

**DEPARTAMENTUL DE STUDII PARLAMENTARE ȘI POLITICI UE
DIRECȚIA STUDII ȘI DOCUMENTARE LEGISLATIVĂ**

ASPECTE LEGISLATIVE PRIVIND TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL

studiu documentar

Iunie 2022

Materialele elaborate în cadrul Direcției studii și documentare legislativă au caracter documentar și nu reprezintă punctul de vedere al Camerei Deputaților.

Documentele legislative oficiale au fost consultate în limba de origine, iar traducerea informațiilor relevante selectate nu reprezintă o traducere oficială, fiind furnizată ca un mijloc de înțelegere a unui document original, scris în altă limbă.

Baza de date cuprinzând totalitatea studiilor elaborate de Direcția studii și documentare legislativă poate fi accesată prin intermediul paginii de Intranet a Camerei Deputaților la adresa:
<http://www.cdep.ro/pls/dic/site2015.page?den=dsdl-home1>

Documentare și sinteză: Any-Mary Julia
Consilier parlamentar - Direcția studii și documentare legislativă
Palatul Parlamentului, str. Izvor nr.2-4, sect.5, București
Tel: 021.316.03.65; 021.414.13.50/ 51, Interior 1350/1349, camera 5070
E-mail: doc@cdep.ro

A b s t r a c t

Absența unor norme clare și omogene la nivelul statelor membre - norme care să reglementeze în domeniul serviciilor de transport public local - generează incertitudine juridică și obstacole în calea liberei prestări a serviciilor de transport local și cauzează în unele cazuri denaturări ale funcționării pieței interne. Prin urmare, operatorii economici sunt uneori privați de drepturile lor în cadrul pieței interne și ar putea pierde oportunități de afaceri importante, în timp ce este posibil ca autoritățile publice să nu găsească cea mai bună utilizare a banilor publici, astfel încât cetățenii să beneficieze de servicii de calitate la cele mai bune prețuri. Existența unui cadru juridic adecvat, echilibrat și flexibil, pentru atribuirea de servicii de transport public local, ar asigura accesul efectiv și nediscriminatoriu la piață pentru toți operatorii economici din Uniune și securitatea juridică, favorizând investițiile publice în infrastructura și serviciile pentru cetățeni.

Acesta este contextul economic, politic și social în care Uniunea Europeană trebuie să intervină, dar, spre deosebire de alte sectoare, cum ar fi electricitatea și telecomunicațiile, în care directivele UE au jucat un rol crucial în procesul de liberalizare, impactul legislației europene asupra sectorului transportului public local a fost limitat la principiile generale elaborate de Tratatul UE, în ceea ce privește egalitatea de tratament, transparența, proporționalitatea și recunoașterea reciprocă. Într-adevăr, serviciile transportului public local nu fac obiectul Directivei UE privind serviciile 123/2006 și nici al Directivei 2014/23/UE.

Aceste excepții implică o influență limitată a UE în sectorul transportului public local. Autoritățile locale pot furniza ele însele servicii sau pot decide să le contracteze, prin proceduri competitive de licitație.

În acest domeniu, [Regulamentul Uniunii Europene 1370/2007/UE](#) este principala sursă de drept a UE. Scopul dreptului Uniunii este de a defini condițiile în care autoritățile competente pot interveni în domeniul transportului public de călători (transportul feroviar și rutier) de a garanta furnizarea acestuia în contextul serviciilor de interes general și de a asigura furnizarea unor servicii cu frecvențe mai ridicate, a unei calități mai bune și/sau a unor tarife mai mici decât ar oferi piața în alt mod.

Mai precis, acesta stabilește condițiile în care autoritățile ar trebui să compenseze prestatorul de servicii și crearea de mecanisme care trebuie aplicate de autoritățile publice pentru atribuirea contractelor de servicii publice unui terț, altul decât un operator intern, prin intermediul unor proceduri concurențiale transparente și nediscriminatorii, care pot face obiectul negocierilor. Aceasta stabilește că, sub rezerva anumitor aspecte detaliate la articolul 5 din regulament, autoritățile locale competente pot furniza ele însele servicii de transport public sau le pot atribui unui operator intern asupra căruia au un control comparabil cu cel asupra propriului lor operator de servicii.

CUPRINS

Considerații generale.....	5
Furnizarea serviciilor de transport local în statele membre UE.....	8
AUSTRIA.....	8
BELGIA	9
BULGARIA	10
CROAȚIA.....	11
CEHIA.....	12
DANEMARCA	13
FINLANDA.....	13
FRANȚA	13
GERMANIA	16
GRECIA	17
UNGARIA	18
ITALIA	19
ȚĂRILE DE JOS.....	22
POLONIA.....	24
PORTUGALIA	25
SPANIA	26
SUECIA	28
MAREA BRITANIE.....	28
Impactul Regulamentului (CE) nr.1370/2007 în statele membre	30
BIBLIOGRAFIE	35

Considerații generale

[Regulamentul \(CE\) nr. 1370/2007](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului se aplică exploatarea națională și internațională a serviciilor publice de transport feroviar și al altor moduri de transport feroviar și rutier, cu excepția serviciilor care sunt exploatate în principal pentru interesul lor istoric sau pentru valoarea lor turistică. Scopul Regulamentului este de a defini cadrul care reglementează mijloacele prin care autoritățile competente asigură furnizarea de servicii de transport public care oferă frecvențe de serviciu mai ridicate, o calitate mai bună sau tarife mai mici decât ar oferi altfel piața. Mai precis, acesta stabilește condițiile în care autoritățile care asigură servicii prestate în conformitate cu obligațiile de serviciu public ar trebui să compenseze prestatorul de servicii, precum și mecanismele care trebuie aplicate pentru achiziționarea unor astfel de servicii prin contract¹.

Regulamentul a intrat în vigoare în decembrie 2009, dar a permis o perioadă de tranziție de punere în aplicare a dispozițiilor sale de 10 ani. Cu toate acestea, perioada de tranziție nu s-a aplicat dispozițiilor care definesc modul în care compensația trebuie calculată.

În ultimele două decenii, reformele de deschidere a pieței promovate de UE - și adoptate de statele membre - în transportul public local au afectat majoritatea țărilor europene, dar este evident că nu există un model european de guvernare și organizare la nivel european. În același timp, multe țări și zone urbane au introdus concurența în domeniul serviciilor de transport public local, dar această tendință nu a fost întotdeauna însoțită de reforme consecvente ale legislației existente.

Sistemele serviciilor de transport public local din UE funcționează în prezent sub o gamă largă de forme de organizare, cu un grad ridicat de variabilitate a acordurilor privind transportul public local, care variază de la monopolurile publice la piețele deschise.

Deși principalele reglementări de sus în jos din UE oferă instrucțiuni statelor membre, experiența acestora demonstrează variații nu numai între țări, ci și în cadrul aceleiași țări. Aceste diferențe afectează în cea mai mare parte cadrul juridic al organizațiilor de servicii de transport public local și apar diverse probleme.

Într-un număr limitat dintre acestea, regulamentul a permis o abordare mai flexibilă a atribuirii contractelor decât era cazul anterior, în temeiul legislației naționale relevante. De exemplu, în Italia este acum posibilă atribuirea directă a contractelor, în timp ce autoritățile anterioare au fost obligate să achiziționeze servicii prin intermediul unei licitații competitive.

Prima problemă este aceea a guvernării pe mai multe niveluri: din perspectiva administrației publice, prezența a cel puțin trei niveluri de guvernare (locală/municipală, regională/provincială și națională) – la care se adaugă și sistemul comunitar - presupune

¹ <https://www.giustamm.it/wp-content/uploads/2021/09/Governance-of-Local-Public-Transport-Service.pdf>

adoptarea unor decizii nu în mod izolat, ci în mod cooperativ, urmând o abordare coerentă. Acest mod de guvernare poate fi diferit - în funcție de țări și de teritoriul acestora - în ceea ce privește gestionarea transportului public local și ar putea implica un nivel diferit de reglementare între normele UE și cele naționale (și probabil și o particularitate federală/regională).

A doua problemă este cea a contractelor durabile. Analizând sistemele statelor membre, pare să se desprindă ideea concesiunilor ca fiind un tip de acorduri complexe și pe termen lung, în care concesionarul își asumă responsabilitățile (riscurile fiind suportate în mod tradițional de autoritățile contractante și de entitățile contractante, în sfera lor de competență). Principalele motive ale acestei tendințe pot fi identificate în percepția cu privire la consecințele economice și sociale. Durata contractului este o problemă din ce în ce mai presantă din varii puncte de vedere. În cazul în care contractul este prea scurt, operatorii privați nu vor avea niciun stimulent pentru a investi în activitatea derulată. Pe de altă parte, cu contracte pe termen lung, ar putea fi foarte dificil pentru autoritățile locale să înceteze colaborarea cu operatorii privați ineficienți. Încă în ceea ce privește contractele, un punct relevant care rezultă din literatura de specialitate implică imposibilitatea de furnizarea de contracte complete care să acopere toate scenariile posibile privind gestionarea viitoare a serviciului de transport public local. Contractele incomplete pot conduce la o poziție dominantă a părții care deține infrastructura de transport relevantă în cadrul procedurii de contractare și la lipsa unei distribuții clare a obligațiilor contractuale. Cu toate acestea, contractele incomplete ar trebui să fie de preferat, deoarece permit adaptarea pieței, în timp ce, în cazul contractelor complete, renegocierea este extrem de dificilă.

În al treilea rând, problema fragmentării apare din ce în ce mai des pe piața internă a serviciilor de transport public local. După cum reiese din studiile recente, furnizarea multor utilități (telecomunicații, electricitate, apă) implică economii importante - la scară și ca densitate - ceea ce înseamnă eficiența este dependentă de coerență – acordarea dreptului exclusiv de a opera un serviciu unei singure companii este preferabilă fragmentării. Cu toate acestea, în cazul furnizării transportului public local (cu autobuzul) nu apar economii semnificative la scară largă.

În ceea ce privește sectorul transporturilor, este necesar să se sublinieze alte două domenii critice: măsurile compensatorii și sprijinul public pentru finanțarea infrastructurii. Acordarea beneficiilor economice – prin resurse publice – întreprinderilor care furnizează servicii de transport public, chiar și la nivel local, trebuie să respecte orientările europene privind ajutoarele de stat. Pentru a asigura compatibilitatea cu dreptul european, trebuie să se dovedească în mod alternativ că:

a) Nu există un avantaj și nu constituie ajutor de stat, având în vedere condițiile stabilite de Hotărârea Altmark a Curții de Justiție din 2003:

b) Ajutorul de stat intră sub incidența „parametrului de minimis”, astfel încât se presupune că nu există niciun impact asupra concurenței și comerțului;

c) Ajutorul de stat respectă dispozițiile speciale cuprinse în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care pune în aplicare articolul 93 din TFUE.

d) Pentru a exclude existența unui ajutor, Curtea de Justiție în hotărârea Altmark indică două modalități de excludere a faptului că, costurile unei întreprinderi ineficiente sunt luate ca referință în procesul de calculare a compensației publice. Prima este selectarea prestatorului de servicii pe baza unei proceduri publice conforme cu legislația europeană pentru a identifica candidatul capabil să furnizeze serviciile la cel mai mic cost. Cea de-a doua definește compensația cu referire la costurile unei întreprinderi care dispune de resurse adecvate și este gestionată în mod eficient.

e) În cazul în care este imposibil să se excludă existența unui ajutor, amplexarea sprijinului public este considerată în conformitate cu legislația europeană [articolul 107 alineatul (1)] în cazul în care acesta nu are un impact semnificativ asupra concurenței și a schimburilor comerciale. Dar, pentru a intra sub incidența „tratamentului de minimis”, care exclude obligația de notificare către Comisie, este necesar ca compensația să fie definită ex ante, într-un mod transparent și să nu depășească pragurile prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 360/2012 (500 000 EUR pe o perioadă de trei ani).

f) În cazul în care compensația constituie un ajutor și nu se încadrează în „criteriile de minimis”, autoritățile publice trebuie să configureze amplexarea sprijinului public pentru a asigura compatibilitatea acestora. În special, în ceea ce privește serviciile de transport public, Regulamentul nr. 1370/2007 impune ca respectiva compensație pentru obligațiile de serviciu public să nu depășească ceea ce este necesar, având în vedere costurile specifice ale gestionării serviciului.

Comisia a adoptat două pachete de politici: „pachetul Monti-Kroes”(1) din 2005, apoi înlocuit cu „pachetul Almunia” din 2011-2012, cu o dezvoltare mai profundă a problemei, în contextul mai larg al modernizării cadrului privind ajutoarele de stat.

„Pachetul Monti-Kroes” preciza condițiile în care ajutoarele de stat – sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public – erau compatibile cu tratatele UE. În special, pe de o parte, au fost identificate în mod specific anumite cazuri în care nu era necesară notificarea prealabilă a ajutorului [articolul 108 alineatul (3) din TFUE]; pe de altă parte, pentru ajutorul care face încă obiectul notificării, au fost prezentate criteriile de compatibilitate.

În ceea ce privește chestiunea proprietății, Uniunea Europeană tratează întreprinderile publice și private ca entități egale. Într-adevăr, autorităților contractante și entităților contractante ar trebui să li se acorde o flexibilitate considerabilă pentru a defini și organiza proprietatea și procedura care conduce la alegerea concesionarului.

Unii analiști susțin că regimul proprietății poate afecta (adeseori în mod negativ) și transportul public tinde să crească pe măsură ce statutul de proprietate trece de la public la privat total, cu firme mixte plasate între ele.

Cu toate acestea, nu se sugerează că privatizarea ar fi o mai bună soluție posibilă pentru fiecare context, deoarece acest lucru depinde în mare măsură de alți factori care au fost în afara domeniului de aplicare al studiului lor, cum ar fi proiectarea contractuală.

Multe lucrări au încercat să abordeze problema anterioară a proprietății prin investigarea legăturii dintre formele alternative de guvernare în furnizarea de servicii de transport public local și eficiența acestora, măsurată în termeni de performanță, economii

de costuri de exploatare, satisfacția consumatorilor/cetățenilor. Cele mai multe dintre acestea se concentrează în principal pe diferențele dintre proprietatea publică și cea privată; ei compară o serie de sisteme de transport care le clasifică în funcție de tipurile organizaționale și utilizează o serie de indicatori de performanță pentru a estima eficiența.

Cu toate acestea, modelul econometriei utilizat în aceste studii, în general, oferă un punct de vedere de ansamblu și nu reprezintă contextul politic, social și economic al teritoriului unic analizat, care variază între diferitele sisteme de guvernare ale UE.

De aceea, ar fi relevant să se facă distincția între zonele metropolitane cu sau fără metrou; transportul feroviar sau rutier de călători; scară teritorială mică (urbană) sau medie (interurbană).

Un alt aspect important al furnizării serviciilor de transport local este cel al formelor de contractare și incidența acestora asupra performanțelor furnizorilor. **Soluția aleasă în cea mai mare parte în țările din sudul UE a fost cea de gestionare publică directă.**

Ca alternativă, autoritățile locale pot alege mecanisme externe de reglementare și contractare. În cazul în care furnizarea serviciilor de transport local este păstrată în interior, nu se efectuează nicio procedură concurențială de ofertare. În caz contrar, adică în cazul în care organismele publice selectează un furnizor extern într-un mod optim, procedura concurențială de ofertare este principala soluție pentru alocarea serviciului. Termenii obiectului contractual al francizei pot duce la scenarii și relații foarte diferite între părțile implicate.

Furnizarea serviciilor de transport local în statele membre UE

AUSTRIA²

Două acte legislative esențiale reglementează dreptul de a exploata căile ferate și transportul public local și regional în Austria:

Legea feroviară din 1957 - [Gesamte Rechtsvorschrift für Eisenbahngesetz 1957](#);

Legea federală din 1999 privind organizarea transportului public regional și local [Gesamte Rechtsvorschrift für Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999](#)

Legea privind liniile de autobuz (1999) - [Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahr liniengesetz](#) stabilește condițiile prealabile pentru acordarea concesiunilor necesare pentru exploatarea unui serviciu de transport cu autobuzul în Austria și detaliază standardele de licitație.

Legislația austriacă privind transportul public introduce o distincție între serviciile naționale de transport feroviar și rutier și cele regionale sau locale. Organizarea acestora din urmă este reglementată prin Legea federală privind transportul local și regional

² <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2016-02-effects-implementation-regulation-1370-2007-public-pax-transport-services.pdf>

(Öffentliches Personennah und Regionalverkehrsgesetz – ÖPNRV-G 1999), din 2000. Se stabilește că statul federal (Länder) este responsabil pentru transportul feroviar local, în timp ce landurile și municipalitățile pentru transportul rutier local. Sectorul serviciilor de transport local este organizat printr-o acoperire națională a operatorilor de transport, reuniți în opt asociații de transport, de-a lungul modelului german „Hamburger Verkehrsverbund”.

Cele mai mari societăți de transport local sunt deținute integral de municipalități. 7 din cele 9 capitale ale landurilor utilizează conceptul de operatori interni.

În cele mai mari orașe austriece, serviciile de transport local sunt furnizate în principal de operatori privați, organizați diferit de la un oraș la altul. În Viena, de exemplu, Wiener Linien este responsabil pentru toate serviciile de transport local din 1999 – fiind o societate independentă de drept privat și deținută integral de oraș, care furnizează servicii de transport prin atribuire directă, fără licitație. Aceasta din urmă este forma de atribuire preferată în marile zone urbane austriece, în care municipalitățile dețin întreprinderile. Relația dintre municipalitate și furnizor este reglementată printr-un contract de supraveghere și monitorizare.

În timp ce municipalitatea definește politicile de transport public în teritoriu, furnizorul de servicii se ocupă de transportul local, de activitățile operative și, de asemenea, de infrastructură. Wiener Linien oferă cea mai mare parte a serviciilor de transport în sine, dar de asemenea, a alocat servicii de transport întreprinderilor private, promovând licitații competitive pentru 30% din transportul rutier local și 50% din liniile de autobuz.

Fiecare dintre cele nouă provincii ale Austriei are propria autoritate de transport. Fiecare autoritate operează în temeiul legii ÖPNRV-G din 1999, care acoperă toate transporturile feroviare și rutiere de călători. Autoritățile de transport sunt responsabile de coordonarea serviciilor de transport public.

Finanțarea transportului public local este asigurată de guvernul federal austriac, care poate pune la dispoziția autorităților de transport fonduri suplimentare pentru servicii de transport suplimentare.

Transportul public în marile orașe austriece este operat de companii de transport, care sunt, de obicei, deținute de aceste orașe și gestionate în conformitate cu legile și reglementările lor. Contractele de serviciu public sunt atribuite direct acestor societăți de către autoritățile de transport ale orașelor.

Transportul rutier regional este asigurat de Postbus AG, o filială a Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), operatorul feroviar național deținut de stat, precum și de societăți private de transport cu autobuzul.

BELGIA

Începând cu ianuarie 1989, guvernele celor trei regiuni ale Belgiei (Regiunea Bruxelles-Capitală, Flandra și Valonia) au fost autoritățile competente pentru toate formele de transport public local în Belgia. Fiecare regiune controlează un operator dominant.

[Decretul federal din 12 februarie 2004](#) stabilește regula pentru „contractele de gestiune” care reglementează relațiile contractuale dintre regiuni, operatori și alte entități. La nivel federal, serviciul public federal de mobilitate și transport este responsabil de strategie.

Una dintre principalele caracteristici ale transportului public în Belgia este lipsa concurenței. Cele trei societăți publice (Bruxelles MIVB-STIB la Bruxelles, de Lijn în Flandra și Groupe CET în Valonia) furnizează servicii de transport public local în regiunile respective și oferă atribuirea directă a tuturor contractelor de transport public local o dată la cinci ani.

La Bruxelles, STIB operează direct întreaga rețea fără a recurge la externalizare. Întreprinderilor publice din Valonia și Flandra li se permite să subcontracteze serviciile de transport local și de multe ori fac acest lucru pentru serviciile de transport cu autobuzul.

În Flandra, 47 % din auto-rute/kilometri sunt externalizate în cadrul contractelor atribuite după o licitație competitivă.

În Valonia avem specificul unor contracte de durată, prelungite pe termen nelimitat.

Două grupuri franceze majore domină piața belgiană contractată:

- Veolia Transport în Flandra.
- Eurobus - acum deținută 100 % de Keolis, în Valonia.

Tarifele sunt reglementate de autoritățile competente. În 2012, finanțarea publică a acoperit peste 45 % din costurile de funcționare la Bruxelles, în timp ce Flandra și Valonia s-au bazat pe subvenții publice (71 % și, respectiv, 85 %) pentru a-și acoperi costurile (în 2009). Flandra și Valonia Finanțare infrastructură și material rulant, cu excepția operatorilor privați de autobuze care își finanțează propria infrastructură și material rulant vehicule atunci când acestea sunt responsabile pentru operarea unei linii.

Operatorii privați sunt subvenționați și reglementați integral de operatorii publici, care determină rute, stații de autobuz, orare și tarife, care sunt transferate în întregime operatorilor publici.

BULGARIA

Bulgaria este împărțită în 28 de provincii și 265 de municipalități. Autoritățile locale (municipalitățile) sunt autoritățile competente în domeniul transportului public în cadrul acestora.

Obligațiile pentru serviciile de transport public local sunt definite în [Legea administrației locale](#), Legea privind transportul rutier, ordonanțele nr. 2 și 3 ale Ministerului Transporturilor Finanțele și nr. 33 ale Ministerului Transporturilor. Autoritățile sunt, de asemenea, responsabile cu alocarea de stații de autobuz și stații pentru liniile de autocare locale și pe distanțe lungi.

Transportul de călători cu autobuzul se efectuează în cadrul a trei tipuri de sisteme de transport: la nivel național, regional și municipal.

Sistemul național de transport include linii regulate de autobuz între două sau mai multe orașe regiuni. Această schemă este aprobată de Ministerul Transporturilor.

Sistemele de transport regional includ linii regulate de transport cu autobuzul a două sau mai multe comune din aceeași regiune și sunt aprobate de guvernatorul regiunii respective.

Sistemele de transport municipal includ liniile regulate de autobuz ale unei municipalități și pot fi fie urban (de bază sau suplimentar), fie între orașe/sate.

Municipalitățile acordă subvenții pentru transportul public din bugetele proprii, în timp ce autoritățile naționale din bugetul de stat, care prevede compensarea tarifelor reduse și a unor mijloace speciale de transport public în anumite cazuri. Pachetul financiar național total pentru subvenții și compensarea reducerilor se stabilește în fiecare an de legea bugetului.

Tarifele sunt stabilite de autoritățile locale. Investiții de capital în infrastructura de transport public și diverse facilități sunt realizate în baza unor bugete sau contracte separate.

Operatorii de transport public pot fi societăți private, municipale sau cu acționariat cu participare municipală. Acestea trebuie să fie înregistrate în conformitate cu legislația comercială cu licențe pentru transportul public eliberate de stat.

Contractele de transport public sunt, în general, contracte pe termen lung și sunt concepute pentru a fi în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Operatorii de transport sunt selectați pe baza concurenței prin proceduri de licitație, cu cerințe și criterii stabilite în prealabil de către autoritatea contractantă.

Legea privind transportul rutier și ordonanțele nr. 2 și nr. 3 ale Ministerului Finanțelor au fost revizuite pentru a include dispozițiile Regulamentului 1370/2007.

CROAȚIA

Ministerul Transporturilor este autoritatea responsabilă pentru transportul public la nivel de stat în Croația și gestionează emiterea de licențe și concesiuni regionale de autobuze. Cele 22 de județe ale Croației organizează transportul public local în numele celor 429 de municipalități ale țării. Orașele organizează servicii de transport cu autobuzul și transportul feroviar ușor în zonele lor.

Serviciile de transport public local sunt fie oferite companiilor private, fie direct acordate întreprinderilor deținute de orașele sau municipalitățile respective. Aceste contracte durează de obicei între 3 și 6 ani; operatorii sunt, de obicei, responsabili pentru achiziționarea și întreținerea vehiculelor. Deși legislația croată permite subcontractarea serviciului public de transport local, în practică, acest lucru nu este comun.

Acest lucru contrastează cu transportul la nivel regional, în care operatorii de transport cu autobuzul nu fac obiectul procedurilor obișnuite de contractare. În schimb, guvernul acordă drepturi exclusive pentru operarea liniilor de autobuz la orare specificate, fără date de terminare definite. Operatorii pot solicita reînnoirea licenței o dată la cinci ani. Operatorii regionali de autobuze își pot stabili tarifele proprii, dar nu primesc nicio subvenție din partea guvernului pentru a opera aceste servicii.

CEHIA

După regionalizarea sistemului de transport public, în anul 2005, și în conformitate cu [Legea modificată privind transportul rutier \(nr. 111/1994\)](#) și [Legea privind căile ferate \(nr. 266/1994\)](#) s-a creat un sistem de autorități contractante publice pe trei niveluri.

Primul nivel este statul reprezentat de Ministerul Transporturilor. Ministerul Transporturilor are responsabilitatea juridică generală pentru transportul public la nivel național în Republica Cehă și pentru stabilirea politicii naționale în domeniul transporturilor. Acesta este, de asemenea, responsabil pentru serviciul public național, și anume transportul feroviar de călători pe distanțe lungi. Statul (național) nu poate includeți liniile de autobuz.

Al doilea nivel este reprezentat de regiuni (*kraje*). Există în total 14 regiuni responsabile de asigurarea transportului public regional în districte. Spre deosebire de nivelul statului, acestea au posibilitatea de a furniza servicii atât pe linii de cale ferată, cât și linii de autobuz.

Al treilea și ultimul nivel este municipalitatea, care conține transportul urban sau regional suplimentar, transport constând, de exemplu, în autobuze, troleibuze, tramvaie și, de asemenea, metrou (în Praga).

Finanțarea transportului public local provine dintr-un amestec din surse regionale și municipale: resursele naționale sunt disponibile numai pentru căile ferate, cu excepția liniilor urbane. Subvențiile pentru transportul regional cu autobuzul sunt acordate din bugetele regionale iar cel din orașe din bugetele municipale.

[Legea 194/2010 privind serviciul public pentru transportul de pasageri](#) și Legea 111/1994 privind transportul rutier au pus în aplicare cerințele Regulamentului 1307/2007 de la 3 decembrie 2009. Din 2019, toate contractele de servicii furnizate de toți operatorii, cu excepția operatorilor interni, trebuiau să se atribuiască printr-o procedură concurențială de ofertare.

Majoritatea operatorilor de transport public din marile orașe cehice sunt deținute în întregime de autoritățile locale respective, care încredințează direct serviciile de transport local în conformitate cu Regulamentul 1370/2007. Orașele cu operatori privați au încercat, de asemenea, organizarea de licitații, dar ofertele nu au fost atractive pentru a atrage interesul.

Majoritatea contractelor de servicii publice pentru transportul public local s-au acordat prin încredințare directă, de către autoritățile regionale și municipale. Unele dintre contractele existente sunt pe perioade nelimitate de timp, dar oferă autorităților posibilitatea de a modifica contractele în fiecare an, iar durata altor contracte variază între 3 și 15 ani.

DANEMARCA

Ministerul danez al Transporturilor este responsabil de reglementarea în domeniul transporturilor și de achizițiile publice în Danemarca. Cele cinci regiuni ale țării și 98 de municipalități sunt responsabile pentru planificarea infrastructurii la nivel regional și local.

Metroul din Copenhaga este condus de Metroselskabet (Metro Company), o societate deținută în comun de municipalitățile Copenhaga și Frederiksborg, precum și de ministerul de transport. Șase autorități regionale de transport public – Nordjyllands Trafikselkab, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Movia și BAT – sunt responsabile pentru organizarea transportului cu autobuzul în regiunile respective. Acestea sunt independente de guvernul central și de consiliile lor de administrație. Acestea sunt alcătuite din reprezentanți din regiunile și municipalitățile respective.

Serviciile de transport cu autobuzul sunt oferite de autoritățile regionale, de obicei timp de șase ani, cu posibilitatea de prelungire pentru o perioadă de 2 ani, de până la maximum trei ori. Contractele de cost brut sunt cele mai comune.

FINLANDA

Ministerul Transporturilor și Agenția finlandeză a Transporturilor (ALS) au responsabilitatea generală pentru reglementarea în domeniul transporturilor și, respectiv, pentru guvernarea în Finlanda. Există un total de 35 de autorități PSO competente (din care 25 de autorități municipale și 9 autorități locale de stat).

Modurile de transport includ autobuzele (cu mai mulți operatori), tramvaiele (cu un singur operator), metroul (cu un singur operator), taxiurile, feriboturile (cu mulți operatori) și transportul feroviar (un singur operator pentru transportul de călători).

Deși, în mod tradițional, contractele de transport public din Finlanda au fost atribuite direct operatorilor preferați cu drepturi exclusive, achizițiile publice prin intermediul unor proceduri competitive de atribuire devin, în prezent, metoda preferată de atribuire. Legislația națională aprobată în 2009 a introdus o perioadă de tranziție din 2014 până în 2019. Prima dintre licențele atribuite direct a expirat în prima jumătate a anului 2014. Majoritatea contractelor de servicii publice sunt „contracte brute”, deși autoritățile de transport utilizează din ce în ce mai mult contracte bazate pe stimulente sau pe bază de stimulente. Contractele durează de obicei între 4-7 ani.

FRANȚA

În Franța, competențele legate de organizarea transporturilor sunt repartizate între diferitele niveluri teritorial-administrative.

Dispozițiile privind transportul public local, incluse în Legea nr. 82-1153/1982 - [Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs LOTI](#), au fost reformate

prin „[Code des Transports](#)”, adoptate în decembrie 2010 și modificate în 2015. Aceste dispoziții legislative stabilesc că municipalitățile, departamentele și regiunile sunt autoritățile competente să reglementeze și să organizeze serviciile de transport public. În special – cu excepția zonei urbane Paris (Île de France), în care *Syndicat des Transports d’Île de France* (STIF), împreună cu *Société du Grand Paris*, se ocupă de acest sector – pentru serviciile de transport local/urban sunt responsabile municipalitățile, dar adesea (în peste 80 % din cazuri) planificarea și livrarea transportului public sunt delegate asociațiilor autorităților care garantează o cooperare interurbană și operează într-un perimetru prestabilit (PTU).

- municipalitățile sau grupurile de municipalități sunt competente în domeniul transportului urban în ceea ce privește organizarea transportului urban;
- departamentele organizează transportul interurban;
- regiunile sunt responsabile de organizarea transportului rutier neurban și a liniilor feroviare în mai multe departamente care alcătuiesc o regiune.

Guvernul francez coordonează transportul la nivel de stat. În regiunea Île-de France, regiunea care cuprinde orașul Paris și șapte departamente separate, o singură autoritate, STIF (*Syndicat des Transports d’Île-de-France*) este responsabilă pentru domeniul transportul public în regiune, inclusiv achiziționarea de servicii de transport și stabilirea tarifelor.

În plus, această lege precizează că autoritățile competente aleg formele de contractare a serviciului de transport public local, care pot fi gestionate prin proceduri de licitație (obligatorii, în general, pentru toate regiunile, cu excepția Parisului) de către o societate privată sau prin intermediul unei societăți publice aflate sub controlul statului sub forma unui serviciu public industrial și comercial, care a aderat la o convenție pe o durată determinată cu autoritățile competente. În plus, acestea din urmă pot alege între două regimuri contractuale: concesionarea de servicii sau achiziții publice (opțiune destul de rară în Franța, mai puțin de 10 %). Concesionarea serviciului public unui operator privat este alegerea preferată în cadrul procedurilor de atribuire: 9 % dintre autoritățile urbane delegă furnizarea de servicii de transport public unui singur operator cu drept exclusiv pe teritoriu. Restul de 10 % efectuează o gestionare directă către societatea publică locală, fără a participa la licitații (cum ar fi Tolosa, Marsiglia, Nizza, La Rochelle).

În ceea ce privește zona Île de France, organizarea transportului public local este asigurată de Rețeaua transporturilor pariziene RATP, SNCF (operatori publici), plus peste 90 de societăți private, sub supravegherea STIF.

Misiunea STIF sa este de a defini, organiza, coordona și finanța serviciile publice de transport de călători în numele tuturor autorităților locale din regiune. Deciziile STIF se iau în consultare cu operatorii: RATP, SNCF și OPTILE (o grupare de întreprinderi private de transport cu autobuzul). În schimb, STIF compensează întreprinderile pentru operarea zilnică a transportului prin contracte cu obiective cu RATP și SNCF și printr-o convenție cu OPTILE.

Finanțarea cheltuielilor de exploatare se bazează pe:

- 30 % din tarifele plătite de utilizatori
- 38 % din taxa de transport

- 20 % subvenții publice (51 % din regiune, 30 % din orașul Paris, iar restul de 19 % din celelalte departamente)
- 3 % din alte venituri (cum ar fi din publicitate)

Cei mai mari doi operatori din Franța, Keolis și Transdev, dețineau între 30 % și 40 % (în afara Île-de-France) în 2012. Doar 10 % din rețelele provinciale sunt gestionate direct. Unele rețele mari (cum ar fi Nisa, Clermont-Ferrand sau Cannes) au revenit recent de la procedura concurențială de ofertare la un operator intern, dar aceasta nu este încă o tendință clară. Având în vedere că actorii de pe piață sunt limitați, Autoritatea franceză în domeniul concurenței a remarcat că autoritățile organizatoare nu au prea mult spațiu de negociere și că relațiile dintre autorități și delegați sunt adesea dezechilibrate. Unele contracte de delegare obligă autoritatea organizatoare la același operator pentru o perioadă lungă de timp, dar durata medie a contractelor este de 7,7 ani.

Autoritatea de reglementare a concurenței a afirmat, de asemenea, că partajarea riscurilor de producție (privind costurile) și a riscurilor comerciale (veniturile) părea destul de nefavorabilă pentru autoritățile organizatoare. În ciuda faptului că 75 % din contracte se bazează pe principiul unei contribuții fixe, intenția este de a transfera aceste riscuri operatorului.

Specific Franței este contribuția adusă la finanțarea serviciilor de transport prin intermediul „Versement Transport (VT)”, o taxă locală a întreprinderilor situate în zona de transport urban.

Există unele preocupări cu privire la sustenabilitatea modelului de finanțare francez. În 10 ani, VT a crescut semnificativ (54 % în total): finanțarea de către autoritățile locale se ridică în prezent la 113 EUR pe persoană în 2012. Cu toate acestea, reducerile subvențiilor guvernamentale centrale pentru autoritățile locale (1,5 miliarde EUR în 2014 și 3,7 miliarde EUR anual în 2015, 2016 și 2017) amenință sustenabilitatea modelului.

Utilizatorii francezi de transport au beneficiat vreme de mai mulți ani de tarife de transport cu mult sub costul real. Proporția medie a costurilor de exploatare acoperite de tarife este de numai 28,6 %, sau de doar 20 %, inclusiv amortizarea, deși aceasta variază încă în mare măsură în funcție de dimensiunea rețelei și de modurile de transport în funcțiune.

Serviciile de transport sunt aproape invariabil achiziționate ca parte a unei rețele multimodale și există foarte puține cazuri în care serviciile sunt achiziționate individual și sunt disponibile puține date în funcție de mod. În plus, având în vedere fragmentarea responsabilităților între autorități, datele naționale privind transportul public în Franța există doar ca estimări ascendente și sondaje colectate de diferite guverne și instituții de cercetare.

GERMANIA

În Germania, statele federale și autoritățile locale sunt responsabile de planificarea, proiectarea, organizarea și finanțarea transportului public local. Aceste moduri de transport sunt reglementate de [Legea privind transportul de pasageri \(PBefG\)](#), care a fost publicată pentru prima dată în 1964, dar modificată ultima dată în 2013. Legea stabilește ce organisme pot acționa în calitate de autorități de transport public. În plus, ultima modificare stabilește condițiile de atribuire directă a serviciilor de transport public local, inclusiv a serviciilor rentabile, către operatorii municipali, în conformitate cu dispozițiile din Regulamentul 1370/2007. Autoritățile locale responsabile de transportul public definesc interesul transportului public și prevăd o gamă adecvată de servicii, pe baza obiectivelor și principiilor care rezultă din actele de transport local ale statelor federale.

În Germania există aproximativ 430 de astfel de autorități de transport public. Majoritatea acestor autorități de transport public și/sau majoritatea celor peste 4 500 de operatori de transport au fost asociați pentru a forma autorități de transport integrate cu acorduri comune de emitere a biletelor.

Tarifele uniforme, gama de bilete, orarele și informațiile privind orarele pentru întreaga zonă acoperită de autoritatea de transport integrată facilitează și facilitează accesul persoanelor pentru a utiliza transportul public local.

Guvernul federal sprijină statele federale în finanțarea transportului public local prin efectuarea de plăți anuale pe diverse temeuri juridice, totalizând în prezent peste 8 miliarde de euro. În conformitate cu Legea privind transportul public local (regionalizare), statele federale au mai întâi dreptul la o finanțare de aproximativ 7,3 miliarde EUR pe an (în 2014), pe care o pot utiliza în principal pentru a finanța serviciile feroviare locale și regionale de călători, dar pe care le pot investi și în proiecte de capital pentru îmbunătățirea transportului public local. În plus, statele federale primesc plăți compensatorii pentru îmbunătățirea transportului la nivelul autorităților locale (transport public local și construcții rutiere locale), în valoare totală de aproximativ 1,336 miliarde EUR pe an, plus plăți suplimentare de 332,6 milioane EUR pe an din programul federal în temeiul Legii privind finanțarea infrastructurii de transport a autorităților locale, care pot fi utilizate pentru a furniza finanțare proporțională pentru infrastructura feroviară locală în aglomerări urbane.

Statele federale sunt responsabile pentru utilizarea finanțării conform Legii privind separarea între transportul public local și construcția de infrastructură rutieră locală. Din 2014, doar cheltuielile de capital au fost restricționate.

Majoritatea orașelor și unităților administrative se bazează pe operatorii de transport public pentru a furniza servicii de transport public local, iar marea majoritate a contractelor de furnizare a serviciilor de transport cu autobuzul, tramvaiul și metroul sunt atribuite direct de autoritățile locale. În 2012, doar 1 % din serviciile de transport public local din zonele urbane au fost atribuite în urma unui exercițiu concurențial de licitație. Contractele pentru servicii de transport cu autobuzul tind să dureze 10 ani, în timp ce serviciile de metrou și tramvai pot dura până la 15 ani.

Subcontractarea serviciilor de transport cu autobuzul este comună în Germania, aproximativ 30 % din serviciile de transport cu autobuzul fiind alocate subcontractanților.

În ceea ce privește sectorul feroviar, Ministerul a explicat că nu este posibil să se opereze o segmentare între calea ferată urbană și cea feroviară, pe distanțe lungi. De la reforma căilor ferate din 1994 - privind cadrul de reglementare pentru accesul nediscriminatoriu la rețea - au fost create întreprinderi feroviare private și pentru o concurență loială pe căile ferate.

Responsabilitatea pentru serviciile feroviare locale și regionale de călători a fost încredințată statelor federale la 1 ianuarie 1996 (regionalizare). De atunci, concurența a evoluat într-un mod pozitiv, iar proporția concurenților Deutsche Bahn AG care furnizează pasagerilor locali și regionali servicii feroviare sunt în creștere. În Germania, există în prezent 27 de autorități în domeniul transportului public care, în calitate de autorități competente desemnate de statele federale, încheie contracte cu întreprinderile feroviare privind furnizarea de servicii de transport.

GRECIA

Ministerul Infrastructurii, Transporturilor și Rețelelor din Grecia este responsabil pentru transportul public local la nivel urban și rural. Cu toate acestea, modalitățile de organizare a transportului public local variază între cele 13 autorități regionale separate și 325 de municipalități, fiecare guvernate de autoritățile locale alese. Autoritățile regionale și locale sunt responsabile de aprobarea sau modificarea planificării transportului interurban și urban în zonele lor respective.

Ministerele transporturilor și finanțelor din Grecia stabilesc structuri tarifare și tarife la nivel central pentru toate zonele și modurile de transport public local și sunt, de asemenea, responsabile pentru toate compensațiile și subvențiile pentru transportul public din țară.

Regiunile Attica (inclusiv Atena) și Salonic au propriile acorduri specifice pentru organizarea și achiziționarea transportului public local. [Legile nr.2669/98](#) și [nr.3920/2011](#) stabilesc cadrul legal pentru operațiunile de transport public urban în prefectura Attica. În Attica, serviciile de transport cu autobuzul, tramvaiul și metroul sunt operate de două societăți 100 % deținute de stat, care sunt filiale ale OASA SA, autoritatea competentă pentru regiune.

Societăților li se atribuie direct contracte de obligații pentru efectuarea/ prestarea unui serviciu public de către OASA SA. În Salonic, toate serviciile de transport cu autobuzul sunt furnizate de OASTH, o societate din sectorul privat, căreia i s-a atribuit direct un contract de servicii publice de către Ministerul Transporturilor pentru furnizarea exclusivă de servicii cu autobuzul în 2001 (reînnoit în 2008). În toate celelalte zone urbane, locale cooperativele private (KTEL) operează servicii de transport public local ca monopoluri; KTEL operează, de asemenea, servicii interurbane de transport de călători la nivel regional.

În prezent, în Grecia nu există concurență în domeniul achizițiilor publice locale. Singurele contracte de servicii publice atribuite direct au fost "monopolul" sectorului privat

din Salonic și societățile de stat din Attica, menționate mai sus. Cu toate acestea, legislația recentă, adoptată pentru a introduce concurența pe piață, a instituit o autoritate de reglementare independentă (RAEM), care va fi responsabilă pentru toate achizițiile de servicii de transport public local în toate regiunile elene, cu excepția Atenei și Salonicului.

Liniile regulate naționale urbane/interurbane sunt operate exclusiv de așa-numitele societăți KTEL S.A. și KTEL (acronim pentru Fondul mixt de preluare a autobuzelor) în temeiul Legii elene 2963/2001, un statut care amintește de atribuirea cvasi-directă a contractului. Există 62 de companii interurbane KTEL care operează aproximativ 4.500 de autobuze urbane/interurbane în Grecia, în principiu în fiecare unitate regională (fostă prefectură), plus în fiecare dintre insulele mai mari din Grecia (unități geografice izolate).

Ministerul Economiei, Infrastructurii, Transporturilor și Turismului (Direcția Generală Transporturi/Pasageri) este responsabil de elaborarea legislației și de stabilirea cadrului instituțional, în timp ce Direcțiile Regionale pentru Transporturi și Comunicații (supravegheate de Ministerul de Interne în calitatea lor de unități ecologice din fiecare regiune/unitate regională elenă) sunt competente pentru punerea în aplicare a cadrului instituțional și, în consecință, pentru supravegherea KTEL respectiv.

În ceea ce privește cadrul instituțional actual care reglementează funcționarea societăților KTEL, în temeiul excepției prevăzute la articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul 1370/2007 în ceea ce privește atribuirea contractelor și furnizarea de servicii publice urbane/interurbane de transport regulat de călători, termenul-limită pentru furnizarea serviciilor în cauză de către societățile KTEL aflate în stadiul actual (și anume, fără cerere de oferte) a fost până în decembrie 2019.

UNGARIA

Ministerul Transporturilor din Ungaria (Ministerul Dezvoltării Naționale) este autoritatea responsabilă pentru serviciile de transport public național, regional și sub-urban din țară.

Autoritatea competentă pentru municipalitatea din Budapesta este mandatată să organizeze și să achiziționeze servicii de transport public local și să stabilească tarifele pentru pasageri; în jur de 115 alte municipalități pot, de asemenea, alege să exercite această opțiune.

Transportul public local la nivel municipal este deci fie atribuit direct operatorilor de transport, fie licitat competitiv, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Legea națională care reglementează transportul de călători este [Legea nr. XLI din 2012](#) privind serviciile de transport de călători. În octombrie 2012, municipalitatea din Budapesta a luat decizia de a liberaliza piața serviciilor de transport cu autobuzul în oraș.

Furnizorii de servicii sunt, de obicei, responsabili pentru achiziționarea, operarea și întreținerea vehiculelor.

Subcontractarea contractelor de servicii publice este permisă în cazul în care condițiile se încadrează în cele prevăzute în Legea privind achizițiile publice din Ungaria.

ITALIA

Cu excepția orașelor mari, administrațiile regionale sunt autoritățile competente pentru transportul public local în Italia, în conformitate cu [Decretul legislativ nr. 422/97](#) (Decreto Burlando). În cooperare cu administrațiile locale, regiunile sunt însărcinate cu definirea optimă a zonele geografice în care sunt organizate serviciile de transport public. Separarea deplină între autoritățile competente și operatorii de transport este obligatorie.

În timp ce Decreto Burlando a impus obligativitatea licitației concurențiale până în 2009, intervențiile ulterioare au atenuat această cerință ([Legea nr. 99/2009](#)) și au permis atribuirea directă. Legiuitorul a încercat să introducă, din nou, licitații competitive în anul 2011, dar această dispoziție a fost anulată **printr-un referendum național privind serviciile publice locale**. Procedura de atribuire este, de obicei, prevăzută în legislația regională în domeniul transporturilor care, pe baza cadrului legislativ general, guvernează sectorul.

Până în 2012, 47 % din rute/kilometri pe șosea licitate fuseseră atribuite direct în nouă regiuni. În cazul în care au depus o ofertă concurențială, operatorii tradiționali anteriori au câștigat 78 % dintre aceștia.

Finanțarea publică acoperă peste 60% din costurile de funcționare. Deși finanțarea a variat în ultimii ani, guvernul național alocă aproximativ 5-6 miliarde EUR pe an unui fond dedicat, împărțit între autoritățile competente pe baza costurilor istorice.

În Italia se regăsește coexistența paradoxală a două situații contradictorii: 1) un cadru național de reglementare care, începând cu 1997, a impus întotdeauna proceduri concurențiale pentru atribuirea serviciului; 2) O situație de fapt - în ultimii douăzeci de ani au fost foarte puține licitații, preferate fiind procedurile de achiziție directă. Performanța nu este întotdeauna satisfăcătoare, nici în ceea ce privește calitatea serviciilor dat și relativ la costul pentru comunitate.

Având în vedere sistemul juridic italian, reglementarea serviciilor publice locale a suferit mai multe modificări care vizează în special, armonizarea legislației naționale cu principiile UE.

Prima reglementare internă a serviciilor publice locale a fost cuprinsă în „Testo Unico delle leggi sull’ordinamento degli Enti Locali” - Decretul nr. 267/2000 (Tuel): în special, articolul. 113 reglementează procedurile de gestionare și atribuire a serviciilor locale servicii publice în domeniul protecției concurenței, care, cu toate acestea, nu se aplica sectorului transportului public local, reglementat de Decretul legislativ nr. 422/1997. Începând cu anul 2000, serviciile de mobilitate locală au fost transferate administrațiilor regionale și administrațiilor locale, care au primit competențe depline în ceea ce privește planificarea, atribuirea licențelor și organizarea sectorului.

Legea din 28 decembrie 2001 nr. 448 a modificat articolul. 113 din Tuel și a introdus articolul 113-bis. Această dispoziție a introdus distincția între „serviciile cu relevanță

industrială” și serviciile „fără relevanță industrială” (cuvinte înlocuite de Decretul-lege din 30 septembrie 2003, nr. 269, cu cel al serviciilor publice „semnificative din punct de vedere economic” și al serviciilor publice „fără importanță economică”), supunând prima regimului procedurilor publice privind concurența și prevăzând pentru acesta din urmă cesiunea directă.

Ulterior, Curtea Constituțională, prin hotărârea nr. 272/2004, a declarat neconstituționalitatea articolului. 113-bis (Tuel), deoarece astfel de servicii - fără importanță economică - nu privesc protecția concurenței (în ceea ce privește serviciile cu relevanță economică) și, prin urmare, disciplina relativă nu este de competența statului prevăzută la articolul 117 din Constituția italiană.

Acest lucru a condus la o cezură în disciplina serviciilor fără relevanță economică - nici măcar completată de articolul 23-bis din Decretul-lege nr. 112/2008, care se referă în mod expres la serviciile relevante din punct de vedere economic în scopul de a încuraja răspândirea principiilor concurenței, libertății de stabilire și liberei prestări a serviciilor. Ultima dispoziție legală, aplicabilă și în domeniul transportului public local, introduce:

- a) principiul licitației publice ca regulă generală pentru atribuirea SIEG;
- b) posibilitatea de a se baza pe o societate mixtă cu o „selectare dublă a obiectului”: respectiv să aloce serviciul și să aleagă acționarul privat, cu o miza de cel puțin 40% din volum și angajarea unor sarcini operaționale specifice;
- c) predicția excepțională a furnizării interne, sub rezerva unui aviz (neobligatoriu) al Autorității Antitrust și a existenței unor „situații excepționale, din cauza caracteristicilor economice, sociale, de mediu și geomorfologice ale teritoriului, care nu permit o recurgere eficientă și utilă la piață”. În plus, articolul. 23-bis a dispus, de asemenea, abrogarea tacită a dispozițiilor articolului. 113 din Tuel, în cazul în care acestea sunt incompatibile cu noile dispoziții.

În ceea ce privește procedurile de atribuire a serviciului public, Curtea Constituțională italiană a intervenit prin hotărârea nr. 325/2010 prin care se afirmă că introducerea în dreptul național a unor norme de concurență mai stricte decât minimul impus de dreptul Uniunii nu este impusă de sistemul european și, prin urmare, „nu este obligată din punct de vedere constituțional, în temeiul articolului 1 alineatul (1). 117 din Constituția Italiei. [...], dar niciuna nu este contrară [...] dreptului european, care constituie doar un standard minim, obligatoriu pentru statele membre.

Articolul. 23-bis a fost ulterior abrogat, ca urmare a rezultatului referendumurilor din 12 și 13 iunie 2011.

Lipsa reglementărilor ca rezultat al referendumului a determinat Guvernul să intervină în materie prin articolul 4 din Decretul-lege nr. 138/2011. Conform acestei dispoziții, în general, **gestionarea serviciilor publice locale de interes economic ar trebui lăsată în seama inițiativei economice private libere (concurența pe piață), cu posibilitatea ca autoritățile locale să introducă drepturi exclusive în favoarea operatorilor determinați prin proceduri de licitație (concurență pentru piață).**

În mod alternativ, a fost posibilă atribuirea serviciilor unor societăți mixte, prin licitație selectivă „duble-obiect” (menționată mai sus). În cele din urmă, în cazul în care valoarea

economică a serviciului ar fi mai mică de 200 000 EUR pe an, autoritatea locală ar putea proceda la un angajament intern față de o societate pe deplin publică, fără a licita.

Cu privire la acestea, Curtea Constituțională a intervenit, prin hotărârea nr. 199 din 2012, declarând nelegalitatea dispozițiilor adoptate în temeiul articolului 4 din Decretul-lege nr. 138 din 2011, în principal ca urmare a reintroducerii directe a legislației abrogate prin voință populară.

Cel mai recent, articolul 34 din Decretul-lege nr. 179 din 2012 prevede că, pentru toate serviciile publice locale de interes economic, indiferent de procedurile de atribuire, **ofertele ar trebui să fie precedate de un raport, publicat pe site-ul internet al autorităților contractante, care demonstrează existența cerințelor prevăzute de Uniunea Europeană și definește conținutul specific al obligațiilor de serviciu public**, precum și eventualele compensații economice publice. În plus, articolul 8 din Legea nr. 115/2015 a modificat dispozițiile tranzitorii referitoare la atribuirea directă a serviciilor publice locale de interes economic, dispusă prin articolul 34 alineatul 22 din Decretul-lege nr. 179/2012.

În acest cadru de reglementare au intervenit *Riforma Madia* și TULPS (*Testo Unico dei servizi pubblici*) din ianuarie 2016 (1), precum și noul Cod al achizițiilor publice și al concesiunilor, adoptat în aprilie 2016.

În concluzie, în sistemul italian, serviciile economice locale de interes general ar putea fi gestionate în trei moduri diferite. Pe de o parte, serviciul ar putea fi furnizat de piață (de exemplu, atribuirea serviciului unui furnizor privat prin intermediul unei licitații competitive) sau de către o societate public-privat (societate privată aflată sub administrare și control public); în acest din urmă caz, printr-o procedură cu „selectare dublă a obiectului”: unul pentru a alege partenerul privat, celălalt pentru a furniza serviciul. Pe de altă parte, aceasta ar putea fi furnizată printr-un angajament direct (furnizare internă) fără o procedură de cerere de ofertă anterioară, unui operator care nu este decât formal diferit de administrația publică care deține serviciul, dar este, de fapt, organismul operativ direct al acestuia din urmă. În special, furnizorul trebuie să fie în totalitate gestionat și controlat de autoritățile publice (care exercită un control care corespunde controlului propriilor departamente) și, în același timp, trebuie să desfășoare partea esențială a activităților sale împreună cu autoritățile locale.

În majoritatea marilor orașe italiene, cum ar fi Roma (ATAC spa) și Milano (ATM spa), municipalitățile au menținut o guvernare publică în furnizarea de servicii de transport local, cu unele excepții.

Relevant este cazul Trieste, care reprezintă unul dintre puținele exemple italiene în care serviciile de transport public local sunt atribuite efectiv prin proceduri competitive de licitație. Livrarea serviciilor LPT este garantată de un operator local, *Trieste Trasporti SpA*. Acest caz reprezintă o „anomalie” în sistemul italian, deoarece al doilea acționar al societății este grupul internațional Arriva (acum achiziționat de Deutsche Bahn), care deține 40 % din capital.

În ceea ce privește Genova, în 2005, municipalitatea a privatizat, deși numai parțial, AMT (Compania de mobilitate și transport), societatea publică existentă în proporție de

100 % care a furnizat serviciul de transport public local. În special, pentru prima dată în Italia, o societate privată franceză (Transdev) a achiziționat 41 % din capitalul social al AMT, în urma unei proceduri concurențiale de ofertare. cu „obiect dublu”. Deschiderea pieței italiene a transportului public local a favorizat intrarea unui număr semnificativ de companii străine, în principal din Franța, Marea Britanie și Germania, mari multinaționale specializate în utilități publice. Această modificare privește, de exemplu, zona urbană din Florența (împreună cu RATP din Franța)

ȚĂRILE DE JOS

Legea privind transportul de călători din 2000 a mandatat autoritățile de transport din provinciile Țărilor de Jos să liciteze în mod competitiv serviciile de transport public cu contracte de concesiune printr-o procedură deschisă. Cu toate acestea, legea a permis autorităților de transport din nord și în zonele din sudul Randstad să poată alege între atribuirea directă a contractelor sau organizarea de licitații competitive. Rezultatul este că:

- În nordul Randstad, toate formele de transport din orașul Amsterdam sunt atribuite direct operatorului municipal GVB.
- În sudul Randstad, în jurul Rotterdam și Haga, există atribuiri directe pentru contracte feroviare, dar și licitații pentru servicii de transport cu autobuzul.

Durata maximă a concesiunilor este de 10 ani pentru autobuze și de 15 ani pentru transportul feroviar și, în majoritatea cazurilor, responsabilitatea pentru finanțarea achiziționării și întreținerii de vehicule sau de material rulant revine concesionarului. În timp ce subcontractarea serviciilor este permisă în temeiul legislației olandeze, acest lucru rareori se întâmplă în practică.

Până în 2010, modelul responsabilităților modale a fost alocat unui număr de 19 autorități, douăsprezece provincii (inclusiv cooperarea dintre Groningen și Drenthe) și șapte regiuni urbane, inclusiv Amsterdam și Rotterdam. Începând cu 1 ianuarie 2015, competențele și responsabilitățile pentru transportul public local ale celor șapte autorități regionale au fost transferate către cele douăsprezece provincii, cu două excepții: Nordul Randstad, în jurul Amsterdam și Sudul Randstad, în jurul Rotterdam și Haga.

Ofertele pentru servicii sunt adesea multi-modale și pot include nu numai autobuzul, calea ferată ușoară și metroul; după cum se arată în, dar și serviciile de taxi regional.

O revizuire a licitațiilor de transport public în Țările de Jos pentru transportul public a identificat trei modele distincte de contractare:

- Contractarea costului brut;
- Contractarea costurilor nete;
- Contractare super-stimulentă.

În cazul contractării costului brut, operatorul furnizează servicii exact așa cum este specificat de autoritatea competentă, deși poate fi liber să prezinte propuneri de creștere a frecvenței serviciilor în cazul în care acest lucru este necesar. Nu prezintă niciun risc în

materie de venituri, dar poate fi stimulat prin un regim de performanță legat de aspecte ale calității serviciilor, cum ar fi punctualitatea.

În cazul contractării costului net, operatorul are o anumită flexibilitate pentru a propune variații ale serviciilor în etapa de ofertare și pe durata contractului, cu condiția ca serviciile să depășească minimul nivelurilor specificate de autoritatea competentă. Operatorului i se plătește o subvenție anuală fixă, suportă, de obicei, riscul total al veniturilor și poate fi, de asemenea, stimulat în continuare printr-un regim de performanță legat de aspecte legate de calitatea serviciilor, cum ar fi punctualitatea. O problemă practică în Țările de Jos este că fostul sistem național de tarife zonale „Strippenkaart” a însemnat că alocarea veniturilor către operatori a fost lentă și predispusă la erori, ceea ce a făcut posibil ca, contractarea costurilor nete să fie mai puțin atractivă pentru operatori.

Contractul de tip *super-stimulent* este unic pentru Țările de Jos, dar a fost utilizat pentru toate serviciile sub-urbane și regionale din Amsterdam. În cadrul acestui sistem, ofertanții sunt informați în ce măsură va fi disponibilă subvenția și sunt apoi încurajați să conceapă servicii care fac doar obiectul unor măsuri de accesibilitate: autoritatea competentă nu specifică nici rutele, nici frecvențele.

Ofertantul suportă riscul de venituri și, prin urmare, este stimulat să conceapă rețeaua de servicii care generează cea mai mare parte a veniturilor nete, sub rezerva respectării acestor măsuri de accesibilitate. Ofertanții sunt recompensați cu o subvenție calculată ca proporție din veniturile pe care le-au generat: nu există plata subvenției fixe. Deși inovator, acest aranjament a atras o serie de critici, în special cu privire la:

- Complexitatea procesului de ofertare și evaluare, în care autoritatea competentă nu specifică serviciile, ci permite ofertantului să identifice veniturile pe care consideră că le poate obține cu un anumit nivel de subvenție.
- Nemulțumirea atunci când operatorii au reechilibrat serviciile într-un mod care (așa cum este aproape inevitabil) duce la reducerea nivelului serviciilor pentru anumite locații sau călătorii.

Prin urmare, modelul de contractare a fost modificat pentru a reduce flexibilitatea permisă ofertanților și pentru a ajunge mai aproape de licitațiile convenționale în materie de costuri nete.

O consecință a combinației dintre sistemul Strippenkaart și aceste modele de contractare este că rareori este posibil să se identifice situații financiare clare pentru orice mod de transport dat:

- Dacă contractele sunt multi-modale, rareori este necesar să se identifice veniturile curente.
- În contractele de super-stimulare, subvenția care urmează să fie plătită nu poate fi identificată în avans, deoarece este calculată ca o majorare a veniturilor obținute de operator.

Transportul public, altul decât cel feroviar, a fost integrat istoric prin sistemul național de bilete zonale Strippenkaart, introdus pentru prima dată în 1980. Sistemul Strippenkaart a fost flexibil și a oferit un sistem coerent de stabilire a prețurilor în Țările de Jos, dar a cerut pasagerilor să calculeze numărul de zone necesare pentru fiecare călătorie. În plus,

alocarea veniturilor prin intermediul WROOV (Werkgroep Reizigers Omvang) a fost lent și s-a bazat pe anchete anuale care ar putea să nu reflecte cu exactitate călătoriile reale, în special pentru operatorii mai mici. Odată cu francizarea serviciilor, mulți operatori au răspuns prin introducerea unor tarife locale și dedicate, dintre care unele au fost bazate pe distanță, mai degrabă decât pe organizare zonală. Acest lucru a avut ca efect faptul că vânzările de bilete au fost identificabile direct operatorului mai degrabă decât să fie alocate prin intermediul sistemului WROOV. În 2011, sistemul Strippenkaart a fost înlocuit complet de sistemul de carduri inteligente OV-chipkaart, care utilizează un sistem tarifar bazat pe kilometru și poate fi utilizat și pentru serviciile feroviare. Chipkaart OV poate fi utilizat în întreaga Olanda, iar NS stabilește tarifele naționale de transport feroviar, dar prețul pe kilometru pentru alte moduri este stabilit de fiecare provincie.

Cel mai mare contract, pentru servicii de autobuz, tramvai, metrou și feribot, este o atribuire directă către operatorul municipal GVB, care operează în jur de 200 de autobuze, 200 de vehicule feroviare ușoare și 100 de seturi de trenuri de metrou. Toate aceste contracte sunt închiriate pe bază de cost net sau super-stimulent. Operatorul feroviar NS este finanțat la nivel național. Finanțarea pentru contractele individuale cu autobuzul, Tramvaiul, metroul și feribotul este responsabilitatea Stadsregio Amsterdam numai în mediul rural.

Țările de Jos au fost un susținător timpuriu al liberalizării și al contractării serviciilor de transport public. O rețea feroviară cu acces deschis a fost testată de Lovers Rail încă din 1996-1999. Începând cu anul 2000, Legea privind transportul de călători a impus, în general, licitarea competitivă a transportului prin licitații deschise, ceea ce înseamnă că, cea mai mare parte a autorităților competente au experiență în dezvoltarea unor mecanisme contractuale eficiente și există, de asemenea, o bază de furnizori matură de zece mari întreprinderi de transport (NS deținute de stat, doi operatori municipali, un operator mixt și șase mari grupări private care oferă o gamă de servicii de transport cu autobuzul, transportul feroviar ușor și transportul feroviar).

POLONIA

Polonia este formată din 16 regiuni, 380 de districte și 2.479 de municipalități. [Legea din 2010](#) privind transportul public desemnează autoritățile locale drept autorități competente pentru transportul public local. Municipalitățile sunt responsabile, în domeniile lor, de organizarea și finanțarea transportului public, de stabilirea tarifelor și de contractarea furnizării transportului public.

Unele municipalități sau syndicate ale municipalităților au înființat o autoritate de transport urban, în timp ce altele desemnează responsabilitatea operațiunea de transport public local către societăți de transport care sunt deținute în întregime de către municipalități.

Achiziționarea contractelor de exploatare a transportului public local variază, de asemenea, în funcție de municipalitate și poate fi obținută fie prin încredințare directă, fie

prin licitație competitivă. Contractele sunt atribuite în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Organizatorul transportului public este fie o unitate de autoguvernare teritorială (de exemplu, comună, district, voievodat) sau o asociație a unor astfel de unități. Poate exista, de asemenea, o situație în care una sau mai multe unități teritoriale vor transmite obligația/ obligațiile unei alte entități. O astfel de soluție este deosebit de populară în cazul sistemelor urbane mono-centrice, în care funcțiile economice, educaționale, administrative și funcțiile culturale sunt concentrate într-un oraș (de bază), în timp ce alte localități - mai mici, de regulă - au funcții rezidențiale.

Sarcinile organismului responsabil de transportul public includ identificarea nevoilor de transport ale locuitorilor, pregătirea ofertelor de transport (determinarea cursului de linie, amplasarea stațiilor, orare etc.), contractarea serviciilor de transport, efectuarea politicii tarifare și distribuirea biletelor, furnizarea de informații despre pasageri; promovarea transportului public și punerea în aplicare a funcțiilor de control. Pe de altă parte, operatorul este responsabil pentru aspectele tehnice legate de punerea în aplicare a transportului, cum ar fi furnizarea materialului rulant adecvat și angajarea conducătorilor auto, precum și exploatarea liniilor în conformitate cu contractul și calendarul.

PORTUGALIA

Ministerul Economiei din Portugalia este autoritatea competentă pentru transportul public local la nivel internațional, regional și interurban. Autoritățile metropolitane de transport din Lisabona și Porto, care cuprind 18 și, respectiv, 17 municipalități, sunt responsabile de reglementarea și coordonarea transportului public local în zonele lor. La nivel local, municipalitățile din Portugalia sunt responsabile de atribuirea serviciilor de transport local în zonele urbane de pe teritoriul lor. Ele pot fie să pună aceste servicii la licitație, fie să le atribuie în mod direct.

Textul național de referință pentru transportul public de călători este Legea-cadru privind transportul interior (Legea nr. 10/90, [Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres/„LBSTT”](#)). Prezentul act juridic stabilește repartizarea competențelor în ceea ce privește organizarea serviciilor de transport.

În conformitate cu noul regim juridic – Legea nr.52/2015 - [REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS](#) , în urma unei reforme care a modificat un Regulament din 1948, municipalitățile și asociațiile municipalităților vor prelua rolul autorităților locale competente în ceea ce privește organizarea serviciilor de transport public. Astfel de noi autorități locale competente în domeniul transporturilor vor lansa, treptat, licitații publice pentru atribuirea serviciilor de transport public, incluse în contractele de servicii publice. Va exista o perioadă de „eliminare treptată” a „licențelor administrative RTA”.

Guvernul portughez a înființat recent două noi organizații responsabile transportul public local în țară:

- [Institutul pentru Mobilitate și Transport](#) (IMT), creat în 2012, este responsabil de planificarea și coordonarea transporturilor și de supravegherea și reglementarea operatorilor de transport din țară și, prin urmare, acționează în calitate de autoritate de reglementare tehnică. IMT este responsabilă pentru toate mijloacele de transport în comun din Portugalia, cu excepția insulelor Madeira și Azore, două arhipelaguri cu autonomie pentru propriile aranjamente de transport public.

- [Autoritatea pentru mobilitate și transport](#) (AMT), creată în 2014 ca autoritate de reglementare economică independentă, a preluat responsabilitatea pentru reglementarea, promovarea și apărarea concurenței în domeniul transportului public în Portugalia.

Există modalități diferite pentru achiziționarea de contracte de transport public pentru diferite domenii și moduri de transport în Portugalia:

- În Lisabona și Porto, întreprinderile de stat (în proporție de 100 %) primesc concesiuni direct de la guvern pentru a opera transportul rutier.
- În alte localități:
 - Unele contracte de transport cu autobuzul sunt scoase la licitație
 - Unele pot fi operate direct de autoritățile locale
 - Pot exista contracte locale de cooperare de tipul privat -public

Sistemele de metrou din Lisabona și Porto sunt ambele operate de companii de stat, Metropolitano de Lisboa și Metro do Porto, cărora guvernul le-a atribuit direct contractele de furnizare de servicii publice.

Sistemul feroviar ușor din zona fluviului Tagus din Lisabona este operat de un consorțiu de întreprinderi private, cărora li s-a atribuit un contract de concesiune pe 30 de ani, în urma unei licitații internaționale.

Pentru transportul feroviar urban, serviciile sunt efectuate în cadrul concesiunii atribuite de stat. CP – COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E. este principalul concesionar pentru acest tip de transport, în baza unui contract administrativ.

SPANIA

Constituția din 1978 împarte Spania în 17 comunități autonome la care se adaugă două orașe autonome. Aceste comunități sunt singurele responsabile pentru reglementarea și legislația transportului public local în zonele lor respective. Guvernul central al Spaniei nu poate reglementa decât transportul rutier și feroviar pe rute care acoperă mai mult decât suprafața unei comunități autonome. Acest lucru afectează serviciile de transport cu autobuzul în regim interurban și serviciile feroviare pe distanțe medii și lungi. În timp ce comunitățile autonome sunt responsabile de reglementarea transportului public local, municipalitățile spaniole sunt responsabile de gestionarea serviciului; cele 120 de municipalități cu o populație de peste 50.000 de locuitori sunt mandatate de guvern să organizeze serviciul de transport pe teritoriile din zona de competență.

Serviciile de transport public local sunt fie oferite întreprinderilor private, fie atribuite direct societăților deținute de comunitățile lor autonome respective. În 2013, aproximativ

80% din totalul contractelor de servicii publice din cele cinci zone metropolitane principale ale Spaniei (Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Sevilla) au fost atribuite direct întreprinderilor publice, mai degrabă decât în urma unei licitații. În urma unei modificări a [Legii spaniole privind organizarea transportului terestru](#), durata anumitor contracte a fost limitată la 10 ani, după cum se prevede în Regulamentul 1370/2007.

În 2013, existau 90 de contracte de OSP gestionate direct de stat (adică contracte între două comunități autonome).

Operațiunile mai mari de transport urban, care cuprind aproximativ 40% din piață, sunt publice, restul de 60% fiind operate de societăți private. Principalele companii private sunt Avanza, cu aproximativ 20% din piață, și ALSA cu încă 10%: alte 5-6 grupuri operează în 5 orașe de dimensiuni medii. Există, de asemenea, un număr de operatori locali mai mici, în general cu o singură operațiune.

Proiectarea serviciilor se realizează pe baza criteriilor de rețea, în cazul în care serviciile sunt definite prin includerea unor rute profitabile și neprofitabile pentru a crea un echilibru. Acest lucru permite asigurarea unor condiții de înaltă calitate și a unor tarife omogene, indiferent de caracteristicile comunelor. Cu toate acestea, există diferențe considerabile în ceea ce privește condițiile de licitație în ceea ce privește criteriile de competență tehnică și profesională ale operatorilor de transport și cerințele de accesibilitate și de calitate a serviciilor. În majoritatea cazurilor, compensația pentru OSP include exclusivitatea serviciului.

În general, condițiile de prestare a serviciilor și compensarea acestora sunt stabilite pe durata contractului. Cu toate acestea, atunci când nu există nicio alternativă, legislația actuală permite „restabilirea echilibrului financiar al contractului”, adică relația între costurile aferente furnizării serviciului care face obiectul obligațiilor de serviciu public, tarifele serviciilor și, după caz, compensațiile legate de prestarea serviciilor. Aceste relații nu ar trebui să se schimbe pe durata contractului.

Regulamentul 1370/2007 nu pare să fi avut un impact economic semnificativ în Spania, deoarece majoritatea serviciilor care fac obiectul obligațiilor de serviciu public au fost deja licitate în mod competitiv înainte de intrarea sa în vigoare.

Cea mai importantă experiență în ceea ce privește deschiderea către piață și eficiența este, probabil, cea care a avut loc în Barcelona - care este singura zonă metropolitană mare, din Europa, cu o organizare mixtă a serviciilor publice și private la scară largă (în care coexistă un operator public - Transports Metropolitans de Barcelona, TMB - și mai multe companii private care furnizează servicii de transport în diferite zone. TMB este o societate pe deplin publică, deținută de administrațiile locale, care totalizează 62% din lungimea rutelor și 70% din vehicule; un grup de concesionari privați - mult mai mici - conectează zonele suburbane cu centrul orașului. În plus, o agenție locală de reglementare (*Entitat Metropolitana del Transport, EMT*), creată în 1987, formată din reprezentanți ai tuturor municipalităților vizate de serviciu, este responsabilă cu atribuirea și reglementarea concesiunilor furnizorilor de servicii de transport public local.

Modelul Barcelona prezintă o mulțime de avantaje în ceea ce privește eficiența. Prezența operatorilor publici oferă autorității de reglementare informații cu privire la costuri

și solicitări utile pentru supravegherea operatorilor privați și poate contribui, de asemenea, la protejarea intereselor pasagerilor. În schimb, întreprinderile private sunt utile pentru identificarea ineficiențelor firmelor publice și pentru moderarea cererilor angajaților din sectorul public.

SUEDIA

Suedia este împărțită în 21 de regiuni, fiecare cu propria sa autoritate centrală și 290 de municipalități (comunele). Există, prin urmare, 21 de autorități de transport public care, în majoritatea cazurilor, fie fac parte din autoritatea regională pentru domeniul lor respectiv, fie sunt strâns legate de aceasta. Acestea sunt autoritățile competente pentru organizarea și furnizarea transportului public local în Suedia.

Toate serviciile de transport public local din Suedia sunt considerate în sfera obligațiilor de serviciu public, contractate de autorități operatorilor privați de transport; aproape toate aceste servicii (aproximativ 98 %) sunt achiziționate prin intermediul unor proceduri competitive de ofertare, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Majoritatea sunt „contracte brute”, deși există o utilizare din ce în ce mai mare a contractelor bazate pe stimulente sau nete de către autoritățile de transport. Durata contractelor este de obicei între 5-8 ani pentru autobuze și 5-10 ani pentru transportul feroviar. Responsabilitatea pentru tarifele și sistemele de emiterie a билетelor revine în continuare autorităților de transport public.

MAREA BRITANIE

În zonele urbane engleze din afara Londrei, autoritățile de transport integrate (ITA) sunt responsabile pentru rețelele de transport locale. Directorii de transport de călători (PTE) sunt brațul executiv al ITAS și sunt direct responsabili pentru transportul public local. În Anglia, unele decizii de investiții sunt luate de Local Enterprise Partnerships (LEPs), parteneriate între administrația locală și întreprinderile private. Londra este detaliat mai jos ca unul dintre studiile de caz ale rețelei.

În Scoția și, respectiv, Țara Galilor, parteneriatele regionale de transport și consorțiile regionale de transport joacă rolul de ITA și PTE. În Irlanda de Nord, Departamentul pentru Dezvoltare Regională are responsabilitatea directă pentru transportul public.

În Țara Galilor, Scoția și Anglia, în afara Londrei, serviciile de transport cu autobuzul au fost de reglementate din 1986, iar majoritatea serviciilor de transport cu autobuzul sunt operate de societăți comerciale pe bază comercială.

Operatorii de transport cu autobuzul fac obiectul unor criterii relativ limitate de „acces la piață” (de exemplu, îndeplinirea criteriilor de siguranță și de adecvare a operatorului și înregistrarea serviciilor și orarelor la Oficiul Comisarului pentru trafic, organismul care reglementează siguranța și punctualitatea industriei). În cadrul pieței, nu există nicio

compensație financiară și niciun drept exclusiv, deși operatorii sunt rambursați de autoritățile locale pe baza principiului „nu mai bine, nici mai rău”, în conformitate cu cerințele de compensare prevăzute în Regulamentul 1370/2007 pentru transportul gratuit al persoanelor în vârstă eligibile și pasagerii cu handicap aflați în afara orelor de vârf.

Autoritățile locale de transport nu au competența de a integra obligațiile de serviciu public în aceste servicii, deși în cazul în care anumite servicii de transport cu autobuzul (de exemplu, serviciile de duminică sau seara târzie) nu sunt viabile din punct de vedere comercial, autoritățile locale pot alege să liciteze pentru dispoziții în cazul în care consideră că este necesar din punct de vedere social. Astfel de servicii sunt licitate în mod deschis, în conformitate cu legislația internă și cu legislația UE.

Transportul public în Irlanda de Nord este acordat direct Translink, o corporație publică.

Cele mai multe sisteme feroviare ușoare sunt atribuite prin licitație competitivă și includ gestionarea infrastructurii.

Unii actori din industria transporturilor din Regatul Unit susțin că libertatea acordată operatorilor de transport cu autobuzul (cu excepția Londrei și a Irlandei de Nord) a creat un dezechilibru între operatorii de transport cu autobuzul și autoritățile locale.

Grupul Executiv (PTEG) a descris o serie de „failings” în serviciile de transport comercial cu autobuzul: „operează pe rute profitabile numai în momente profitabile; tarifele sunt nereglementate și adesea costisitoare; și nu există un imperativ de coordonare a serviciilor și a tarifelor între operatori, ceea ce duce la confuzie în rândul pasagerilor și la performanțe suboptime. Rezultatul general este un declin vicios al serviciului, ceea ce duce la scăderea patronajului, ceea ce duce la scăderea în continuare a serviciului.”

Guvernul Regatului Unit a propus măsuri pentru a contracara dezavantajele percepute legate de industria de transport (cu autobuzul) dereglementată, prezentate mai sus. Sistemele de contracte pentru transportul cu autobuzul ”de calitate” (QC) au permis autorităților locale să stabilească destinațiile, frecvența, standardele de calitate și costurile tarifare pentru serviciile de transport (cu autobuzul) în același timp au beneficiat de o utilizare redusă din partea autorităților locale, din cauza complexității punerii în aplicare și a posibilității de contestare juridică din partea operatorilor de transport. Cu toate acestea, parteneriatele privind calitatea (QP), în cadrul cărora autoritățile locale și operatorii de transport cu autobuzul încheie acorduri reciproce pentru furnizarea de servicii și infrastructură, păstrând în același timp modelul de acces liber, au avut mai mult succes.

Impactul Regulamentului (CE) nr.1370/2007 în statele membre

În urma unei cercetări privind impactul reglementativ, mai puțin de jumătate dintre respondenți au declarat că regulamentul nu a avut un impact semnificativ în statul lor, adesea din cauza faptului că practica existentă a statului membru a fost conformă cu regulamentul și că nu s-a așteptat sau nu a fost necesară nicio modificare³.

Unii respondenți (aproximativ 20 %) au afirmat, de asemenea, că este dificil să se izoleze impactul economic și/sau financiar a punerii în aplicare a Regulamentului nr. 1370/2007 în perioade de incertitudine economică, restricții bugetare generale și o serie de alte măsuri de însoțire (cum ar fi măsurile de mediu).

La respondenții rămași - care au exprimat un punct de vedere - au existat, în general, mai multe răspunsuri pozitive decât negative. Unele părți interesate au exprimat opinii mixte invocând efecte pozitive și negative, dar nicio parte interesată nu a afirmat că impactul regulamentului a fost doar negativ.

Statele membre în care impactul a fost considerat pozitiv (în ansamblu) includ:

- Finlanda: per ansamblu, impactul în Finlanda pare să fi fost pozitiv pentru licitațiile competitive. Tarifele par să fi scăzut, în timp ce rentabilitatea operatorilor a fost stabilizată sau îmbunătățită. Cu toate acestea, ministrul responsabil a declarat că rezultatele au fost „ușor nesigure”.
- Franța (nu conform tuturor părților interesate, unii au considerat că nu a existat niciun impact): pentru toate atribuirile interne (în *régie* sau *sociétés publiques locales*), regulamentul a condus la formalizarea relației dintre autoritatea competentă și operatorul intern printr-un contract, care a avut, de obicei, efectul de a crea o mai mare raționalizare economică și financiară. În general, regulamentul a contribuit la sporirea securității juridice și a transparenței procesului de achiziții publice și a facilitat adoptarea unor dispoziții mai echilibrate.
- Malta: impact pozitiv, atât economic, cât și financiar.
- Țările de Jos (nu conform tuturor părților interesate, unii au considerat că nu a existat niciun impact): Regulamentul a sporit transparența procesului de licitație și a calculării sumelor compensatorii. Punerea sa în aplicare a împuternicit autoritățile competente și a condus la un acorduri cu contracte stabile și pe termen lung, cu un risc mai mic de interferențe politice.
- Polonia: în ansamblu, regulamentul a avut un impact pozitiv. Necesitatea de a notifica intenția de a atribui un contract cu un an înainte a avut o influență pozitivă și a sporit competitivitatea sectorului.
- Portugalia: contractele care au fost elaborate în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 (ceea ce se întâmplă în cazul serviciilor feroviare și feroviare ușoare) și în cazul cărora s-au atribuit contracte prin licitație competitivă, impactul social și financiar a fost pozitiv.

³ <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2016-02-effects-implementation-regulation-1370-2007-public-pax-transport-services.pdf>

Niciun stat membru nu a răspuns că impactul a fost în întregime negativ. Statele membre în care impactul a fost resimțit a fi mixt (în ansamblu) includ:

- Austria: Introducerea unei licitații competitive pentru serviciile de transport cu autobuzul a determinat unele întreprinderi mai mici să iasă de pe piață; concurența prețurilor între furnizori fiind responsabilă de scăderea calității și a inovării. Cu toate acestea, există un grad mai mare de transparență și o mai mare conștientizare a procedurilor de punere în funcțiune, a costurilor și a resurselor în sectorul transportului public în rândul operatorilor.
- Cipru: Un impact pozitiv al regulamentului a rezidat în posibilitatea de a utiliza operatori (privați) care își pot utiliza propria lor expertiză. Un impact negativ al regulamentului poate fi considerată dificultatea autorității competente de a efectua ajustări în contract.
- Ungaria: au existat unele efecte pozitive în cazul alocărilor directe. Nu s-a observat nicio diferență în ceea ce privește ofertele competitive.
- Italia: Până la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, atribuirea directă în sectorul transportului public era interzisă în Italia. Acest lucru a însemnat că, după intrarea în vigoare a Regulamentului 1370/2007, șansele ca noi operatori să intre pe piață printr-o licitație competitivă au scăzut. Cu toate acestea, este posibil ca Regulamentul 1370/2007 să fi produs efecte pozitive prin oferirea de stimulente pentru conceperea unor sisteme publice de compensare eficiente.
- Letonia: Impactul economic și financiar asupra licitațiilor competitive a fost pozitiv, deși a fost negativ în dimensiunea atribuirii directe.
- Au existat, de asemenea, unele țări în care regulamentul nu a avut niciun impact (potrivit ministerelor contactate): Belgia, Croația, Republica Cehă, Danemarca, Estonia, Germania, Țările de Jos, Slovacia, Spania și Regatul Unit. În celelalte state membre (Bulgaria, Irlanda, Lituania, România, Suedia), respondenții nu au fost clari cu privire la impactul regulamentului.

Se pot enumera mai multe efecte, unele pozitive altele mai puțin pozitive:

- Un grad mai mare de transparență în procesul de licitație și în calcularea sumelor compensatorii;
- Creșterea gradului de conștientizare a costurilor și a resurselor din sectorul transportului public a condus la condiții contractuale mai echilibrate;
- O definire mai clară a obiectivelor de politici ale autorităților;
- O mai mare securitate juridică și un risc redus de interferențe politice;
- A oferit stimulente pentru eficiența proiectării sistemele publice de compensare;
- Stimulente pentru inovare în servicii de transport;
- Necesitatea de a notifica, în prealabil, premiile pentru creșterea competitivității sectorului;
- A facilitat introducerea unor clauze contractuale mai echilibrate între autorități și operatori.

- A permis atribuirea directă a contractelor în țările în care procedurile competitive de atribuire au fost obligatorii. Acest lucru a dus la o pierdere de oportunități competitive pentru operatori;
- Unii operatori mai mici au ieșit de pe piață;
- O întreprindere selectată pentru a furniza o mare parte sau cvasi-totalitatea serviciului în sine a forțat mulți operatori să renunțe la sub-contractori;
- Nu a crescut semnificativ concurența.

Chiar și în cazul în care anumiți respondenți nu au identificat un impact economic sau financiar precis, dovezile sugerează că regulamentul a generat o serie de efecte pozitive (astfel cum sunt între cele enumerate mai sus). Aceste efecte variază în funcție de cadrul juridic existent în fiecare stat membru înainte de punerea în aplicare a Regulamentului. Cu toate acestea, nu a existat niciun dezacord cu privire la faptul că regulamentul a avut meritele de a clarifica, de exemplu, condițiile aferente atribuirii directe. Reglementarea a insistat, de asemenea, cu privire la concurența loială și transparentă, iar acest lucru este recunoscut de majoritatea părților interesate.

În ceea ce privește impactul economic în fiecare stat membru, în multe state membre rămâne neclar care a fost impactul regulamentului. Aproximativ o treime dintre respondenți au considerat că Regulamentul nu a avut niciun impact (Belgia, Croația, Danemarca, Slovacia, Spania, Regatul Unit).

Patru state membre au raportat un impact economic pozitiv:

- Finlanda: Potrivit unui studiu recent, impactul economic al OSP (ofertat în mod competitiv) a fost în general pozitiv în orașele și regiunile din jurul acestora. Nivelul serviciilor a crescut și, în unele domenii, prețurile au scăzut. În zonele slab populate, nivelul serviciilor a scăzut, dar acesta este, potrivit studiului, în principal din cauza schimbărilor demografice și a nivelului inferior de finanțare din partea statului.
- Malta: ministerul de resort a explicat că regulamentul a dus la creșterea mobilității, accesibilității și incluziunii (inclusiv la mai multe locuri de muncă în sectorul transportului public).
- Polonia: Ministerul a precizat că articolul 7 alineatul (2) a contribuit la creșterea competitivității sectorului. Un efect pozitiv suplimentar al încheierii contractelor în cadrul licitațiilor competitive a fost faptul că autoritățile au obținut prețuri de piață și informații despre piață pentru serviciile prestate. Acest lucru a permis autorităților să aibă o mai bună cunoaștere și imagine asupra oportunităților de negociere a tarifelor pentru serviciile încredințate unui operator intern. Ministerul a declarat, de asemenea, că un impact pozitiv al regulamentului a fost „încetinirea scăderii volumului transportului public și, în anumite cazuri, impactul a fost sesizabil în creșterea cererii”.
- Portugalia: Ministerul a explicat că, în cazul încheierii de contracte feroviare ușoare (și feroviar) în temeiul articolului 1370/2007 și licitate în mod competitiv, a existat, în principiu, un impact pozitiv

Niciun stat membru nu a raportat un impact negativ economic.

Impactul a fost mixt în unele state membre:

- Ungaria: Impactul economic pozitiv înregistrat în Ungaria a fost cauzat de o mai mare previzibilitate a planificării pentru operatori, de o capacitate sporită a autorităților de a-și atinge obiectivele prin contracte de OSP, de cerințe de calitate mai eficace formulate, de un sistem de subvenționare a prețurilor care ar putea fi parțial transformat și de o manieră mai transparentă și mai obiectivă legată de finanțarea serviciilor de transport. În ceea ce privește licitațiile competitive, nu au fost sesizate efecte deosebite.
- Letonia: ministerul a menționat că impactul economic asupra licitațiilor competitive a fost pozitiv, deși a fost negativ pentru atribuirea directă, dar nu a explicat în continuare de ce s-a întâmplat acest lucru.

În special în ceea ce privește impactul financiar în statele membre se observă că, în marea majoritate a cazurilor (cu excepția țărilor în care regulamentul nu a fost încă pus în aplicare sau care nu au răspuns la consultare), statele membre au întâmpinat dificultăți în evaluarea impactului regulamentului. Respondenții au explicat fie că era încă devreme pentru a evalua impactul sau că existența unui număr mare de autorități naționale competente a făcut dificil pentru statele membre să aibă o viziune națională cuprinzătoare.

În ceea ce privește compensațiile, în funcție de tipurile de contract și de condițiile specifice, compensația poate fi acordată diferit și, prin urmare, raportată în moduri diferite.

O serie de autorități competente nu acordă drepturi exclusive, fie pentru că legislația națională nu permite drepturi exclusive (ca în Suedia), fie pentru că nu există alți operatori sau pentru că tarifele sunt stabilite atât de scăzute încât nicio operațiune comercială nu ar fi viabilă, fie pentru că nu există astfel de drepturi în contract.

Unele tipuri de contracte (cum ar fi contractele de tip super-stimulent în Țările de Jos) nu definesc în mod specific nici serviciile, nici plățile compensatorii în avans, ci oferă operatorilor o majorare a veniturilor, sub rezerva asigurării unor niveluri minime de accesibilitate. Serviciile prestate și compensația plătită nu pot fi identificate decât după eveniment.

Este probabil ca măsurile de finanțare să se limiteze, de asemenea, la plățile directe către operatori, dar nu pot include „contribuții gratuite”, cum ar fi investițiile, energia, vehiculele sau infrastructura.

Odată ce serviciile sunt contractate, autoritățile competente nu au acces la informații privind costurile lor reale și, odată ce riscul de venituri este transferat, este posibil ca acestea să nu aibă acces la informații privind veniturile reale. Disponibilitatea relativ scăzută a unor astfel de rapoarte în temeiul articolului 7 alineatul (1) a însemnat lipsa semnificativă a setului de date prevăzut de regulament pentru a permite monitorizarea și evaluarea performanței, calității și finanțării rețelei de transport public.

Mediul concurențial

În cazul ofertelor competitive, compensația este determinată de oferta operatorului câștigător, iar procedura concurențială de ofertare se presupune că împiedică supracompensarea. Cu toate acestea, în mod normal, nu este posibilă identificarea costurilor reale ale operatorului, cu excepția cazului în care contractele implică o societate de exploatare, iar operatorul este obligat să furnizeze autorității competente informații detaliate legate de gestiune.

Prin urmare, în ceea ce privește procedura concurențială de ofertare, o problemă esențială privește eficacitatea concurenței și măsurile pe care o autoritate (locală) le poate lua pentru a încuraja concurența (trebuie ținut cont și de indisponibilitatea firmelor/operatorilor de a concura).

În Franța, în timp ce în 2008 existau trei mari operatori (Veolia, Transdev și Keolis), acest număr a scăzut la doi în 2012, după fuziunea Veolia și Transdev. Keolis și Transdev gestionează acum mai mult de două treimi din oferta rețelelor din Franța și 78 % din călătoriile cu transportul public conform datelor GART.

Această situație nu este unică pentru Franța. Autoritatea italiană de reglementare a concurenței a declarat că „În ceea ce privește Italia, autoritățile de transport primesc, de obicei, foarte puține oferte în cadrul licitațiilor competitive pentru transportul public de călători. Rareori există mai mult de 2 oferte, uneori doar o singură ofertă”. Autoritatea olandeză în domeniul concurenței a menționat că, în multe cazuri, aceste informații nu au fost făcute publice în mod sistematic de către autoritățile locale, dar că cercetările anterioare din Țările de Jos au arătat că „în medie, sunt depuse 3 oferte”.

Motivele prezentate de experți în legătură cu numărul mic de ofertanți includ:

- Avantajul pentru operatorul tradițional care cunoaște deja piața și economia acesteia;
- Raportul dintre costurile de ofertare și probabilitatea de câștig este mai mare pentru ofertanții externi decât pentru operatori tradiționali
- Uneori, accesul la active este dificil (cum ar fi la instalațiile sau depozitele esențiale, instalațiile de întreținere etc.);
- Gradul de transparență al procedurii de licitație și accesul la documentație, precum și puterea discreționară a autorității competente – chiar și în cazul în care au fost specificate criterii de atribuire;
- Sinergiile geografice în cazul în care rețelele/rutele se află în imediata apropiere: acest lucru poate permite anumitor operatori care sunt deja responsabili de gestionarea rețelelor apropiate să ofere autorităților sinergii mai bune.

BIBLIOGRAFIE

https://www.emta.com/IMG/pdf/PSO_Study.pdf

https://webs.rete.toscana.it/iso/c/document_library/get_file?uuid=0f6a364c-7250-4c05-b5e0-181aa626ee93&groupId=38526

<http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-citoyen/en-bus-tram-ou-metro/services-et-solutions/reglementation/transport-public.html>

<http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/bus%20tram%20metro/reglementation/Rapport-1370-annee-2020-avec-annexes.pdf>

<http://www.fnataxi.fr/transport-public-de-personnes>

<https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/transport-public-routier-de-personnes-a11704.html>

<https://ruskov-law.eu/bulgaria/article/license-transporting-goods-people.html>

<https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/21650020.2017.1395291>

<file:///C:/Users/anymary.jula/Downloads/energies-14-07725.pdf>

<https://www.giustamm.it/wp-content/uploads/2021/09/Governance-of-Local-Public-Transport-Service.pdf>

<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2016-02-effects-implementation-regulation-1370-2007-public-pax-transport-services.pdf>