea spre cetățean.</li> </ul>
<p><b>b) Contribuția proiectului la atingerea politicilor și priorităților în domeniu ale autorității publice;</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>a)</b> Asigurarea unui nivel ridicat de siguranță a traficului;</li> <li><b>b)</b> Asigurarea condițiilor de conservare și protejare a mediului natural;</li> <li><b>c)</b> Asigurarea condițiilor de conservare a zonelor protejate a orașului;</li> <li><b>b)</b> Asigurarea administrării în condiții de eficiență și protejare a infrastructurii rutiere.</li> </ul>
<p><b>c) Identificarea beneficiarilor proiectului;</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cetățenii municipiului Baia Mare;</li> <li>- Participanții la traficul care se desfășoară pe raza administrativ teritorială a Municipiului.</li> </ul>
<p><b>d) Examinarea tuturor variantelor rezonabile de realizare a proiectului;</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>a)</b> Proiect realizat în regie proprie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- problematica finanțării.</li> <li>- problematica terenului pentru depozitarea autovehiculelor.</li> <li>- lipsă logistică</li> </ul> </li> <li><b>b)</b> proiect realizat prin achiziție publică: <ul style="list-style-type: none"> <li>- riscuri reținute prea mari</li> </ul> </li> <li><b>c)</b> proiect realizat prin concesionare: <ul style="list-style-type: none"> <li>- toate riscurile sunt transferate la concesionar.</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>e) Identificarea și descrierea tuturor riscurilor de realizare a proiectului, măsurile care trebuie luate pentru reducerea acestor riscuri și modul de distribuire a acestora între contractant și autoritatea contractantă.</b></p>	<p>Principalele categorii de riscuri identificate sunt :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- riscul îndeplinirii cerințelor specifice impuse proiectului;</li> <li>- riscul ca cererea de utilizare să fie mai mică decât estimările;</li> <li>- riscul de finanțare;</li> <li>- riscul de apariție a unei situații de forță majoră;</li> <li>- riscul operațional și al asigurării nivelului de performanță;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- riscul exploatării serviciului;</li> <li>- riscul schimbării legislative;</li> <li>- riscul uzurii morale și al necesității modernizării serviciului;</li> <li>- riscul asociat protecției mediului.</li> </ul> <p>În urma analizei raportului de evaluare a riscurilor se recomandă transferarea tuturor riscurilor identificate către o societate care își asumă concesiunea pe o perioadă de minim 5 ani în condițiile prevăzute în caietul de sarcini.</p>
--	---

## CAPITOLUL II

### FEZABILITATEA TEHNICĂ

a) modul în care proiectul poate fi realizat în condițiile definite;	În condițiile definite proiectul poate fi realizat prin concesiune, prin licitație, pe o perioadă de minim 5 ani necesară pentru disciplinarea conducătorilor auto.
b) eficiența, siguranța și abordabilitatea parametrilor propuși pentru proiect;	Eficiența rezultă din deblocarea spațiilor ilegal ocupate odată cu care sunt atinse toate celelalte obiective propuse.
c) abordabilitatea și eficiența costurilor pentru tehnologia propusă în cadrul proiectului;	Conform estimărilor există posibilitatea funcționării serviciului la costuri relativ mici (suportabile) cu eficiență maximă în atingerea obiectivelor propuse, fiind necesară dotare minimă pentru concesiionar, efectul urmărit fiind disciplinarea și nu realizarea de profit.
d) analiza tuturor elementelor luate în calcul pentru bună operare și întreținere a infrastructurii și echipamentului cuprins în proiect.	Infrastructura și echipamentul cuprins în proiect nu reprezintă un grad de dificultate mare pentru o societate care probabil le poate utiliza imediat, iar structura redusă nu necesită noi investiții putând fi ușor reorientată pentru o societate privată care are și alte activități.

## CAPITOLUL III

### FEZABILITATEA ECONOMICĂ ȘI FINANCIARĂ

a) abordabilitatea financiară a proiectului;	Pentru o societate care investește din fonduri private nu există restricțiile care apar în cazul banilor publici, deci există posibilitatea asumării unui risc mai mare.
b) perioada de recuperare a investiției;	În condiții ideale, ținând cont de riscurile fără efect major (blocarea serviciului), perioada estimată este de 2,5 ani – 3 ani.
c) calculul profitului estimat pentru	În condițiile date la data concesiunii, fără

<b>operatorul economic;</b>	apariția unor factori majori, profitul estimat lunar este de 10%, <b>respectiv</b> 320 000 lei pe o perioadă de 5 ani.
<b>d) cuantumul tarifelor percepute de la utilizatorii finali;</b>	- Conform analizei de preț prezentate de operator; - Un grad de profit maxim de 10% pentru protecția utilizatorilor.
<b>e) cuantumul contribuției autorității contractante la închiderea financiară a proiectului;</b>	Autoritatea locală, prin transferul integral al riscurilor, nu contribuie financiar.
<b>f) justificarea implicării financiare directe a autorității contractante pe baza beneficiilor indirecte;</b>	Nu este cazul.
<b>g) analiza proiecțiilor financiare în raport cu cerințele autorității contractante.</b>	Conform cerințelor autorității locale, taxele care vor fi încasate de către aceasta vor fi aprobate, după justificarea lor, în Consiliul Local (pentru protejarea cetățenilor în condițiile disciplinării acestora).

#### **CAPITOLUL IV ASPECTE DE MEDIU**

<b>a) analiza impactului proiectului asupra mediului;</b>	Impact pozitiv asupra mediului: protejarea zonelor verzi și a mediului înconjurător. Concesionarul își asumă întreaga responsabilitate asupra eventualelor daune aduse mediului înconjurător.
---	--

#### **CAPITOLUL V**

##### **ASPECTE SOCIALE:**

<b>a) identificarea grupurilor sociale afectate negativ și pozitiv de realizarea proiectului și cuantificarea acestor efecte;</b>	Afectat negativ: grupul de proprietari de autovehicule indisciplinați care sfidează reglementările legale. Afectat pozitiv: marea masă a cetățenilor și grupurile țintă (copii, bătrâni, bolnavi ,etc.).
<b>b) evaluarea costului pierderilor la nivel de grupuri sociale și modalitățile de acoperire a acestor pierderi;</b>	Cu excepția proprietarilor de autovehicule indisciplinați, alte grupuri sociale nu au pierderi. Pierderile proprietarilor de autovehicule indisciplinați pot fi ușor și voluntar diminuate prin creșterea gradului de responsabilitate civică.
<b>c) analiza și cuantificarea impactului pozitiv asupra structurii și ocupării forței de muncă.</b>	Vor fi create aproximativ 10 locuri de muncă stabile, care pot acționa în trei schimburi. Forța de muncă va fi plasată și în activități ecologice, total benefice masei mari a cetățenilor.

## CAPITOLUL VI

### ASPECTE INSTITUȚIONALE:

<b>a) identificarea aranjamentelor instituționale necesare pentru realizarea proiectului;</b>	Autoritatea locală pune la dispoziție cadrul legal și personal angajat la Poliția Locală a municipiului pentru funcționarea serviciului și sprijinul necesar susținerii morale al acestuia asigurând neutralitatea operatorului asupra cetățenilor.
<b>b) stabilirea relațiilor dintre autoritatea contractantă și operatorul economic.</b>	- Operatorul preia integral riscurile. -Operatorul plătește anual o redevență procentuală, respectând cerințele din caietul de sarcini.

# **METODOLOGIA DE CALCUL AL COSTULUI COMPARATIV DE REFERINȚĂ al serviciului de :**

***Blocare/ridicare, transport, depozitare și eliberare a vehiculelor și/sau remorcilor  
staționate neregulamentar pe domeniul public și/sau privat al municipiului Baia Mare***

Costul comparativ de referință reprezintă elementul pe baza căruia autoritatea contractantă își fundamentează decizia de a proceda la realizarea serviciului prin atribuirea contractului de concesiune de servicii: ***Blocare/ridicare, transport, depozitare și eliberare a vehiculelor și/sau remorcilor staționate neregulamentar pe domeniul public și/sau privat al municipiului Baia Mare.***

## **1. Definirea costului comparativ de referință**

Costul comparativ de referință, denumit în continuare CCR, estimează un cost ipotetic la care se adaugă valoarea riscurilor, în cazul în care autoritatea contractantă ar realiza acest serviciu cu forțe și resurse financiare proprii.

Componentele de bază ale CCR sunt:

- a) costul primar de referință;
- b) neutralitatea competitivă;
- c) riscul transferabil;
- d) riscul reținut.

Costul primar de referință reprezintă costul de bază al serviciului în cazul soluției clasice de achiziții publice. Costul primar de referință include toate cheltuielile de capital, costurile directe și indirecte ale efectuării prestației pentru o durată egală cu durata concesiunii avută în vedere.

Neutralitatea competitivă reprezintă totalitatea avantajelor competitive nete ce s-ar putea genera printr-un proiect al autorității contractante și care sunt rezultate din natura proprietății publice. Această componentă permite o cuantificare corectă și echitabilă a costurilor reale pentru realizarea serviciului cu resurse private.

Riscul transferabil reprezintă cuantificarea valorică a tuturor riscurilor ce urmează să fie preluate de concesionar.

Riscul reținut reprezintă cuantificarea valorică a tuturor riscurilor ce urmează să fie preluate de autoritatea contractantă.

## **2. Costul primar de referință**

Elementul principal pentru calculul CCR este reprezentat de calculul costului primar de referință.

Premisa de bază în calculul costului primar de referință este aceea că autoritatea contractantă deține în totalitate proprietatea și responsabilitatea operării și întreținerii proiectului respectiv.

- Costul primar de referință cuprinde următoarele componente:
- costurile directe, respectiv costurile care pot fi identificate și alocate precis realizării serviciului;
  - costurile indirecte, respectiv costurile care nu sunt alocate realizării serviciului, dar sunt generate de realizarea acestuia;
  - veniturile identificate care pot fi obținute ca urmare a realizării serviciului de către o terță parte.

**Calculul costului primar de referință al serviciului de :**

***Blocare/ridicare, transport, depozitare și eliberare a vehiculelor și/sau remorcilor staționate neregulamentar pe domeniul public și/sau privat al municipiului Baia Mare***

<p><b>Identificarea și evaluarea costurilor directe</b></p>	<p>-costul terenului pentru depozitare mașini ridicate: <b><u>30 000 lei</u></b></p> <p>-costul autovehiculelor și echipamentelor: <b><u>870 000 lei</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 autospecializate ridicat masini: 3 x 250 000 lei = 750 000 lei</li> <li>- 50 blocaje: 50 x 650 lei = 35 000 lei</li> <li>- mașină de serviciu - autoutilitară: 65 000 lei</li> <li>- echipamente necesare desfășurării serviciului (camere video, aparate foto, telefoane mobile, stații audio...): 20 000 lei</li> </ul> <p>- costuri aferente serviciilor de asigurări: 10 000 lei x 5 ani = <b><u>50 000 lei</u></b></p> <p>- costuri necesare pentru întreținere periodică, modernizarea serviciului, cheltuieli și investiții pentru noi componente în derularea serviciului și altele asemenea: 50 000 lei x 5 ani = <b><u>250 000 lei</u></b></p> <p>- costurile directe de operare asociate cu exploatarea zilnică, cum ar fi: consumurile materiale zilnice, costurile de personal direct implicat în operare (salarii, asigurări, cursuri, cheltuieli de transport), costurile directe de management și altele asemenea: 1 200 000 lei x 25 % = <b><u>300 000 lei</u></b></p> <p>(Pentru previzionarea costurilor de operare s-a făcută diferența dintre elementele de cost și modul în care sunt generate. Costurile fixe pe termen scurt : 950 000 lei Costurile variabile: 250 000 lei Proporția costurilor variabile în totalul costurilor: aprox.25-26%)</p> <p><b>Costuri directe: 1 500 000 lei</b></p>
<p><b>Identificarea și evaluarea costurilor indirecte</b></p>	<p>Costurile indirecte sunt alte costuri care nu sunt direct legate de efectuarea prestațiilor. Acestea pot fi costuri de operare (costuri auxiliare cu energia, curățenia, cheltuieli administrative - salariați neimplicați direct în proiect, programe informatice pentru administrație și altele asemenea) și costuri de capital (angajarea parțială a echipamentului, folosirea parțială a noilor clădiri administrative).</p> <p>Costurile indirecte = 20 % costuri directe: <b>1 500 000 lei x 20 % = 300 000 lei</b></p>
<p><b>Total costuri</b></p>	<p><b>1 800 000 lei</b></p>
<p><b>Veniturile rezultate din utilizarea de către terți.</b></p>	<p>Având în vedere că există cerere pentru efectuarea acestui serviciu, formulată din partea terților contra plată, există capacitatea de a furniza aceste servicii la nivelul cerințelor autorității publice și există deja o aprobare a autorității publice în acest sens (serviciul se derulează și în prezent), estimăm veniturile rezultate din utilizarea</p>

	<p>de către terți, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ridicat/transportat autovehicule: 25 ,ridicate/transp zilnic  <math>25_{\text{auto}} \times 200_{\text{lei/auto}} \times 30_{\text{zile/luna}} = \underline{150\,000 \text{ lei/lună}}</math></li> <li>▪ Depozitat autovehicule: 15 /zi  <math>25_{\text{auto}} \times 50_{\text{lei/auto}} \times 20_{\text{zile/luna}} = \underline{25\,000 \text{ lei/lună}}</math></li> <li>▪ Blocat autoturisme: 50 autoturisme blocate zilnic  <math>50_{\text{auto}} \times 50_{\text{lei/auto}} \times 30_{\text{zile/luna}} = \underline{75\,000 \text{ lei/lună}}</math></li> </ul> <p>Total : 250 000 lei/lună x 12 luni x 5 ani = <b>15 000 000 lei</b></p> <p>veniturile rezultate din utilizarea de către terți: 10% = <b>1 500 000 lei</b></p>
--	---

**Cost primar de referință: 1 800 000 lei – 1 500 000 lei = 300 000 lei**

### 3. Neutralitatea competitivă

Neutralitatea competitivă elimină avantajele nete competitive care survin în cazul unui proiect al autorității contractante datorită proprietății publice. Aceasta permite o evaluare competentă a eficienței între CCR și costurile sectorului privat prin eliminarea efectelor generate de proprietatea publică, cuantificabile în costuri echivalente. Scopul calculării neutralității competitive este dat de necesitatea eliminării distorsiunilor care apar în alocarea resurselor ca urmare a proprietății directe a autorității contractante.

Neutralitatea competitivă include doar avantajele și dezavantajele care survin într-un proiect public și care nu apar în cazul unei afaceri private. Neutralitatea competitivă nu include diferențele de performanță sau eficiență care apar într-o piață competitivă și ar trebui să fie separate de diferențele în materie de costuri aferente în cele două cazuri: sectorul public și sectorul privat.

#### Calculul neutralității competitive:

<b>Identificarea efectelor proprietății de stat (avantaje și dezavantaje financiare)</b>	<p><b>Avantaje</b> - venituri estimate: <b>15 000 000 lei</b></p>	<p><b>Dezavantaje</b> - costuri suplimentare suportate din bugetul local: <i>300 000 lei</i> - pierderea redevenței estimată ca fiind 10% din cifra de afaceri: <i>1 500 000 lei</i></p>
<b>Stabilirea avantajelor nete</b>	<b>15 000 000 lei</b>	<b>1 800 000 lei</b>
<b>Calcularea neutralității competitive prin cuantificarea valorii avantajelor nete.</b>	<b>13 200 000 lei</b>	

#### **4. Identificarea și evaluarea riscurilor**

Riscul este o parte inerentă a oricărui proiect. Evaluarea riscului presupune parcurgerea următoarelor etape:

- identificarea tuturor riscurilor;
- stabilirea consecințelor riscurilor;
- estimarea probabilității riscurilor;
- cuantificarea financiară a riscurilor;
- identificarea structurii de alocare a riscurilor;
- calcularea riscului transferabil;
- calcularea riscului reținut.
- 

În contextul CCR, riscul reflectă potențiale costuri suplimentare peste costul de bază presupus în costul primar de referință.

Principalele categorii de riscuri identificate sunt :

- riscul îndeplinirii cerințelor specifice impuse proiectului;
- riscul ca cererea de utilizare să fie mai mică decât estimările;
- riscul de finanțare;
- riscul de apariție a unei situații de forță majoră;
- riscul operațional și al asigurării nivelului de performanță;
- riscul exploatării concesiunii;
- riscul schimbării legislative;
- riscul uzurii morale și al necesității modernizării serviciului;
- riscul asociat protecției mediului;

Riscul este evidențiat în raportul de evaluare a riscurilor: **71,7%.%**

#### **5. Riscul transferabil**

Riscul în exploatarea concesiunii este integral transferat concesionarului.

#### **6. Riscul reținut**

Autoritatea contractantă nu își asumă nici un risc în cadrul exploatării concesiunii.

## RAPORT DE EVALUARE A RISCURILOR

Probabilitatea producerii riscului	Puțin probabil	Probabil	Foarte probabil
	0,1 – 0,4	0,4 – 0,7	0,7 – 1,0
Gradul de risc	1 – 4	4 – 7	7 – 10
	Mic	Mare	Foarte mare

Nr. crt.	Risc	Probabilitate	Grad risc	Efect
<b><u>Capacitatea de exercitare a serviciului</u></b>				
1.	Resurse tehnice	1	5	5
2.	Disponibilitatea terenului pentru depozitarea vehiculelor ridicate	1	5	5
3.	Resurse umane	1	6	6
4.	Asigurări	0,4	4	1,6
5.	Situații neprevăzute	0,8	8	6,4
	<b>TOTAL 1</b>			<b>24</b>
<b><u>Finanțator și finanțare</u></b>				
1.	Finanțator incapabil	0,6	7	4,2
2.	Finanțare indisponibilă	0,6	8	4,8
3.	Finanțare suplimentară	0,5	9	4,5
4.	Profituri de refinanțare	0,2	2	0,4
	<b>TOTAL 2</b>			<b>13,9</b>
<b><u>Operare</u></b>				
1.	Resurse inițiale	0,6	5	3
2.	Întreținere și reparare vehicule și echipamente necesare desfășurării serviciului	0,4	5	2,0
3.	Operare	0,8	8	6,4
	<b>TOTAL 3</b>			<b>11,4</b>

<b><u>Piață</u></b>				
1.	Reducerea activității	0,7	8	5,6
2.	Înrăutățirea condițiilor economice generale	0,2	2	0,4
3.	Inflația	0,1	1	0,1
	<b>TOTAL 4</b>			<b>6,1</b>
<b><u>Risc legal și de politică a Concedentului</u></b>				
1.	Schimbări legislative/de politică (1)	0,4	4	1,6
2.	Schimbări legislative/de politică (2)	0,4	4	1,6
	<b>TOTAL 5</b>			<b>3,2</b>
<b><u>Activele proiectului</u></b>				
1.	Depreciere tehnică	0,7	8	5,6
	<b>TOTAL 6</b>			<b>5,6</b>

<b><u>Fortă majoră</u></b>				
1.	Fortă majoră	0,1	3	0,3
	<b>TOTAL 7</b>			<b>0,3</b>
<b><u>Profitabilitatea proiectului</u></b>				
1.	Serviciul se dovedește mai profitabil decât previziunile realizate inițial	0,8	9	7,2
	<b>TOTAL 8</b>			<b>7,2</b>
<b>TOTAL RISCURI</b>				<b>71,7</b>

***Procent riscuri 71,7%***

→ Propunem concesionarea serviciului, deoarece riscurile sunt prea mari.

În urma raportului de evaluare a riscurilor rezultă următoarea ordine de ierarhizare a acestora:

1. Capacitatea de ierarhizare a serviciului **24%**, care periclitează major toate obiectivele propuse în desfășurarea și funcționalitatea proiectului.
2. Riscul apariției necesității finanțării suplimentare **13,9%**, care ar influența tarifele practicate afectând prin puterea de suportabilitate a cetățenilor însuși eficiența serviciului generând probabil probleme sociale.
3. Riscul fluctuației de piață **6,1%**, prin foarte probabila disciplinare forțată a proprietarilor de autovehicule poate duce la o contradicție majoră între obiectivele propuse și suportarea costurilor de menținere artificială a serviciului.
4. Risc legal și de politică a concedentului **3,2%** generat de operare directă a unor bunuri proprietate privată (garantată prin Constituție) poate duce la blocarea imediată a serviciului și la alte forme de constrângere legal instituite.

În concluzie, deși sunt tratate numai patru tipuri de risc cu pondere mai mare, prin însumarea tuturor riscurilor identificate rezultă o marjă de risc de **71,7%**, care nu este indicată a fi asumată de către autoritatea locală.

În această situație și ținând cont de modificările legislative frecvente se recomandă transferarea întregului risc identificat către o societate care își asumă concesionarea în condițiile prevăzute în caietul de sarcini.

**MATRICEA PRELIMINARĂ DE REPARTIȚIE  
A RISCURILOR DE PROIECT  
având ca obiect serviciul de:**

*Blocare/ridicare, transport, depozitare și eliberare a vehiculelor și/sau remorcilor staționate neregulamentar pe domeniul public și/sau privat al municipiului Baia Mare*

Categoria de risc	Descriere	Consecințe	Eliminare	Repartiție recomandabilă
<b><u>Capacitatea de exercitare a serviciului</u></b>				
Resurse tehnice	Autoritatea contractantă nu deține autospecializate, dispozitive și echipamente necesare efectuării serviciului	Majorarea costurilor și timpului necesar pentru efectuarea prestațiilor	Concedentul transferă riscul Concesionarului care trebuie să aibă resursele și capacitatea tehnică de a se încadra în condițiile impuse pentru prestarea serviciului	Concesionarul
Disponibilitatea terenului pentru depozitarea vehiculelor ridicate	Autoritatea contractantă nu dispune de teren	Majorare de costuri pentru achiziționarea sau închirierea unui teren și întârziere în implementarea serviciului	Concesionarul are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru asigurarea terenului pentru depozitarea vehiculelor ridicate	Concesionarul
Resurse umane	Efectuarea serviciului necesită personal de specialitate; autoritatea contractantă nu are personal de specialitate angajat	Majorare de costuri întârziere în implementarea serviciului	Concesionarul are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru asigurarea cu personal de specialitate	Concesionarul
Asigurări	Nu pot fi obținute toate asigurările necesare (răspundere civilă pentru terți și pentru autovehiculele folosite) sau pot fi obținute cu condiționări neprevăzute	Creșterea costurilor aferente realizării serviciului și întârzieri în începerea acestuia	Înainte de începerea serviciului, Concesionarul are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru obținerea asigurărilor de răspundere civilă	Concesionarul
Situații neprevăzute	Situații create de avariarea	Creșterea costului cu efecte negative	Concedentul transferă riscul	Concesionarul

	autovehiculelor ridicate, transportate și depozitate	asupra prestațiilor efectuate și diminuarea veniturilor	Concesionarului care se obligă înainte de începerea serviciului să preia responsabilitatea eventualelor pagube produse unor terțe persoane	
<b><u>Finanțator și finanțare</u></b>				
Finanțator incapabil	Concesionarul devine insolubil sau efectuarea prestațiilor necesită o finanțare mai mare decât cea estimată de Concesionar	Nerealizarea prestațiilor solicitate de Concedent și pierderi pentru participanții la derularea serviciului	O corectă și aprofundată analiză a resurselor financiare prezentate în cadrul ofertei depuse de viitorul Concesionar (angajamentele finanțatorului). Garantarea de către Concesionar a realizării investiției (Garanție bancară de bună execuție)	Concesionarul
Finanțare indisponibilă	Concesionarul nu poate asigura resursele financiare și de capital atunci când trebuie și în cantumuri suficiente	Lipsa finanțării pentru continuarea sau finalizarea serviciului	Concedentul va analiza cu mare atenție angajamentele financiare ale Concesionarului și concordanta cu programarea investiției	Concesionarul
Finanțare suplimentară	Datorită schimbărilor de legislație, de politică sau de altă natură, sunt necesare finanțări suplimentare pentru prestarea serviciului	Concesionarul nu poate suporta financiar consecințele schimbărilor	Concesionarul poate acoperi o parte din refinanțare în limita resurselor disponibile. Partea rămasă neacoperită se suportă de Concedent	Concesionarul și Concedentul, acesta din urmă în limita părții neacoperite de Concesionar
Profituri de refinanțare	Finalizarea prestației se face la un cost mai mic decât cel inițial	Schimbare profitabilă în finanțarea serviciului	Concedentul trebuie să se asigure că Concesionarul nu poate profita exclusiv de acest risc favorabil	Concesionarul. Concedentul, în mod limitat (în special prin reducerea angajamentelor proprii și, eventual, prin participare la profit)

<b><u>Operare</u></b>				
Resurse inițiale	Resursele necesare pentru operare costă mai mult decât estimările inițiale, nu au calitate corespunzătoare sau sunt indisponibile în cantitățile necesare	Creșteri de cost și, în unele cazuri, efecte negative asupra calității prestațiilor efectuate	Concesionarul poate gestiona riscul prin contracte de furnizare pe termen lung cu clauze specifice privind asigurarea calității furniturilor.	Concesionarul
Întreținere și reparare vehicule și echipamente necesare desfășurării serviciului	Calitatea prestării serviciului poate fi necorespunzătoare având ca rezultat creșterea peste anticipări a costurilor de întreținere și reparații	Creșterea costului cu efecte negative asupra prestațiilor efectuate	Concesionarul poate gestiona riscul prin contracte pe termen lung cu operatori corespunzător calificați și având capacități materiale și resurse suficiente	Concesionarul
Operare	Concesionarul nu corespunde financiar sau nu poate efectua prestațiile conform contractului	Imposibilitatea efectuării prestațiilor	Concedentul trebuie să examineze în detaliu, încă din faza de ofertare, capacitatea viitorului Concesionar de a îndeplini cu succes contractul	Concesionarul este responsabil în totalitate cu îndeplinirea clauzelor contractului privind condițiile de operare
<b><u>Piață</u></b>				
Reducerea activității	Reducerea numărului de acțiuni de blocare și ridicare vehicule	Venituri sub estimările financiare inițiale	Concesionarul trebuie să analizeze cu atenție condițiile de piață.	Concesionarul
Înrăutățirea condițiilor economice generale	Producerea unor schimbări neașteptate în condițiile economice generale, care conduc la reducerea încasărilor	Venituri sub estimările financiare inițiale	Concesionarul are obligația să prevadă în calculele sale eventuale modificări de venituri	Concesionarul
Inflația	Valoarea plăților în timp este diminuată de inflație	Diminuarea în termeni reali a veniturilor din serviciul prestat	Concesionarul poate propune un mecanism corespunzător pentru compensarea inflației, prin	Concesionarul își asumă riscul pentru metodologia de ajustare. Concedentul participă în limita

			ajustări ale prețurilor. Concedentul trebuie să evite ca Concesionarul să beneficieze de supra-compensări sau să beneficieze de plăți duble	ajustării convenite.
<b><u>Risc legal și de politică a Concedentului</u></b>				
Reglementarea	Existența unui cadru statutar de reglementări care vor afecta Concesionarul	Efect asupra costurilor și veniturilor	Concesionarul evaluează sistemul de reglementări și ia măsurile necesare	Concesionarul
Schimbări legislative/de politică (1)	Schimbare legislativă și/sau a politicii Concedentului, care nu poate fi anticipată la semnarea contractului și care este adresată direct, specific și exclusiv serviciului prestat, ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea Concesionarului	O creștere semnificativă în costurile operaționale ale Concesionarului și/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări	Concedentul poate să reducă răspunderea pentru astfel de schimbări prin monitorizarea și limitarea schimbărilor care ar putea avea astfel de consecințe asupra serviciului. Concesionarul va realiza schimbările în așa manieră încât efectul financiar asupra Concedentului să fie minimizat.	Concedentul, dar părțile pot să împartă consecințele creșterii costurilor de capital într-un mod stabilit prin contract
Schimbări legislative/de politică (2)	Schimbare legislativă și/sau a politicii Concedentului, care nu poate fi anticipată la semnarea contractului și care este generală în aplicarea sa (nu specifică proiectului), ceea ce conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din	O creștere semnificativă în costurile operaționale ale Concesionarului și/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări	Concedentul poate diminua riscurile prin excluderea schimbărilor ca cele legate de taxe sau cele pentru care Concesionarul este compensat pe baza unei ajustări cu indicele Prețurilor de Consum și numai în baza unei "sume semnificative" pre-agreate	Concedentul, dar părțile pot să împartă consecințele creșterii costurilor de capital într-un mod stabilit prin contract

	partea Concesionarului			
<b><u>Activele proiectului</u></b>				
Depreciere tehnică	Deprecierea tehnică este mai mare decât cea prevăzută	Creșterea costurilor de re tehnologizare	Concesionarul poate lua măsurile necesare pentru evitarea unei astfel de situații	Concesionarul
<b><u>Forță majoră</u></b>				
Forță majoră	Forța majoră, astfel cum este definită prin lege, împiedică realizarea contractului	Pierderea sau avarierea activelor utilizate în derularea serviciului și pierderea/diminuare a posibilității de obținere a veniturilor preconizate	Concesionarul poate lua măsuri de asigurare a activelor utilizate și urmărește repararea sau înlocuirea acestora în cel mai scurt timp posibil	Concesionarul își asumă riscul de pierdere-avariere a activelor și riscul de pierdere financiară.
<b><u>Profitabilitatea proiectului</u></b>				
Serviciul se dovedește mai profitabil decât previziunile realizate inițial	Balanța de venituri-cheltuieli diferă semnificativ față de previziuni	Supra-profituri în favoarea Concesionarului	Concedentul trebuie să includă mecanisme de repartizare echitabilă a profiturilor obținute peste limita luată în calcul la stabilirea inițială a profitului	Concedentul