

## STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ACHIZIȚIA A: 3 AUTOBUZE URBANE SECOND HAND

### I. SCOPUL ANALIZEI

Scopul prezentei analize de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii justificate și bine documentate privind achiziția a 3 autobuze urbane second hand , pentru asigurarea continuitatii desfasurarii activitatii de transport public local de calatori in municipiul Alexandria, pentru corelarea cât mai bună a capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente, pentru creșterea gradului de accesibilitate a persoanelor cu handicap grav sau accentuat la acest serviciu.

De asemenea, vor fi analizate variantele de finanțare posibile de accesat în vederea achiziționării acestora.

### II. INFORMAȚII GENERALE ȘI PREZENTAREA SITUAȚIEI ACTUALE

Există în prezent un larg consens privind faptul că actuala tendință de dezvoltare a transporturilor are repercursiuni dramatice asupra climei. De asemenea, este unanim recunoscut faptul că sistemul de transport, este sistemul care poate atinge obiectivele dezvoltării durabile, poate stabili prețuri corespunzătoare care să reflecte adevăratele costuri ale diferitelor moduri de transport și poate asigura condiții competitive adecvate față de toate modurile de transport.

Nu este astfel întâmplător, faptul că, una din formele principale de finanțare luate în considerare prin strategia POS-T se referă tocmai la modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor. Impactul asupra mediului devine astfel un element cheie al acestei strategii asigurând un transport de suprafață durabil care să permită creșterea economică și coeziunea socială, și să reducă sau să elimine congestia și poluarea.

Necesitatea decuplării creșterii economice de creșterea volumului de transport, în scopul obținerii în continuare a beneficiilor creșterii economice fără a avea însă efecte adverse, capătă noi valențe prin promovarea modurilor de transport „prietenoase cu mediul” și mai sigure.

#### **Scurt istoric al transportului local din Municipiul Alexandria**

Societatea Comercială S.C. Transloc Prest S.R.L., înființată în anul 1997 în urma reorganizării Regiei Autonome Transloc Teleorman, *este continuatoarea activității de transport public din Municipiul ALEXANDRIA, începută cu aproape 40 de ani în urmă și continuată sub diferite forme organizatorice specifice fiecărei perioade până în zilele noastre, funcționând în sediul actual al firmei de aproape 38 de ani.*

Evenimentele care s-au succedat în timp, mai ales după anul 1990, au influențat și evoluția și structura serviciului public de transport și în mod deosebit restrângerea activităților industriale specifice perioadei anterioare, care atrăgeau un important volum de pasageri, inclusiv din zonele adiacente, apariția unor transportatori privați mai ales pentru trasee intra-judetene și creșterea alarmantă a numărului de autoturisme private.

Este de reținut că S.C. Transloc Prest S.R.L., este și purtătorul unei **tradiții de transportator regional** care a funcționat o perioadă importantă pentru multe localități limitrofe: Poroschia, Calomfirești, Tiganesti, Brancenii, Storobaneasa, Cernetu, Purani, Siliștea, Vitănești, Măgura, Guruieni, Adămești.

S.C. Transloc Prest S.R.L., este unicul transportator public din Municipiul Alexandria, operator intern, având exclusivitate asupra traseelor municipale.

Societatea Transloc Prest S.R.L., este operatorul desemnat de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară "ALEXANDRIA" prin contractul de delegare nr.323/2008, operatorul efectuând și transport public de persoane suburban în cadrul Asociației. Serviciul de transport public este în prezent executat cu un număr total de 16 mijloace de transport din care:

- 13 mijloace de transport proprietatea operatorului S.C. Transloc Prest S.R.L.,
- 3 mijloace de transport proprietatea Consiliului Local Alexandria, (2 autobuze marca HIGER funcționale la acest moment, și 1 microbuz școlar, închiriate de către operator).

Nr.crt.	Tip autobuz	Nr. autobuze	Vechime	Total ani (col.2 x col.3)	Vechime medie parc (col.4/col 2)
0	1	2	3	4	
1.	MICROBUZ	5	10	50	
2.	AUTOBUZ M3	2	8	16	
3.	AUTOBUZ SETRA	1	22	22	
4.	AUTOCAR RENAULT	1	22	22	
5.	AUTOCAR HIGER	1	9	9	
6.	AUTOCAR HIGER	1	8	8	
7.	AUTOBUZ MERCEDES	1	21	21	
8.	AUTOBUZ MAN	1	24	24	
	TOTAL	13	-	172	13,23

Vechimea mare a parcului auto creează dificultăți majore operatorului S.C. Transloc Prest S.R.L., prin creșterea costurilor cu reparațiile și consumul de carburanți, acestea cauzând pierderi mari în activitatea de exploatare, iar serviciile de transport oferite nu satisfac necesitățile utilizatorilor.

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic ori poate crea un serviciu public în subordinea sa care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane în municipiul Alexandria și modernizării infrastructurii.

La nivelul Municipiului Alexandria, dată fiind situația actuală a S.C. Transloc Prest S.R.L. Alexandria, operatorul actual al serviciului de transport local în Municipiul Alexandria, prin H.C.L.188/ 27.06.2018 s-a înființat Serviciul Comunitar de Transport Public Local de Persoane Alexandria, un serviciu care să asigure crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unității administrativ-teritoriale care compun sistemele de utilități publice.

In prezent, Municipiul Alexandria detine in proprietate doar 2 mijloace de transport - Autobuze M3-HIGER , achizitionate in anul 2008 , in acest moment utilizate de Transloc Prest Alexandria.

Pentru ca Serviciul Comunitar de Transport Public Local de Persoane Alexandria ( S.C.T.P.L.P.) sa poata deveni functional, se impune achizitionarea urgenta de mijloace de transport in vederea efectuării serviciului de transport.

### III. CONSIDERENTE DE ORDIN LEGISLATIV

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu autobuze este reglementat de următoarele acte normative:

- *Legea nr. 92/10 aprilie 2007*, a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;

- *Ordinul nr. 353/23.11.2007*, al M.I.R.A., pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii nr.92/2007;

- *Legea nr.51/8 martie 2006* a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;

- *Ordinul nr.972 13 octombrie 2007* al Ministrului Transporturilor privind aprobarea Regulamentului -cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini- cadru;

- *Ordinul nr.272/12 decembrie 2007* al Președintelui A.N.R.S.C. pentru aprobarea Normelor - cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local.

#### **Directive Europene**

Ca regula de bază (criterii de bază) vehiculele achiziționate în scopul transportului public (autobuze), trebuie să respecte standardele de vehicule ecologic (EEV), care sunt definite în Directiva 2005/55/CE și sunt alcătuite din criterii de mediu precum NOx, CO, NHMC, PM și alte emisii.

Pentru a îndeplini criteriile cuprinzătoare, autobuzele trebuie să fie conforme cu standardul EURO VI privind emisiile (așa cum sunt definite în Regulamentul Comisiei 582/2011/EU).

De asemenea, în baza principiului egalizării șanselor definit de Legea nr. 448 din 6 decembrie 2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, autoritățile publice competente au obligația să asigure resursele financiare necesare și să ia măsuri specifice pentru ca persoanele cu handicap să aibă acces nemijlocit și ne-îngrădit la serviciile publice de transport, respectiv, să achiziționeze mijloace de transport în comun adaptate nevoilor acestora.

Conform aceleiași legi punerea în circulație de autobuze neadaptate nevoilor acestei categorii de persoane constituie contravenție și se sancționează.

Conform art.7 alin 1 lit c) și d) al legii 51/2006 republicată organizarea și funcționarea serviciilor de utilități publice trebuie să asigure îndeplinirea obligațiilor de serviciu public definite potrivit unor exigențe/cerințe fundamentale, cum ar fi:

- adaptabilitate la cerințele utilizatorilor;

- accesibilitate egală și nediscriminatorie la serviciul public.

Pentru asta achiziția de autobuze noi, care deși nu va rezolva întrutotul problema accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități la serviciu, va aduce o îmbunătățire substanțială a situației actuale.

#### IV. SITUAȚIA DE DUPĂ REALIZAREA INVESTIȚIEI

La achiziția celor 3 mijloace de transport ( 3 autobuze urbane cu o capacitate de 100 locuri -12 metri lungime ),se va tine cont de dotările acestora cu rampe pentru accesul persoanelor cu dizabilitati și cu aer condiționat pentru pasageri, va conduce la efectuarea unui transport eficient , comparativ cu serviciul de transport actual.

#### V. MODALITATI DE FINANȚARE

În vederea constituirii parcului auto si asigurarea continuitatii activitatii de transport public de calatori in municipiul Alexandria, asigurarii necesarului de mijloace de transport si mobilitatii populatiei in conditii de siguranta, este necesar conform legii, ca serviciul de transport public local sa se efectueze cu mijloace de transport in comun corespunzatoare detinute in proprietate sau in baza unui contract de leasing.

Potrivit Legii nr. **99/19.05.2016** privind achizițiile sectoriale, conform **Art 3, lit. m) contractul sectorial de produse** este "contractul de achiziție sectorială care are ca obiect achiziția de produse prin cumpărare, inclusiv cu plata în rate, închiriere, **leasing cu sau fără opțiune de cumpărare** sau prin orice alte modalități contractuale în temeiul cărora entitatea contractantă beneficiază de aceste produse, **indiferent dacă dobândește sau nu proprietatea asupra acestora**; contractul de achiziție de produse poate include, cu titlu accesoriu, lucrări sau operațiuni de amplasare și de instalare".

##### Prevederi fiscale referitoare la leasingul financiar și leasingul operațional

Conform ordonanței 51 din 28.08.1997 republicată privind operațiunile de leasing și societățile de leasing, art. 1, alin. (1),

Leasingul reprezintă operațiunea prin care "o parte, denumită locator/finanțator, transmite pentru o perioadă determinată dreptul de folosință asupra unui bun, al cărui proprietar este, celeilalte părți, denumită locatar/utilizator, la solicitarea acesteia, contra unei plăți periodice, denumită rată de leasing, iar la sfârșitul perioadei de leasing locatorul/finanțatorul se obligă să respecte dreptul de opțiune al locatarului/utilizatorului de a cumpăra bunul, de a prelungi contractul de leasing fără a schimba natura leasingului ori de a înceta raporturile contractuale. Locatarul/utilizatorul poate opta pentru cumpărarea bunului înainte de sfârșitul perioadei de leasing, dar nu mai devreme de 12 luni, dacă părțile convin astfel și dacă achită toate obligațiile asumate prin contract."

Conform art. 2 al ordonanței 51/1997, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) valoare de intrare reprezintă valoarea la care a fost achiziționat bunul de către finanțator, respectiv costul de achiziție;

b) valoare totală reprezintă valoarea totală a ratelor de leasing la care se adauga valoarea reziduala;

c) valoare reziduală reprezintă valoarea la care, după achitarea de către utilizator a tuturor ratelor de leasing prevăzute în contract, precum și a tuturor celorlalte sume datorate conform contractului, se face transferul dreptului de proprietate asupra bunului către locatar/utilizator și este stabilită de părțile contractante;

d) rata de leasing reprezintă:

- în cazul leasingului financiar, cota-parte din valoarea de intrare a bunului și dobânda de leasing, care se stabilește pe baza ratei dobânzii convenite prin acordul părților;

- în cazul leasingului operațional, chiria - se stabilește prin acordul părților.

Legea 227/2015 privind Codul Fiscal la art. 7-definiții ale termenilor comuni, pct 7 și 8 precizează:

**7. contract de leasing financiar** - orice contract de leasing care îndeplinește cel puțin una dintre următoarele condiții:

a) riscurile și beneficiile dreptului de proprietate asupra bunului care face obiectul leasingului sunt transferate utilizatorului la momentul la care contractul de leasing produce efecte;

b) contractul de leasing prevede expres transferul dreptului de proprietate asupra bunului ce face obiectul leasingului către utilizator la momentul expirării contractului;

c) utilizatorul are opțiunea de a cumpăra bunul la momentul expirării contractului, iar valoarea reziduală exprimată în procente este mai mică sau egală cu diferența dintre durata normală de funcționare maximă și durata contractului de leasing, raportată la durata normală de funcționare maximă, exprimată în procente;

d) perioada de leasing depășește 80% din durata normală de funcționare maximă a bunului care face obiectul leasingului; în înțelesul acestei definiții, perioada de leasing include orice perioadă pentru care contractul de leasing poate fi prelungit;

e) valoarea totală a ratelor de leasing, mai puțin cheltuielile accesorii, este mai mare sau egală cu valoarea de intrare a bunului;

**8. contract de leasing operațional** - orice contract de leasing încheiat între locator și locatar, care transferă locatorului riscurile și beneficiile dreptului de proprietate, mai puțin riscul de valorificare a bunului la valoarea reziduală, și care nu îndeplinește niciuna dintre condițiile prevăzute la pct. 7 lit. b)-e); riscul de valorificare a bunului la valoarea reziduală există atunci când opțiunea de cumpărare nu este exercitată la începutul contractului sau când contractul de leasing prevede expres restituirea bunului la momentul expirării contractului;

#### **Potrivit Codului Fiscal, Art. 29. Contracte de leasing:**

(1) În cazul leasingului financiar utilizatorul este tratat din punct de vedere fiscal ca proprietar, în timp ce, în cazul leasingului operațional, locatorul are această calitate.

(2) Amortizarea bunului care face obiectul unui contract de leasing se face de către utilizator, în cazul leasingului financiar, și de către locator, în cazul leasingului operațional, cheltuielile fiind deductibile, potrivit art. 28.

(3) În cazul leasingului financiar utilizatorul deduce dobânda, iar în cazul leasingului operațional locatorul deduce chiria (rata de leasing), potrivit prevederilor prezentului titlu."

#### **Comparație între Leasing Operațional și Leasing Financiar**

Aferent ambelor tipuri de Leasing, TVA se facturează lunar la nivelul ratei de leasing, ceea ce ar însemna că nu ar mai fi nevoie de contractarea altui credit (linie de credit), pentru plata TVA la întreaga valoare de achiziție a bunurilor, cum este cazul finanțării prin credit bancar.

În continuare vom trata diferențele dintre Leasingul Operațional și Leasingul financiar. Vom prezenta avantajele și dezavantajele celor două servicii care permit achiziționarea vehiculelor fără a bloca fonduri substanțiale.

#### **Leasingul Operațional: eficiență financiară și mobilitatea crescută.**

Eficiența financiară provine din predictibilitatea care vine odată cu Leasingul Operațional, când beneficiem de un sistem de rate fixe în cadrul unui contract de leasing

fără avans. Acest lucru ne va permite să gestionăm cu ușurința resursele, cheltuielile neprevăzute și investițiile.

Mobilitatea crescută se datorează faptului că firma de Leasing Operațional este responsabilă cu executarea tuturor operațiunilor necesare pentru remobilizarea autovehiculelor (programare la service, gestionarea actelor, preluare și predare), asistența la drum sau alte servicii neprevăzute.

În cazul Leasingului Financiar se percepe avans și toate cheltuielile de întreținere ale mașinii, împreună cu timpul dedicat acestora revin Utilizatorului în totalitate. Managementul flotei este responsabilitatea Utilizatorului și nu beneficiem de toate serviciile menționate anterior.

Motivul principal însă, pentru care s-ar apela la serviciul de Leasing Operațional, se datorează economisirii pe termen lung a unei sume semnificative de bani (costul autovehiculului) și externalizării costurilor aferente flotei respective către o companie experimentată în astfel de procese.

### **Responsabilitati și Atributii:**

#### **Leasing Financiar**

Clientul este responsabil în întregime de mentenanța și de managementul flotei deținute sau a autovehiculului. Tot clientul este responsabil de gestionarea și achitarea costurilor aferente unui vehicul: plata taxelor și a asigurărilor, întreținere și reparații, schimbarea anvelopelor, etc.

#### **Leasing Operațional**

Utilizatorul folosește bunul finanțat fără să își asume nici unul din riscurile aferente. Mașina, flota, și toate serviciile sau cheltuielile necesare sunt responsabilitatea directă a firmei de Leasing Operațional. Prin externalizarea acestor sarcini către o companie specializată se reduc costurile/riscurile aferente managementului unei flote.

### **Timpul:**

#### **Leasing Financiar**

Finanțatorul se ocupa de actele inițiale iar după primirea autovehiculului, cumpărătorul rămâne singurul responsabil.

În cazul unei defecțiuni sau accident, Utilizatorul este singurul responsabil pentru soluționarea situației. Mașina poate ajunge în service pentru o perioadă îndelungată caz în care tot Utilizatorul trebuie să găsească o mașină pentru a o înlocui pe cea avariata.

La sfârșitul contractului de finanțare autovehiculul îi revine cumpărătorului ca bun personal, acesta fiind responsabil în continuare de mentenanța lui și de valorificarea acestuia pentru o eventuala re-vânzare.

#### **Leasing Operațional**

Firma de Leasing Operațional se ocupă de actele inițiale, ulterioare și finale astfel încât utilizatorul este scutit de birocrația specifică deținerii unui vehicul.

În cazul unei defecțiuni sau accident firma de Leasing Operațional intervine pentru a rezolva orice probleme specifice situației. Reprezentanții firmei se vor ocupa să programeze mașina pentru revizii, service, reparații, etc. Pentru a menține mobilitatea există posibilitatea ca tot firma de Leasing Operațional să găsească o variantă de înlocuire pentru continuarea activității cât timp vehiculul este indisponibil.

## **Planificarea Financiara:**

### **Leasing Financiar**

Rata poate crește și se percepe un avans obligatoriu. Deoarece vehiculul aparține firmei de leasing, gestionarea resurselor financiare este îngreunată de posibilitatea unor cheltuieli neprevăzute (dobanda variază în funcție de ROBOR).

### **Leasing Operațional**

Rata stabilită ramane fixă de la semnarea contractului de leasing fără avans. Autovehiculul și toate cheltuielile aferente sunt în grija firmei de Leasing Operațional, iar utilizatorul are oportunitatea unei planificări financiare mai eficiente, fără grija unor cheltuieli neprevăzute, fluctuații de preț sau curs valutar, modificări de taxe sau impozite.

## **Beneficiile Leasingului Operațional fara avans**

### **- Beneficii financiare**

**Rate fixe și avans 0.** Eliminarea cheltuielilor neprevăzute printr-un plan clar de rate fixe și deductibile în întregime, pe toată durata contractului. Serviciul poate fi accesat fără avans, fără costuri ascunse.

**Bugetare predictibilă și disponibilitate de capital.** Deoarece nevoile de mobilitate vor fi acoperite fără avans, printr-o rată fixă lunară, resursele financiare vor rămâne libere, gata să fie reinvestite.

### **- Beneficii operaționale**

**Un parc auto nou și potrivit.** Prin leasing operațional fără avans se facilitează alegerea exactă a mașinilor, adaptarea și personalizarea acestora, în funcție de nevoile specifice de transport. Astfel autovehiculele flotei vor fi noi și potrivite pentru activitățile respective.

**Mobilitate asigurată.** Prin serviciile de management al flotei oferite de firmele de leasing operațional mobilitatea va fi întotdeauna asigurată.

**Birocrație redusă.** Specialiștii de leasing operațional se vor ocupa de documentele necesare finanțării, managementul flotei, revizii periodice sau intervenții neprevăzute.

## **Beneficiile Leasingului Financiar**

Valoarea reziduală este nesemnificativă, astfel încât bunurile achiziționate pot fi cumpărate cu ușurință la finele contractului de leasing, autobuzele cu o vechime de 6-7 ani fiind într-o stare funcțională bună.

## **VI. CONCLUZII**

**Intrucat ambele variante de Leasing implica costuri destul de mari si pe o perioada destul de lunga , considerăm că varianta cea mai practică și oportună la data prezentului Studiu de Oportunitate este achiziția , care se va efectua în conformitate cu prevederile Legii 99/2016, prin procedura de achiziție publică.**

### **Luând în considerare:**

- situația actuală a transportului public local de calatori din municipiul Alexandria;
- obligatia legala a autoritatilor publice locale de a asigura transportul public local prin curse regulate si speciale;
- perspectiva achizitionarii unor mijloace de transport electrice prin Programul Operational Regional (POR 2014-2020);

- considerente de ordin tehnico-economic, oportunitatea și necesitatea achiziționării de autobuze este mai mult decât evidentă.

Valoarea estimată este una propusă, valoarea reală va fi obținută după realizarea procedurii de achiziție, în conformitate cu prevederile Legii 99/2016.

Denumire	Cantitate	Valoare estimată Lei (fără TVA)
Autobuze urbane pentru transportul calatorilor : 3 buc cu capacitatea de aprox.100 locuri , 12 m lungime , cu podea joasa;	3	135.000

Estimăm că cele 3 mijloace de transport vor fi achiziționate până la data de 01.10.2018.

Necesitatea achiziționării produselor solicitate se justifică prin cele prezentate mai sus.

Valoarea estimată a achizitiei va fi de aproximativ 135.000 lei (valoarea de achiziție a bunurilor fara TVA ), la care se adauga TVA 19% , rezultand o valoare totala estimativa de 160.650 lei.

Presedinte de sedinta,

*GICA ANGHEL*