



S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI
Reg.Com.J 07/270/1998; RO 10863041
Calea Națională nr. 2, Botoșani, C.P. 710010
Cod Iban: RO76 RNCB 0041041206050001
BANCA COMERCIALĂ ROMÂNĂ BOTOȘANI
E-mail: office@eltransbt.ro

Tel / fax 0231/518671

CONVOCATOR

Consiliul de Administratie al societatii Eltrans SA Botosani, societate cu sediul in mun. Botosani, str. Calea Nationala nr. 2, inregistrata la Oficiul Registrului Comertului sub nr. J07/270/1998, CUI RO 10863041, convoaca in conformitate cu ar.121 din Legea 31/1990 privind societatile, republicata, Adunarea Generala Ordinara a Actionarilor (reprezentantii desemnati de Consiliul Local in AGA SC Eltrans SA Botosani, conform HCL nr. 258 din 09. 11. 2016), pentru data de 13. decembrie. 2019, ora 10: 00.

Sedinta va avea loc la sediul societatii Eltrans S.A. Botosani, din mun. Botosani, str.Calea Nationala nr.2 si va avea urmatoarea ordine de zi:

1. a) Prezentare si aprobare cerere de reziliere pe cale amiabila a Contractului de audit inregistrat sub nr. 137/30.10.2018 incheiat cu firma de audit SC EXPERT Audit SA Iasi(nr. 2705/23.10.2019).

b) Aprobarea contractarii serviciilor de audit statutar la SC Eltrans SA Botosani.

2. Prezentarea „Caietului de sarcini aferent documentatiei de atribuire privind achizitia a 9(noua) autobuze noi in sistem leasing operational pe 5 ani(60 de luni) pentru transportul urban de calatori in municipiul Botosani”(nr. 2929/18.11.2019) si a „Notei justificative privind determinarea valorii estimate pentru alegerea procedurii de atribuire a contractului de achizitie a 9 autobuze”(nr. 2941/19.11.2019) si aprobarea initierii procedurii de achizitie in acest sens.

3. Diverse.

In cazul neindeplinirii conditiilor legale pentru desfasurarea sedintei la prima convocare, Adunarea Generala Ordinara a Actionarilor se convoaca pentru a doua oara, in acelasi loc, in data de 16. 12. 2019, ora 15:00 .



**Presedinte C. A.,
E. Achitei Carmen**

Acceptul reprezentantilor desemnati de Consiliul Local in A.G.A. SC ELTRANS S.A. (conform H.C.L. nr. 258/ 09.11.2016) de convocare a sedintei AGA ordinara a societatii Eltrans SA Botosani din data de 13. 12. 2019, ora 10:00 (respectiv 16.12.2019), in conformitate cu art.121 din Legea 31/1990, republicata, privind societatile :

1. BOSOVICI CALIN GEORGE
2. BUIUC ANDREEA



S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI
Reg.Com.J 07/270/1998; RO 10863041
Calea Națională nr. 2, Botoșani, C.P. 710010
Cod Iban: RO76 RNCB 0041041206050001
BANCA COMERCIALĂ ROMÂNĂ BOTOȘANI
E-mail: office@eltransbt.ro

Tel / fax 0231/518671

CONSILIUL DE ADMINISTRATIE

S C "ELTRANS" S.A.	
-BOTOȘANI-	
INTRARE	Nr. 2983
IEȘIRE	
Ziua 22	Luna X Anul 2019

DECIZIA NR. 32 din 22.11.2019

AGH
26.11.2019

CONSILIUL DE ADMINISTRATIE al SC ELTRANS SA BOTOSANI (numit prin Hotararea A.G.A. nr.03 din 29.martie.2016) intrunit in sedinta din data de 22.11.2019,

avand in vedere ordinea de zi aprobata in unanimitate,
analizand materialele supuse aprobarii pe ordinea de zi a sedintei,
in urma voturilor exprimate in unanimitate de toti membrii C.A. ai SC Eltrans SA Botosani,

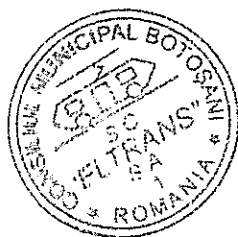
In conformitate cu prevederile Legii nr.31/1990 - privind societatile, republicata, ale OUG nr.109/2011 privind guvernanta corporativa a intreprinderilor publice si ale statutului societatii,

DECIDE:

Art.1(1) - Ia act de solicitarea de reziliere pe cale amiabila a Contractului de audit inregistrat sub nr. 137/30.10.2018, solicitare formulata de catre SC EXPERT Audit SA Iasi(nr. 2705/23.10.2019).

(2) - Avizeaza favorabil recomandarea comitetului de audit din cadrul C.A. al SC Eltrans SA Botosani, cat si referatul nr. 2960/20.11.2019 prin care se solicita demararea procedurii de selectie oferte pentru auditarea situatiilor financiare ale exercitiilor financiare 2019, 2020, 2021, si se dispune inaintarea materialelor de la alin. 1 si 2 la AGA SC Eltrans SA, spre a fi aprobate.

Art.2 - Prevederile prezentei decizii vor fi duse la indeplinire de catre conducerea executiva a SC ELTRANS SA Botosani, care va dispune masurile ce se impun in acest sens.



Presedinte C.A.,
Ec. Achitei Carmen

C

C

C.A.
P. manutene AGH
23.10.2019

Către,

S.C. ELTRANS S.A.

S.C. "ELTRANS" S.A.	
-BOTOȘANI-	
INTRARE	Nr. 2705
IEȘIRE	23 10 2019
Ziua	Luna Anul

Prin prezenta vă rog să binevoiți a fi de acord cu rezilierea pe cale amiabilă a Contractului de Audit înregistrat sub nr. 2705/30.10.2018 încheiat cu firma de audit S.C. EXPERT AUDIT S.A. Iași motivat de următoarele:

- la sfârșitul anului 2018 și începutul anului 2019 am fost supus la două intervenții chirurgicale, din care una în 30 ianuarie 2019 la calcaneu-tendon achilian picior drept ceea ce face ca deplasarea să fie greoaie.
- am o vârstă înaintată de 70 ani și mă voi retrage din activitate.

Cu respect,

IOAN POPA



C

C



Tel / fax 0231/518671

S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI
Reg. Com. J 07/270/1998; RO 10863041
Calea Națională nr. 2, Botoșani, C.P. 710010
Cod Iban: RO76 RNCB 0041041206050001
BANCA COMERCIALĂ ROMÂNĂ BOTOȘANI
E-mail: office@eltransbt.ro



REFERAT

Subsemnata Viorica Marianciuc, contabil șef în cadrul societății, vă informez că:

În conformitate cu prevederile **Ordonanței de Urgență** nr.109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, Capitolul IV - Audit statutar și audit intern, art. 47: *“(1) Situațiile financiare ale întreprinderilor publice sunt supuse auditului statutar, care se efectuează de către auditori statutari, persoane fizice sau juridice autorizate în condițiile legii. ”*

Avand în vedere Adresa nr. 2705/23.10.2019 transmisa de S.C. Expert Audit S.A Iasi, privind rezilierea pe cale amiabila din motive de sanatate a Contractului de prestari servicii nr.137/30.10.2018 a carui valabilitate este de la data de 30 octombrie 2018 pana la data de 30 octombrie 2021 (pentru exercitiile financiare 2018,2019,2020), va rugam sa aprobat demararea, de către compartimentul de achiziții din cadrul societății, a procedurii de selectie oferte pentru **AUDITAREA SITUAȚIILOR FINANCIARE ALE EXERCITIILOR FINANCIARE 2019, 2020, 2021**, care vor fi întocmite în conformitate cu OMFP 1802/2014 pentru aprobarea Reglementărilor contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate.

Având în vedere cele prezentate, rog dispuneti măsurile care se impun.

20.11.2019

Contabil șef,
Ec. Vișica Marianciuc

100

1

(

(



Tel / fax 0231/518671

S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI
Reg. Com. J 07/270/1998; RO 10863041
Calea Națională nr. 2, Botoșani, C.P. 710010
Cod Iban: RO76 RNCB 0041041206050001
BANCA COMERCIALĂ ROMÂNĂ BOTOȘANI
E-mail: office@eltransbt.ro

CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE AL S.C. ELTRANS S.A.

COMITETUL DE AUDIT

S C "ELTRANS" S.A.	
-BOTOȘANI-	
INTRARE	Nr. 2961
IEȘIRE	
Ziua 20	Luna XI Anul 2019

În conformitate cu prevederile Legii nr. 162/2017 privind auditul statutar al situațiilor financiare anuale și al situațiilor financiare anuale consolidate și de modificare a unor acte normative, în conformitate cu prevederile art. 34 din OUG 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, Comitetul de audit din cadrul Consiliului de Administrație al S.C. ELTRANS S.A. Botoșani, recomandă contractarea serviciilor unui auditor statutar persoană fizică sau juridică, autorizată în condițiile OUG nr. 75/1999 cu modificările și completările ulterioare, privind activitatea de audit financiar.

În conformitate cu prevederile art.49 din OUG 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, contractarea serviciilor auditorului statutar va fi efectuată cu respectarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice.

Comitetul de audit din cadrul Consiliului de Administrație al S.C. ELTRANS S.A. Botoșani recomandă utilizarea criteriului "prețul cel mai scăzut" în evaluarea ofertelor auditorilor statutari.

COMITETUL DE AUDIT S.C. ELTRANS S.A.

ACHIȚEI CARMEN	- președinte
CRACANĂ SERGHI	- membru
ALEXA CĂTĂLIN VIRGIL	- membru



C

C



S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI
Reg.Com.J 07/270/1998; RO 10863041
Calea Națională nr. 2, Botoșani, C.P. 710010
Cod Iban: RO76 RNCB 0041041206050001
BANCA COMERCIALĂ ROMÂNĂ BOTOȘANI
E-mail: office@eltransbt.ro

Tel / fax 0231/518671

CONSILIUL DE ADMINISTRATIE

S C "ELTRANS" S.A.	
BOTOȘANI	
INTRARE	Nr. 2984
IEȘIRE	
Ziua 22	Luna X
Anul 2019	

DECIZIA NR. 33
din 22. 11.2019

AGA
28.11.2019

CONSILIUL DE ADMINISTRATIE al SC ELTRANS SA BOTOSANI (numit prin Hotararea A.G.A. nr.03 din 29.martie.2016) intrunit in sedinta din data de 22.11.2019,

avand in vedere ordinea de zi aprobata in unanimitate, analizand materialele supuse aprobarii pe ordinea de zi a sedintei, respectiv documentatiile inaintate sub nr. 2941/19.11.2019; 2929/18.11.2019; 2910/15.11.2019; 2792/05.11.2019; 2959/20.11.2019.

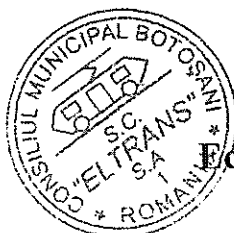
in urma voturilor exprimate in unanimitate de toti membrii C.A. ai SC Eltrans SA Botosani,

In conformitate cu prevederile Legii nr.31/1990 - privind societatile, republicata, ale OUG nr.109/2011 privind guvernanta corporativa a intreprinderilor publice si ale statutului societatii,

DECIDE:

Art.1 – Ia act de „Caietului de sarcini aferent documentatiei de atribuire privind achizitia a 9(noua) autobuze noi in sistem leasing operational pe 5 ani (60 de luni) pentru transportul urban de calatori in municipiul Botosani”(nr. 2929/18.11.2019), inclusiv de Nota justificativa privind determinarea valorii estimate pentru alegerea procedurii de atribuire a contractului de achizitie a 9 autobuze (nr. 2941/19.11.2019). Aproba initierea procedurii de achizitie, in acest sens si imputerniceste conducerea executiva a societatii Eltrans SA Botosani sa efectueze toate demersurile legale necesare incheierii acestui contract. Se dispune inaintarea materialelor la AGA SC Eltrans SA, spre aprobare finala.

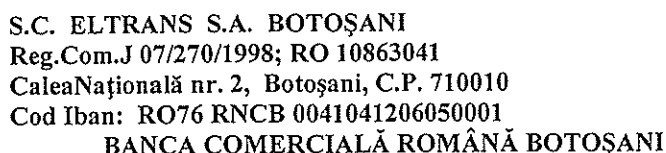
Art.2 – Prevederile prezentei decizii vor fi duse la indeplinire de catre conducerea executiva a SC ELTRANS SA Botosani, care va dispune masurile ce se impun in acest sens.



Presedinte C.A.,
Ec. Achitei Carmen

C

C



E-mail: office@eltransbt.ro

Aprobat,
Director General,
Ionescu Victor

Privind determinarea valorii estimate pentru alegerea procedurii de atribuire a contractului de achiziție a 9 autobuze

Achizitia a 9 autobuze ecologice pentru transportul public de calatori.

34121400 -5 Autobuze cu podea joasa Low-floor buses.

4. **Justificarea necesitatii si oportunitatii achizitiei:**

- Având în vedere deteriorarea pe zi ce trece a parcului de tramvaie, infrastructura de rulare și rețeaua de contact, uzate fizic și moral, care nu mai fac față nevoilor actuale de mobilitate din Municipiul Botosani;
- Având în vedere incidentele grave privind deraierea tramvaielor din Municipiul Botosani, incidente care pun în pericol atât viața călătorilor din mijloacele de transport cât și a celorlți participanți la trafic;
- Având în vedere că societatea noastră împreună cu Primăria Botoșani lucrează la unul din proiectele importante pentru municipiul Botoșani, respectiv **Proiectul de reabilitare și modernizare a transportului local cu tramvaiul, proiect care va fi accesat prin Axa 4 din Planul Operațional Regional**. Acest proiect vizează reabilitarea infrastructurii de transport a căii de rulare, rețeaua electrică de contact, achiziționarea de tramvaie noi, modernizare depou, introducerea sistemului de taxare automată (validatoare de bilete în tramvaie și automate de eliberare bilete în stații), modernizarea stațiilor de îmbarcare/debarcare, panouri de informare călători, atât în stații cât și în interiorul tramvaielor. Durata de realizare a proiectului este de 4 ani.
- Ca urmare a celor prezentate mai sus, considerăm o **necesitate majoră achiziționarea de autobuze ecologice care să asigure transportul public de călători din municipiul Botosani pe perioada derulării proiectului de modernizare a transportului de călători cu tramvaiul**.
- Prin achiziționarea a 9 autobuze ecologice se urmărește realizarea unui transport public modern, performant, care să asigure satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, care să contribuie la creșterea calității vieții la nivelul municipiului Botosani, pe perioada de derulare a proiectului.

C

C

5. **Valoarea estimata totala:** Valoarea estimate este de 10.507.500,00 lei fara TVA (12.503.925,00 lei cu tva inclus), conform ofertelor primite de la societatile de leasing. Modul de calcul al valorii estimate achizitiei se realizeaza conform art.14, alin(1) din Legea 99/2016 privind achizitiile publice *“Entitatea contractanta calculeaza valoarea estimate a unei achizitii sectoriale avand in vedere valoarea totala de plata fara TVA, estimata de entitatea contractanta, luand in considerare orice eventuale forme de optiuni si prelungiri ale contractului mentionat in mod explicit in documentele achizitiei.”*

DENUMIRE ARTICOL	Cant.	Pret unitar	Valoare achizitie fara tva
Autobuz	9	1.167.500,00	10.507.500,00
Total			10.507.500,00

6. **Procedura de atribuire:**

În conformitate cu prevederile din Legea nr.99/2016, privind achizitiile sectoriale, Sectiunea a 5-a, Domeniu de aplicare, Paragraful 1, Praguri ale art.12, alin. (1), pct.c) *“Entitatea contractantă are obligația publicării unui anunț de participare și/sau de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene la atribuirea contractelor de achiziție publică/acordurilor-cadru a căror valoare estimată, fără TVA, este egală sau mai mare decât următoarele praguri valorice:*

- a) 1.994.386 lei, pentru contractele sectoriale de produse și de servicii, precum și pentru concursurile de soluții;*
- b) 24.977.096 lei, pentru contractele sectoriale de lucrări;*
- c) 4.502.000 lei, pentru contractele sectoriale de servicii care au ca obiect servicii sociale și alte servicii specific.”*

În conformitate cu prevederile din Hotararea nr.394/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului cadru din Legea nr.99/2016 privind achizitiile sectoriale, articolul 18, alin. (1) prevede *“Entitatea contractantă alege procedura de atribuire în funcție de următoarele aspecte:*

- a) valoarea estimată a achiziției;*
- b) complexitatea contractului/acordului-cadru ce urmează a fi atribuit;*
- c) îndeplinirea condițiilor specifice de aplicare a anumitor proceduri de atribuire.*

(2) În aplicarea art. 16 alin. (2) din Lege, entitatea contractantă are obligația ca, la alegerea procedurii de atribuire, să se raporteze, în funcție de tipul contractului, la valoarea estimată a produselor, serviciilor și lucrărilor care sunt considerate similare în condițiile alin. (1).”

7. **Tip Contract:** Achizitia de autobuze in conditiile unui Contract de leasing operational.
8. Propunem spre aprobare initierea unei proceduri de achizitii in conformitate cu prevederile legale in vigoare.

Intocmit,
Viorica Marianciuc



S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI
Reg.Com.J 07/270/1998; RO 10863041
Calea Națională nr. 2, Botoșani, C.P. 710010
Cod Iban: RO76 RNCB 0041041206050001
BANCA COMERCIALA ROMANA BOTOȘANI
E-mail: office@eltransbt.ro

Tel / fax 0231/518671

S C "ELTRANS" S.A.	
-BOTOȘANI-	
INTRARE	Nr. 2929
IEȘIRE	
Ziua 18	Luna XI Anul 2019

C. I.
17.11.2019



Aprobat,
Director General,
Victor Ivașescu

Caiet de sarcini

Aferent documentatiei de atribuire privind achizitia a 9(noua)autobuze noi in sistem leasing operational pe 5 ani(60 de luni)pentru transportul urban de calatori in mun. Botosani

1. Date generale

1.1 Obiecul achizitiei

Prezentul caiet de sarcini se refera la achizitionarea in sistem leasing operational cu durata de 60 luni de autobuze, avand ca scop functionarea in bune conditii a transportului urban de calatori in municipiul Botosani.

Contractual de leasing operational se va incheia avand in vedere o distanta totala parcursa de 50.000 km./an/autobuz.

Cantitatea necesara : 9 autobuze

1.2 Descriere generala

Autobuzele vor fi achizitionate intr-un singur lot, ale caror caracteristici si termene vor fi detaliate in prezentul caiet de sarcini.

Autobuzele vor trebui sa indeplineasca conditii de fiabilitate,securitate,confort,echipare si protectie ambientala in conformitate cu standardele in vigoare.

1
2
3

C

C

1.3 Beneficiar

S.C. ELTRANS S.A.

Adresa : str. Calea Nationala,nr.2,mun. Botosani

2. Conditii tehnice :

2.1 Cerintele minime generale ce trebuie sa indeplineasca autobuzele

Produsele oferitate trebuie sa fie noi.

Ofertantul va include in oferta tehnica urmatoarele:

- Specificatii tehnice, prin care sa demonstreze corespondenta propunerii tehnice cu specificatiile caietului de sarcini
- Graficul cu reviziile ce trebuie efectuate in perioada leasingului
- Termenul de livrare maxim acceptat este de 150 de zile de la primirea de catre furnizor a comenzii emise de beneficiar, termen peste care oferta va fi declarata neconforma.

2.2 Caracteristici tehnice

Nr.	Cerinte tehnice obligatorii	Parametri
1	Motoare cu aprindere prin compresie- diesel	Certificat de atestare Euro 6. Putere minima180 CP. Capacitatea cilindrica cuprinsa intre 4000 - 6000 cmc.
2	Sistem de franare	Minim A.B.S.
3	Sistem de suspensie	Suspensie pneumatica
4	Lungimea autobuzelor	Cuprinsa intre 8000 mm - 10.000 mm
5	Latimea autobuzelor	Maxim 2700 mm
6	Inaltimea autobuzelor	Maxim 3250 mm
7	Numar de axe	Doua axe.
8	Numar de usi	3 usi din care una prevazuta cu rampa pentru persoane cu dizabilitati.
9	Confort pasageri	Instalatie de aer conditionat - clima Sistem audio cu radio - CD si conexiuni auxiliare - instalatie de sonorizare. Dispozitiv de fixare a caruciorului folosit de persoanele cu dizabilitati.

		Podea joasa.
10	Sistem de transmisie	Transmisie automata.
11	Capacitate de transport persoane	Minim 60 de persoane.
12	Sistem de directie	Servoasistata
13	Post de conducere	Separarea cabinei soferului de salonul pentru calatori.
14	Culoare	Alba
15	Afisare	Sistem de informare calatori,panori de informare in partea din fata,laterala si spate.
16	Functionalitate	Oglinzi retrovizoare incalzite reglabile electric. Computer de bord Avertizare usi deschise
17	Alte dotari obligatorii	Roata de rezerva Trusa de scule Pachet Legislativ obligatoriu,respectiv trusa medicala,tringhi reflectorizant si extingtor.

3. Garantii

Garantia pentru autobuze va fi de minim 36 luni sau 100.000 km.

Garantia de buna executie va fi de 5% din pretul contractului fara TVA.

Garantia de participare va fi in cuantum de 2% din valoarea estimata a pretului contractului de achizitie.

4. Criteriul pentru atribuirea contractului de achizitie publica

Atribuirea contractului se va face pe baza criteriului "costul cel mai scazut"

5. Modul de intocmire si prezentare a ofertei

5.1 Date generale

Durata de valabilitate a ofertelor va fi de minim 90 de zile.Orice oferta valabila pentru o perioada mai mica de 90 de zile va fi respinsa de



comisia de evaluare ca fiind necorespunzatoare.

Prezentarea ofertei se va face indicand dotarile (minim cele incluse in prezentul caiet de sarcini), precum si calculele lunare(chiriei) pentru intreaga perioada(60 luni) in care se deruleaza contractual de leasing operational.

Ofertele vor contine toate cheltuielile, considerate obligatii de plata pentru beneficiar, inclusive sumele referitoare la asigurari (polita CASCO,RCA,taxa de inmatriculare,cost numere provizorii si definitive).

In cadrul ofertelor va fi precizata si durata de garantie, care nu trebuie sa fie mai mica decat cea prevazuta in prezentul caiet de sarcini.

5.2 Propunerea tehnica

Propunerea tehnica va cuprinde specificatii tehnice astfel incat sa se poata compara cu conditiile prezentului caiet de sarcini.

Propunerea tehnica va cuprinde de asemenea:

- Termenul de livrare
- Termenul de garantie pentru exploatarea normala a bunului care va fi de minm 36 luni.
- Unitatile specializate(service) unde vor fi remediate eventuale defectiuni,vor fi efectuate reviziile periodice etc.
- Se va prezenta o descriere a specificatiilor tehnice pentru performanta tehnica si economica,astfel incat vehiculul ofertat sa fie eficient din punct de vedere energetic respectand normele de poluare la data ofertarii.
- Graficul cu reviziile ce trebuie efectuate in perioada leasingului operational.
- Termenul de livrare nu va depasi 150 de zile calendaristice de la comanda emisa de catre beneficiar.

5.3 Propunerea financiara

5.3.1 Propunerea financiara trebuie sa furnizeze informatii cu privire la pret,cost asigurari,orice alte taxe incluse si considerate obligatii ale beneficiarului,modalitati de plata,calculul ratelor(chiriei) pentru intreaga perioada in care se deruleaza contractual de leasing operational, precum si alte eventuale conditii financiare si comerciale legate de derularea contractului.

Propunerea financiara trebuie sa contina de asemenea si scadentarul de plati pe toata perioada de leasing operational.

Oferta financiara va fi prezentata sub forma tabelara de mai jos:

	Euro	Lei
Valoare unitara(lei/ auto fara TVA)		
Valoare totala(lei fara TVA)		
TVA(lei)		
Valoare totaa (lei cu TVA)		

Rata va contine toate costurile solicitate de ofertant inclusiv:

- Chiria
- Taxa inmatriculare
- Taxa administrative
- Cost numere inmatriculare(provizorii)
- Cost pentru numere (definitive)
- Cost asigurare CASCO pentru intreaga perioada de leasing
- Cost asigurare RCA pentru intreaga perioada de leasing
- Cost pachet de intretinere
- Orice alte cheltuieli considerate obligatii ale beneficiarului

Pachetul de intretinere va include :

- inspectii tehnice periodice(ITP) si reparatii recomandate cu ocazia acestora
- revizii periodice conform cu recomandarea producatorului
- intretinere neprevazuta : reparatii si/sau inlocuiri (cauzate de defectari) de piese considerate necesare
- schimbul de pneuri la trecerea in sezonul rece respective cald
- un set de lamele stergatoare si un set de becuri pentru fiecare an de leasing.

Eventualele defectiuni generate de defecte de fabricatie vor fi in sarcina furnizorului, fara plata suplimentara din partea beneficiarului.

Propunerea financiara va contine de asemenea si propunerea de contract de leasing operational.

6. Livrarea si receptia autobuzelor

- 6.1 livrarea autobuzelor se va face dupa semnarea contractului de leasing operational conform propunerii tehnice dar nu mai mult de 150 de zile calendaristice de la comanda ferma.
- 6.2 Receptia autobuzelor se va face dupa cum urmeaza :

- Verificarea documentatiei tehnice si de identificare;
- Verificarea elementelor de identificare de pe caroserie si motor, care trebuie sa fie in concordanta cu cele inscrise in documentele puse la dispozitie pentru fiecare autovehicul;
- Verificarea respectarii normelor, precum si existent dotarilor impuse in prezentul caiet de sarcini

Furnizorul garanteaza ca, la data receptiei, autovehiculelor corespund normelor tehnice in vigoare precum si cerintelor din prezentul caiet de sarcini.

7. Modalitati de plata

Cu ocazia incheierii contractului de leasing operational nu se va constitui avans.

Platile ratelor de leasing operational se vor efectua in lei, la cursul BNR din ziua facturarii.

Plata se va face in maxim 15 zile de la data acceptarii si inregistrarii facturii la sediul beneficiarului, in functie de disponibilitatile financiare din contul nostru.

Factura va fi insotita de Centralizator facturare chirie.

8. Masuri privind protectia muncii, prevenirea si stingere incendiilor, precum si protectia mediului

C

C

Furnizorul va respecta toate reglementarile legale in vigoare care contin prevederi referitoare la protectia muncii, PSI si protectia mediului, specific activitatilor in domeniu, prin luarea tuturor masurilor ce se impun in vederea indeplinirii obiectului contractului, precum si de protejare a personalului propriu si al beneficiarului.

Furnizorul poate obtine informatii privind reglementarile obligatorii care trebuie respectate pe parcursul indeplinirii contractului referitoare la protectia muncii, PSI si protectia mediului de la Inspectoratul territorial de munca, inspectia pentru prevenirea incendiilor, respectiv Agenti pentru protectia mediului.

Sef serviciu I.R.R. ,
Valeriu Groza

Compartiment achizitii,
Ovidiu Chelariu

Act. 24.1.
pe vedere, în temeiul C. 9.
18.11.2019

S.C. "ELTRANS" S.A.	
- BOTOȘANI	
INTRARE	Nr. 2910
IEȘIRE	
Ziua 15	Luna XI, 2019.

Referat

Subsemnatul Grosa Valeriu, inginer în cadrul S.C. Eltrans S.A., vă prezint oare analiză un număr minim de date tehnice - necesare și obligatorii - care trebuie să se regăsească în ofertele prezentate pentru achiziționarea autobuzelor ce vor fi folosite la transportul urban de călători:

- autobuzul va avea caroseria adaptată transportului urban de călători:
 - 3 uși de acces;
 - rampă pentru cărucioarele folosite de persoane cu dizabilități
 - podea joasă
 - dispozitiv de fixare a căruciorului folosit de persoane cu dizabilități;
- instalație de climatizare pentru vară/iarnă;
- norma de preluare: euro 6;
- lungimea autobuzului : minim: 8.000 mm
maxim: 10.000 mm
- putere motor : minim 180 C.P.;
- număr de axe : 2 axe;
- transmisie automată;
- capacitate de transport: minim 60 persoane;
- separarea cabinei șoferului de salonul pentru călători;

- direcție servosarintată;
- suspensie pneumatică;
- afișajul traseului și stațiilor să respecte legislația în vigoare;
- dotarea autobuzului să respecte cerințele prevăzute în codul rutier;
- autobuzul nu trebuie să îndeplinească toate condițiile prevăzute în codul rutier și în legislația privind transportul public local de persoane.

15. 11. 2019

Actiuni
pt justificarea scriburii notelor
de transport pe cel cu autobuz, respec
măsurare C.S. în vederea achitării de au.
05.11.2019
Referat

S C "ELTRANS" S.A.	
-BOTOȘANI-	
INTRARE IESIRE	Nr 2792
Ziua 05	Luna XI Anul 2019

Subsemnatul Groza Valeriu, inginer în cadrul S. C. Eltrans S. A., vă prezint prez analize o serie de observatii cu caracter tehnic, privind numărul mare de incidente tehnice datorate circulației tramvayelor:

1. Deraierea tramvayelor

Une tramvay poate deraiia în următoare condiții:

- uzuri peste valorile admise la roți;
- nerespectarea valorilor prescrise ale ecartermentului la orii;
- nerespectarea valorilor prescrise ale ecartermentului la calea de rulare;
- rupturi ale căii de rulare (ale rinei);
- uzura peste valorile admise ale cingercii rinei;
- nerespectarea vitezei de circulație stabilite.

Uzura roților și valoarea ecartermentului la orii sunt verificate zilnic iar tramvayele la care se constată depășiri ale valorilor admise se retrag din circulație.

La calea de rulare însă, condițiile pentru producerea unei deraii se întâlnesc pe toată lungimea căii de rulare:

- ecartermentul are valori mai mari decât cele maxime admise, datorate uzurii profilului „omega” în care este fixată rina și uzurii garniturilor de cauciuc cu care s-a fixat rina și s-a stabilit ecartermentul;
- rina prezintă uzură ondulatorie pe toată lungimea căii de rulare;
- număr foarte mare de rupturi ale rinei; există porțiuni ale căii de rulare unde există rupturi pe fiecare dală de beton.

În cazul unei avarii, sunt necesare intervenții și mijloace de transport auto aflate în mers sau staționate lângă tramvai.

În ceea ce privește viteza de circulație, conform legislației, aceasta este de max 40 km/h. În funcție de starea căii de rulare și de tipul traseului - aliniament, curbă, mase, etc - viteza se stabilește (se diminuează) pentru fiecare caz în parte. În cazul S.C. Eltrans, au fost (și mai sunt!) situații în care tramvaiele au circulat (și circulă!) cu viteze de 50 ÷ 65 km/h, în condițiile de uzură abia a căii de rulare susarătate.

În general, după o deraiere se constată următoarele daune:

- ruperea cablurilor de joasă și medie tensiune
- distrugerea sistemului de frână cu patine
- deformarea lungereanelor de pe boghină
- deformarea caroseriei tramvaiului, etc

Repararea tramvaiului după deraiere se face într-un interval de 5 ÷ 30 zile (în funcție de defecturile constatate), având un cost ce poate ajunge la 25.000 ÷ 30.000 lei.

2. Prărea instantanee a tramvaiului în timpul mersului.

Acest defect este provocat de lipsa polului „minus” în rină. Aceasta lipsă se datorează rupturilor în rină și inexistenței eclisărilor electrice. Acest defect poate zădărnici și provoca blocaje atât pentru tramvaie - care nu mai pleacă de pe loc - cât și pentru mijloace auto care folosesc banda de circulație respectivă. Este un defect cu caracter aleatoriu - poate apărea în orice punct al căii de rulare - și provoacă deteriorări majore ale componentelor electrice și electronice. Tramvaiul la care apare acest defect este adus în depou doar tractat de alt tramvai, provocându-se astfel o distorsiune a graficului.

Costul anual - aproximativ - pentru înlăturarea deficiențelor provocate de acest defect se ridică la aproximativ 75.000 lei.

3. Înlocuirea zilnică și trimestrială a elementelor de cauciuc

Boghimul de tramvai are în componența sa elemente de cauciuc pentru funcționarea corectă; în condiții de siguranță, a elementelor de pe boghim. Unul din elementele de cauciuc - numit tampon „deprindă” - se înlocuiește zilnic, iar restul la intervale de 3-6 luni, în funcție de gradul de uzură. Menționez că perioada de garanție pentru aceste elemente de cauciuc este de 3 ani.

Înlocuirea lor prematură este determinată doar de starea tehnică necorespunzătoare a căii de rulare care distruge efectiv aceste elemente de cauciuc într-un timp foarte scurt.

Costul anual pentru achiziția acestor elemente de cauciuc se ridică la aproximativ 160.000 - 170.000 lei.

4. Ruperea pantografelor

Rețeaua de contact pentru tramvaie din Beteșani este de tip rigid, necompensat; acest tip de rețea necesită corectarea înălțimii acesteia față de cala de rulare în funcție de temperatura mediului - pozitivă sau negativă.

Dacă corectarea înălțimii rețelei de contact nu se face în timp util, apar distorsiuni și deformări ale rețelei de contact, manifestate prin:

- tensionarea firului de contact;
- poziționarea firului de contact asimetric față de axul căii de rulare;
- exercitarea unei presiuni de contact mari pe pantograf;
- deformări ale firului de contact.

Aceste distorsiuni și deformări ale rețelei de contact se întâlnesc pe toate tronsoanele rețelei. Datorită lor, se

produc cel puțin două rușeri de pantograf lunar, la care se adaugă uzură permanentă și prematură ale paletelor de pe pantograf. Deoarece, în unele cazuri (în funcție de viteză de deplasare a tramvaiului), rușerea pantografului este urmată de desprinderea acestuia de pe tramvai și căderea în stradă, se pot produce și accidente mijloacelor de transport auto aflate la momentul căderii pantografului lângă tramvai.

Costul anual doar al materialelor necesare pentru confecționarea altor pantografe în locul celor rupte se ridică la aproximativ 60.000 lei.

5. Deraiere la macaze.

Macazul este un dispozitiv care permite trecerea tramvaiului de pe o linie de circulație pe altă linie de circulație. În funcție de frecvența de folosire și de gradul de uzură al componentelor, macazele se înlocuiesc în totalitate sau li se înlocuiesc doar componente.

Deoarece macazele existente pe calea de rulare, atât în deplasare, cât și în traseră, au valori uzurilor peste cele admise, au loc grave și frecvente deraieri. Consecințele deraierii au fost arătate la punctul 1 - deraierea tramvaielei.

Fără a avea pretenția că am gresit toate aspectele privind modul de producere și cauzele care provoacă incidentele tehnice ale tramvaielei, putem conchizi:

- toate incidentele tehnice în care au fost implicate tramvaie aflate în circulație au avut drept cauză uzura căii de rulare; nu au existat defecțiuni tehnice la tramvaiele aflate în circulație care au fost implicate în incidente tehnice:

- în unele cazuri de incidente tehnice în care au fost implicate tramvaie aflate în circulație, au avut drept cauză

uzura căii de rulare, cât și o viteză de deplasare mai mare decât cea impusă pe rețeaua de cablu respectiv;

- starea tehnică necorespunzătoare a căii de rulare determină gravitatea la tramvaie a unor defecte care, în mod normal, nu se manifestă. Costul anual, suplimentar, al pieselor, materialelor subansamblurilor, etc. necesare pentru remedierea acestor defecte se ridică la aproximativ 450.000 lei.

La aceste concluzii, mai adaug și o constatare practică:

- toate tramvaiele care s-au făcut reparații curente (tip de reparație obligatorie, costuri mici ca și cheltuieli, cu durată mare de imobilizare) după ce au fost introduse în circulație au „rezistat” în trafic, fără defectiuni, maxim 5 zile. Defectiuni care au grănit prematur după acest tip de reparație, au drept cauze:

- starea căii de rulare;
- nerespectarea vitezei de circulație.

Având în vedere această scurtă prezentare tehnică, vor trebui analizate următoarele posibilități:

- a) menținerea actualului sistem de transport cu tramvaiul până la începerea lucrărilor de înlocuire a infrastructurii;
- b) înlocuirea actualului sistem de transport cu tramvaiul, prin folosirea autobuzelor, înainte de începerea lucrărilor de înlocuire a infrastructurii.

Dacă se optează pentru varianta „a”, vor trebui luate urgent următoarele măsuri:

- limitarea vitezei de circulație a tramvaielelor sub cea maximă (40 km/h) admisă de legislație;

- stabilirea unui program rapid, concret și riguros de înlocuire a unor deficiențe de la calea de rulare și rețeaua de contact care pot fi remediate tehnic.

Dacă se optează pentru varianta „b”, se vor folosi pentru
achiziția autobuzelor datele din „Studiu de oportunitate
privind achiziția a 9 autobuze noi în sistem leasing operațional”,
Înregistrat cu nr. 2786/05.x1.2018.

05. x1. 2019

- revizuit 2019 -

S C "ELTRANS" S.A.	
-BOTOȘANI-	
INTRARE	Nr. 2959
IEȘIRE	
Ziua 20	Luna XI
Anul 2019	



STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND ACHIZIȚIA A 9 AUTOBUZE NOI IN SISTEM DE LEASING OPERATIONAL

I. SCOPUL

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii justificate și bine documentate privind achiziția a 9 autobuze noi în sistem leasing operational, pentru satisfacerea la un nivel calitativ superior și la standarde moderne a nevoii de deplasare a populației din municipiul Botoșani, pe cele două trasee deservite de tramvai, pentru corelarea cât mai bună a capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente, pentru creșterea gradului de accesibilitate a persoanelor cu handicap grav sau accentuat la acest serviciu, calitatea vieții persoanei în general și protecția mediului fiind prioritară.

Acest mod de transport va fi adoptat pentru perioada de implementare a proiectului „Modernizarea transportului public cu tramvaiul în municipiul Botoșani”.

De asemenea, vor fi analizate variantele de finanțare posibile de accesat în vederea achiziționării acestora precum și analiza comparativă, aferentă implementării acestui mod de transport.

II. INFORMAȚII GENERALE ȘI PREZENTAREA SITUAȚIEI ACTUALE

SC ELTRANS S.A. Botoșani, cu sediul social în Botoșani, Calea Națională nr. 2, jud. Botoșani are ca acționar unic Consiliul Local Botoșani, cu sediul în municipiul Botoșani, Piața Revoluției nr. 2, jud. Botoșani.

Societatea are ca obiect de activitate principal „Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători”, cod CAEN 4931 și este înregistrată la Ministerul Finanțelor Publice cu RO 10863041 din data de 10.08.1998. Ultimul certificat de înregistrare mențiuni la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Botoșani este emis în urma rezoluției

C

C

nr. 6136 din 27.12.2010 asupra cererii nr. 31161 din 10.12.2010 prin care s-a solicitat înregistrarea în registrul comerțului a mențiunilor referitoare la modificarea actului constitutiv cu privire la : număr de acțiuni, capital social, acționari persoane juridice.

Astfel, capitalul social al S.C. ELTRANS S.A. Botosani este de 1.200.000 lei divizat în 480.000 de acțiuni a câte 2,50 lei fiecare și este detinut 100 % de Consiliul Local Botosani.

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

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

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

Creșterea vitezei de rulare și/sau a punctualității transportului public (a calității transportului public, în general) atrage mai mulți pasageri, mulți dintre ei utilizatori de mașini personale, ceea ce poate duce la scăderea cheltuielilor cu automobilele personale, la îmbunătățirea vitezei de deplasare și a siguranței în circulație, la creșterea protecției mediului prin reducerea poluării.

Scurt istoric al transportului local cu tramvaiul din Botosani

În 1989 se întocmeste documentația pentru proiectul "Introducerea transportului în comun cu tramvaiul în municipiul Botoșani".

În 1990 se demarează lucrările de investiții. Se aduc primele vagoane de tramvai – 10 bucăți tip V3A și se depozitează în incinta Depoului de tramvaie.

Transportul public de călători cu tramvaiul în municipiul Botosani datează din anul 1991, de 27 ani, funcționând sub coordonarea autorității locale.

C

C

În 1991 se definitivează tronsonul A (linia 101) de cale rulare de 11,6 Km, în iunie, iar pe 06 septembrie se inaugurează primul garnitura de tramvai care a circulat pe traseul 101 Mobilă – Luceafărul și a fost o mare atracție, în special pentru copii.

Dotarea inițială a societății nou înființate a fost de 10 vagoane tip V3A-M fabricate la URAC București.

Între 1991 – 1993 se întocmește documentația și se execută lucrările pentru tronsonul B de cale rulare pentru strada Primăverii – 4,2 Km cale simplă.

Prin punerea în funcțiune a celui de al doilea tronson B (respectiv linia 102) în octombrie 1993 pe strada Primăverii, în lungime de 4,2 Km cale simplă, s-a asigurat transportul cu tramvaiul dintr-o zonă foarte populată, în zona industrială a municipiului Botoșani. Primul tramvai în circulație pe linia 102 a fost în data de 05.11.1993.

Tramvaie

Între anii 1995 – 1997 societatea s-a dotat cu 6 vagoane tip V3A și 6 vagoane tip TATRA T4D. Acestea au circulat până în anul 2001, când întreaga dotare a fost schimbată cu vagoane second-hand aduse din Germania printr-un program guvernamental finanțat de statul german.

În anul 2002, numărul de vagoane aflate în circulație pe cele două linii de tramvai a fost de 26 buc. Modernizarea societății a continuat în anul 2011, când s-au achiziționat 11 tramvaie tip Tatra T4D de la firma DVB Dresden din Germania.

Cale rulare

Calea de rulare este construită din dale prefabricate din beton cu dimensiunea 6 x 2 m și are o lungime de 15,8 Km. Ecartamentul acesteia este ecartament de tip normal, respectiv 1435 mm. Șina pentru rulare este de tipul "Oțelul Roșu" și este încastrată în profilul Omega din dale cu ajutorul garniturilor din cauciuc, necesare pentru asigurarea elasticității infrastructurii. Poziționarea dalelor este făcută pe mijlocul străzii, pe ambele sensuri de circulație, în vederea asigurării unui trafic fluent.

Stafia de Tracțiune Urbana 2 x 1600 A

Stația de tracțiune urbană STU 2 x 1600 A este situată în centrul energetic al rețelei de contact, pe care o alimentează cu curent continuu la tensiunea de 600 V. Aceasta este amplasată pe strada Ana Ipătescu nr. 1, în imediata apropiere a S.C. E.ON – S.A. – Sucursala Botoșani . Alimentarea cu energie electrică se face cu cabluri de curent continuu, amplasate subteran. Punctele de injecție, în număr de cinci, sunt distribuite astfel : două pe străzile Primăverii și trei pe strada Calea Națională. Alimentarea stației de tracțiune se face la

C

C

tensiunea de 20 KV din stația de transformare 110/20 kV Botoșani printr-un posturi de transformare.

Rețeaua de contact

Rețeaua de contact are o lungime de 15,8 Km și este secționată în cinci tronsoane, fiecare tronson de rețea este alimentat prin intermediul cablurilor de curent continuu și a centrelor de alimentare și întoarcere.

Aceasta este de tip rigid, iar suspensia firului de contact se realizează prin intermediul traverselor din sârmă de oțel, a consolelor din țevă, a armăturilor izolante și a clemelor de prindere și înădărire. Firul de cupru utilizat este de tipul TT-100, iar stâlpii pentru susținerea rețelei sunt de tipul SF 4 – 11 și SF 8 – 11

SITUATIA ACTUALA

Active imobilizate - Eltrans S.A. Botosani dispune de bunuri patrimoniale adecvate specificului de activitate al societății.

La data de 31.10.2019 societatea deține imobilizări corporale în valoare de 3.814.433 lei (valoare de intrare fără TVA), respectiv 878.772 lei (valoare netă, respectiv valoare de intrare minus amortizări), astfel:

Imobilizări corporale la data de 31.10.2019:

Denumire element	Valoare de intrare -lei-	Valoare neta -lei-	Grad de amortizare -%-
Constructii	1.967.433	756.816	62%
Echipamente tehnice, masini, tramvaie	1.824.809	121.956	93%
Mobilier,aparatura birotica etc	22.091	0	100%
TOTAL	3.814.433	878.772	77%

Valoarea patrimoniului public reflectat extracontabil însumează 15.885.464,42 lei, astfel:

- Cale rulare traseu A = 4.578.965,78 lei;
- Cale rulare traseu B = 5.351.753,42 lei;
- Retea contact traseu A = 672.846,44 lei;
- Retea contact traseu B = 1.911.112,47 lei;
- Statie redresare = 658.811,17 lei;

- Teren STU = 30.755,29 lei;
- Teren Depou = 2.681.421.,85 lei;

Considerăm că varianta de finanțare cea mai practică și oportună la data prezentului Studiu de Oportunitate este LEASINGUL OPERAȚIONAL, cu avans 0%. În anul 2019 se va demara procedura de achiziție publică prin leasing operațional în conformitate cu prevederile Legii 99/2016, cu avans 0%, cu rate egale pe parcursul a 60 de luni, perioada este propusa ca reprezentand 50% din durata de viață a bunurilor, conform catalogului de amortizare a mijloacelor fixe, dar si ca o estimare a perioadei de implementare a proiectului de modernizare a infrastructurii de tramvai.

Durata de amortizare din nomenclator este între 4-8 ani

În prezent Eltrans SA Botosani execută serviciul public de transport persoane prin curse regulate pe raza administrativ teritorială a municipiului Botosani, în baza contractului de delegare directă a gestiunii serviciului cu nr. 4282/26.02.2010 aprobat prin HCL Nr. 38/2010, conform prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, ce are ca obiect stabilirea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară și Ordinul ANRSC 263/2007 referitor la aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Conform Legii 92/2007, art. 16 alin (2) Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Totodata, pentru a menține nivelul de calitate și performanță asumat prin acest contract, este nevoie ca zilnic să se pună la dispoziția utilizatorilor serviciului un număr de 11 tramvaie, aferent unei capacitati de transport suficiente pentru a prelua intregul flux de calatori. De asemenea, trebuie avut în vedere faptul ca în permanență un număr de 3-5 tramvaie se găsesc în situația de revizie ori reparații curente.

In prezenta Eltrans desfasoara activitatea cu un numar de 11 tramvaie Tatra T4D distribuite pe cele doua trasee, conform programului de circulatie aprobat de Consiliul Local, in asa fel incat sa preia tot fluxul de calatori utilizatori ai tramvaiului. Numarul total de tramvaie existente in depou este de 31 din care majoritatea sunt in stare tehnica si estetica

necorespunzatoare. Menținerea acestora în funcțiune se face cu eforturi financiare considerabile, care datorită creșterii salariului minim pe economie și în același timp creșterea prețurilor la piese, materiale și subansamble componente devin din ce în ce mai greu de suportat, în condițiile în care veniturile au rămas la același nivel (numărul călătorilor nu a crescut și nici valoarea legitimațiilor de călătorie).

Fiind fabricate între anii 1975-1980, tramvaiele și-au depășit de mult durata normată de viață, iar în prezent prin profesionalismul și priceperea angajaților din depou (câți mai sunt) se reușește menținerea lor în funcțiune în vederea asigurării transportului în siguranță a utilizatorilor tramvaiului.

De asemenea, cu o durată de exploatare de peste 25 ani, infrastructura căii de rulare prezintă în acest moment foarte multe defecte (fisuri, rupturi, uzuri ondulatorii, dale sparte, diferențe de nivel etc) care greu mai pot fi gestionate corespunzător, cu tot efortul care se depune în cadrul intervențiilor.

III. CONSIDERENTE TEHNICO-ECONOMICE

Durata de exploatare normală, eficiență din punct de vedere a costurilor de întreținere, a siguranței în exploatare, a confortului utilizatorilor, pentru un autobuz urban, este de aproximativ 10-12 ani (4-8 ani conform Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 2.139/2004) dar datorită constrângerilor economice acestea se scot din uz mult mai târziu. În acest sens considerăm că durată de 4-5 ani este una sustenabilă care acoperă atât perioada de implementare a proiectului cât și cea de exploatare în condiții normale, de eficiență și siguranță în exploatare.

IV. CONSIDERENTE DE ORDIN LEGISLATIV

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

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

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

C

C

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

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

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

Directive Europene

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

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

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

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

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

- adaptabilitate la cerințele utilizatorilor;
- accesibilitate egală și nediscriminatorie la serviciul public.

Pentru asta achiziția de autobuze noi va asigura continuitatea serviciului public de transport, va rezolva problema accesului neîngrădit al persoanelor cu dizabilități la serviciu, dar va aduce și o îmbunătățire substanțială a situației actuale pentru perioada de implementare a proiectului.

C

C

V. SITUAȚIA DE DUPĂ REALIZAREA INVESTIȚIEI

Achiziția celor 9 autobuze noi, cu motorizări care se încadrează în normele de poluare Euro 6, cu dotări pentru accesul persoanelor cu handicap și cu aer condiționat pentru pasageri, cu o capacitate de 65-70 locuri (9-10 metri), va asigura preluarea fluxului de calatori și a clienților Eltrans, de pe cele două trasee pe întreaga perioadă de implementare a proiectului. Acestea vor înlocui, pe perioada determinată de realizare a investiției, tramvaiele existente care sunt depășite din punct de vedere fizic și moral și care nu sunt adaptate pentru facilitarea accesului persoanelor cu handicap și a persoanelor care transportă cărucioare cu copii.

În consecință după realizarea investiției situația va fi:

1. Numărul autobuzelor funcționale pe linia 101 va fi de 6 care va asigura preluarea tuturor calatorilor, chiar și în condițiile în care numărul utilizatorilor va crește, având în vedere confortul sporit ce va fi asigurat.
2. Pe linia 102 preluarea fluxului de calatori se va asigura cu un număr de 3 autobuze care vor circula pe traseu capăt 102(G.Enescu)-Gara, în continuare , pentru utilizatorii ce vor calatori în zona industrială sau Piața Mare vor fi disponibile autobuzele de pe traseul 101, cu același cost al calatorie.

Calitatea serviciului și confortul calatorie va crește considerabil, nivelul de poluare va fi redus (norma de poluare fiind euro IV), costurile privind întreținerea – reparațiile vor fi asigurate de ofertant, va scădea frecvența și numărul defecțiunilor în traseu, se va îmbunătăți considerabil confortul utilizatorilor serviciului.

VI. MODALITATI DE FINANȚARE

În vederea înnoirii parcului auto și încadrarea în indicatorii de performanță stipulați în prevederile contractului de delegare, având în vedere că Eltrans SA, ori Municipiul Botosani nu dețin sursa de finanțare necesară, cele 9 autobuze se pot achiziționa doar prin surse de finanțare atrase, și anume: credit bancar, ori leasing financiar/operațional.

Valoarea estimată a celor 9 autobuze este de aproximativ 10.507.500 lei..

Având în vedere faptul că autobuzele vor deservi transportul public doar pe cele două linii actuale de tramvai și în perioada limitată de timp, varianta creditului bancar este exclusă deoarece costurile sunt mai mari iar la terminarea proiectului de modernizare a infrastructurii de tramvai, acele autobuze nu-și vor mai avea utilitatea.

C

C

În cazul în care Municipiul Botosani ar achiziționa autobuzele, TVA aferent ar fi o cheltuială, iar dacă Eltrans SA ar achiziționa bunurile, ar fi TVA deductibil. Din acest considerent este mai eficient ca achiziția să se desfășoare în cadrul Eltrans SA, cu precizarea că bunurile achiziționate în sistem leasing operational vor fi bunuri ce nu vor ramane în patrimoniul Eltrans sau a Municipiului, ele fiind returnate proprietarului, după perioada contractuală. Plata ratelor va fi asigurată anual în BVC, prin veniturile obținute din producție (exploatare), din vânzări directe a legitimațiilor de călătorie și din subvenții acordate categoriilor de persoane beneficiare de gratuități (pensionari, elevi, persoane cu handicap, etc).

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

Prevederi fiscale referitoare la leasingul financiar și leasingul operational

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

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

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

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

C

C

b) valoare totală reprezintă valoarea totală a ratelor de leasing la care se adaugă valoarea reziduală;

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

d) rata de leasing reprezintă:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C

C

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

- (1) În cazul leasingului financiar utilizatorul este tratat din punct de vedere fiscal ca proprietar, în timp ce, în cazul leasingului operațional, locatorul are această calitate.
- (2) Amortizarea bunului care face obiectul unui contract de leasing se face de către utilizator, în cazul leasingului financiar și de către locator, în cazul leasingului operațional, cheltuielile fiind deductibile, potrivit art. 28.
- 3) În cazul leasingului financiar utilizatorul deduce dobânda, iar în cazul leasingului operațional locatorul deduce chiria (rata de leasing), potrivit prevederilor prezentului titlu."

Comparație între Leasing Operațional și Leasing Financiar

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

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

Leasingul Operațional: eficiență financiară și mobilitatea crescută.

Eficiența financiară provine din predictibilitatea care vine odată cu Leasingul Operațional, când beneficiem de un sistem de rate fixe în cadrul unui contract de leasing fără avans. Acest lucru ne va permite să gestionăm cu ușurință resursele, cheltuielile neprevăzute și investițiile.

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

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

C

C

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

Responsabilitati și Atributii:

Leasing Financiar

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

Leasing Operațional

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

Timpul:

Leasing Financiar

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

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

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

Leasing Operațional

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

În cazul unei defecțiuni sau accident firma de Leasing Operațional intervine pentru a rezolva orice probleme specifice situației. Reprezentanții firmei se vor ocupa să programeze mașina pentru revizii, service, reparații, etc. Pentru a menține mobilitatea există posibilitatea

C

C

ca tot firma de Leasing Operațional să găsească o variantă de înlocuire pentru continuarea activității cât timp vehiculul este indisponibil.

Planificarea Financiară:

Leasing Financiar

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

Leasing Operațional

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

Beneficiile Leasingului Operațional *fără avans*

- Beneficii financiare

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

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

- Beneficii operaționale

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

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

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

VII. ANALIZA COMPARATIVA

C

C

Analiza comparativă va identifica și cuantifica beneficiilor economice și sociale apărute ca urmare a implementării proiectului de înlocuire pe o perioadă determinată a tramvaielor cu autobuze moderne, cu norma de poluare VI.

În acest context s-ar impune studierea comparativă a două variante/opțiuni de lucru:

- a) Opțiunea 1 – cu autobuze (variantea cu taxatori);
- b) Opțiunea 2 – cu autobuze (variantea fără taxatori), scenariu de bază față de care beneficiile și costurile suplimentare ale activității pot fi măsurate.

Investiția de capital

Fondurile necesare realizării investiției vor fi obținute din veniturile realizate în activitatea de exploatare.

Valoarea estimată a investiției totale este de 7.440.000 lei, reprezentând costul închirierii autobuzelor pentru o perioadă de 5 ani, în sistem leasing operațional.

Evoluția prezumată a tarifelor:

Pentru stabilirea veniturilor din exploatare se pornește de la tarifele aflate la momentul de față, aprobate de Consiliul Local.

ANALIZA COST BENEFICIU

Deoarece studiul pentru opțiunea b) implică luarea în calcul a unor investiții într-o infrastructură de taxare automată; aceasta investiție fiind parte din proiectul de modernizare a transportului electric cu tramvaiul în cadrul POR, propunem spre studiere doar opțiunea a) / varianta I care ar duce la reducerea costurilor, păstrarea unui număr cât mai mare de angajați, evitând crearea unei probleme sociale prin disponibilizări, asigurarea continuității activității și satisfacerea nevoii de mobilitate a clienților Eltrans în condiții de siguranță, asigurându-le un transport civilizat și moderat, lucru care ar mai atenua și din neplăcerile șantierului ce se va deschide odată cu implementarea proiectului de modernizare.

Costurile cu implementarea taxării automate ajung la aproximativ 35% din valoare contractului de leasing operațional, cheltuieli care sunt eligibile prin POR. Mai mult decât atât, prin adoptarea opțiunii b)/ varianta II s-ar crea o problemă socială prin disponibilizarea taxatorilor (30 persoane), care prin CCM ar urma să primească în medie între 6 și 12 salarii compensatorii de persoană, ceea ce ar greva și mai mult bugetul Eltrans, mărind astfel cheltuielile cu personalul.

Scopul analizei este acela de a identifica și cuantifica cheltuielile necesare pentru implementarea proiectului, dar și a cheltuielilor și veniturilor generate de proiect în faza

C

C

operatională.

Costul operațional pentru activitatea de transport public reprezintă indicele de eficiență a costurilor pe km parcurși. Indicele costului operațional rezultat va fi corectat cu coeficientul de corecție ce se stabilește pe baza indicelui prognozat de creștere a prețurilor pentru anul următor.

În calculul costului operațional se includ costurile directe de exploatare (consum de materii prime, materiale și servicii, energie, întreținere), costurile cu forța de muncă, cheltuielile administrative și generale, reparațiile capitale și înlocuirile de echipamente cu durata de viață sub perioada de referință (se includ în costurile de operare, în măsura în care nu au fost prevăzute drept costuri investiționale).

Situația propusă, pentru varianta I cu autobuze și taxatori :

Km estimați conform grafic /lună = 55.000 km.

Cost lei/km. = 11,79 lei/km

Situația propusă pentru varianta II autobuze fără taxatori :

Km estimați conform grafic /lună = 55.000 km.

Cost lei/km. = 10,00 lei/km

Nepunand in calcul salariile compensatorii in cazul disponibilizarilor si investitiile in taxarea automata.

Din start se observa ca optiunea b) nu este de luat in calcul.

Analiza veniturilor pentru perioada implementarii proiectului:

Nr. Crt.	Explicații	Sumă lună ,baza calcul anul 2019	Suma an-lei					Observații
			2020	2021	2022	2023	2024	
1	Venituri bilete	70.000 bilete x 2,50 lei = 175.000 lei 147060 lei / lună fără TVA	1.941.192	2.038.252	2.140.165	2.247.173	2.359.532	Creșteri de 10 % începând cu 2020, cu 5 % în 2021, 2022, 2023,2024
2	Venituri abonamente	1.700 ab. X 63 lei/ab. = 107.100 lei 90.000 lei/lună fără TVA	1.188.000	1.247.400	1.309.770	1.375.259	1.444.022	Creșteri de 10 % începând cu 2020, cu 5 % în 2021, 2022, 2023,2024
3	Venituri gratuități pensionari	6.800 pens. X 45 lei/ab. = 306.000 lei 257.142 lei/lună fără TVA	3.178.275	3.273.623	3.371.831	3.472.985	3.577.175	Creștere 3% în fiecare an începând cu 2020
4	Venituri gratuități elevi	2.000 ab. X 41 lei/ab. = 82000 lei 68.908 lei/lună fără T.V.A.	826.896	851.703	877.254	903.572	930.679	„
5	Venituri	560 ab. X 65	364.422	375.354	386.614	398.212	410.158	„

	persoane cu handicap	lei/lună = 36.400 lei 29.484 lei/lună fără TVA						
6	Venituri efectul legii	22 ab. X 45 lei/ab. = 990 lei 802 lei/lună fără TVA	9.624	9.624	9.624	9.624	9.624	Fără creștere
7	Venituri din taxă	45.000 lei / an 37.395 lei / an fără TVA	37.815	37.815	37.815	37.815	37.815	Fără creștere
8	Venituri din alte activități	40.000 lei / lună fără TVA	430.000	480.000	480.000	480.000	480.000	Fără creștere
	TOTAL		8.026.224	8.313.771	8.613.073	8.924.640	9.249.005	

Analiza cheltuielilor:

Nr. Crt	Explicații	2020	2021	2022	2023		Obs.
						2024	
1	Apă, canal	22.248	22.915	23.602	24.310	25.039	Creștere 3% ,incepand cu anul 2020
2	Gunoii	3.708	3.819	3.934	4.052	4.174	Creștere 3% ,incepand cu anul 2020
3	Poștale, com. bancare	14.140	14.281	14.423	14.567	15.004	Creștere de 1%,incepand cu anul 2020
4	Întreținere the.calcul	14.000	14.000	14.000	14.000	14.000	Fara crestere
5	Deplasări	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Creștere de 1%,incepand cu anul 2020
6	ANRSC	9.722	10.070	10.433	10.809		Creștere stabilita cf. lege
7	Mediu	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Fara crestere
8	Amortizare	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	Fara crestere
9	Imprimare, materiale, obiecte de inventar	72.102	74.263	76.491	78.784	81.147	Creștere 3% incepand cu anul cu 2020
10	Gaz, energie	35.000	35.060	37.130	38.245	39.395	Creștere 3% incepand cu anul cu 2020
11	Șoferi/vatmani- avize, fișă aptitudini, spihologic	10.454	10.558	10.663	10.770	10.770	Creștere de 1%,incepand cu anul 2020
12	Taxatori-psihologic - fișă medicală	6.196	6.258	6.320	6.383	6.383	Creștere de

C

C

							1%,incepand cu anul 2020
13	Licențe transport	3.150	3.307	3.472	3.645	3.827	Creștere 5% ,incepand cu anul cu 2020
14	Rată+înmatriculare +impozite și taxe auto + casco + RCA + mentenanță + anvelope = TOTAL LEASING	2.101.500	2.101.500	2.101.500	2.101.500	2.101.500	Fara crestere
15	Carburant	1.108.800	1.119.888	1.131.087	1.142.398	827.280	Consum cf. grafic circulatie stabilit pentru 660 .000 km /an.Crestere de 1% incepand cu anul cu 2020
16	Cheltuieli cu salariile	4.205.846	4.367.102	4.565.417	4.773.643	5.012.325	Creștere de 7.89% incepand cu anul 2018 si 5% in perioada 2020-2023
17	Impozite și taxe	110.110	121.121	133.233	146.556	161.212	Creștere 10 % incepand cu anul cu 2020
	TOTAL CHELTUIELI ESTIMATE	7.782.976	7.971.132	8.197.705	8.435.662	8.694.598	

Notă – S-au făcut calculele pentru o rată anuală a inflației de 3 % conform proiecției BNR pentru următorii ani.

Profitul realizat pentru varianta convenita :

Nr. crt.	Explicații	Sumă lei - an				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Profit brut variant I	243.248	342.639	415.368	488.978	554.407

Costuri estimate pentru km efectuat ,conform grafic propus, pentru perioada 2019-2023:

Km estimati grafic = 55.000 Km/luna, respectiv 660. 000 km/an

- Cost lei / Km pentru anul 2020, 11,79 lei / Km;
- Cost lei / Km pentru anul 2021 12,08 lei / Km;
- Cost lei / Km pentru anul 2022 12,42 lei / Km;
- Cost lei / Km pentru anul 2023 12,78 lei / Km;
- Cost lei / Km pentru anul 2024 13,17 lei/Km.

C

C

Rentabilitatea activității de bază – exprimă rentabilitatea activității de bază, marja de profit din exploatare, respectiv eficiența cu care se desfășoară activitatea ($RAB = \frac{\text{Profitul din exploatare}}{\text{Cheltuieli de exploatare}} \times 100$).

- RAB 2020 = 3,10% ;
- RAB 2021 = 4,20% ;
- RAB 2022 = 5,00% ;
- RAB 2023 = 5,70% ;
- RAB 2024 = 6,30% .

Notă – S-au făcut calculele pentru o rată anuală a inflației de 3 % conform proiecției BNR pentru următorii ani.

VII. CONCLUZII

Luând în considerare situația actuală a parcului de tramvaie utilizat pentru executarea obligației de serviciu public de transport persoane prin curse regulate, a stării tehnice a acestora, vechimii, a stării tehnice a caii de rulare și a rețelei de contact, a implementării proiectului de „Modernizare transport public cu tramvaiul în municipiul Botosani”, a considerentelor de ordin tehnico-economic și de protecția mediului, a considerentelor de ordin legislativ, oportunitatea și necesitatea achiziționării de autobuze noi este mai mult decât evidentă pentru o perioadă de 4-5 ani, până la punerea în funcțiune a noii infrastructuri și a noului material rulant.

În vederea realizării transportului public de călători în municipiul Botosani, în condiții de siguranță și de calitate, concretizate prin reducerea costurilor de întreținere și exploatare, reducerea imobilizărilor provenite din cauze tehnice, creșterea satisfacției călătorilor, precum și protecția asupra mediului înconjurător și a vieții de ansamblu a comunității, vă solicităm să aprobați achiziția următoarelor produse:

Denumire	Cantitate	Valoare estimată Lei (fără TVA) pentru o perioadă de 5 ani)
Autobuze pentru transportul urban EURO VI, 9 bucati de 9-10 m, cu podea joasă și cu standarde la nivelul cerintelor actuale	9	10.507.500

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

Estimăm că cele 9 autobuze noi vor fi achiziționate prin licitație publică respectând procedurile și legislația în vigoare.

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

C

C

Având la bază oferte indicative de leasing operațional, am constatat că valoarea estimată incluzând ratele, dobanzile și celelalte servicii incluse pentru achiziția celor 9 autobuze, este de 10.507.500 lei, pe o perioadă de 60 luni cu avans 0%, valoare reziduală 21%. La finalul contractului autobuzele vor fi predate locatarului.

În situația în care se dorește ca acele autobuze să fie achiziționate definitiv, locatarul (proprietarul) după încheierea perioadei contractuale a leasingului operațional va efectua o altă procedură de vânzare a acelor autobuze la valoarea lor reziduală. Astfel dacă se dorește ca Eltrans să deservească și alte trasee din municipiul Botosani cu respectivele autobuze se poate pune în discuție, în condiții legale, a unui drept de preemțiune pentru cumpărare la nivelul valorii reziduale.

Considerăm că varianta de finanțare cea mai practică și oportună la data prezentului Studiu de Oportunitate este LEASINGUL OPERAȚIONAL, cu avans 0%. În anul 2019 se va demara procedura de achiziție publică prin leasing operațional în conformitate cu prevederile Legii 99/2016, cu avans 0%, cu rate egale pe parcursul a 60 de luni (perioada este propusă ca reprezentând 50% din durata de viață a bunurilor conform catalogului de amortizare a mijloacelor fixe).

Taxele de înmatriculare, asigurările RCA+CASCO, lucrările de întreținere, reparații, managementul anvelopelor vor fi incluse în rata lunară fixă de leasing operațional (chiria).

Valoarea estimată a leasingului operațional va fi de aproximativ 10.507.500 lei (valoarea de achiziție a bunurilor + toate cheltuielile aferente enumerate anterior), valoare care ar conduce la o chirie lunară aferentă leasingului operațional, de aproximativ 175.125 lei/lună. Se va solicita în caietul de sarcini, în cazul în care se dorește, posibilitatea achiziționării acestora de către Eltrans sau municipiul Botosani la sfârșitul perioadei de 60 luni, la valoarea reziduală (20-21% din valoarea de achiziție, aproximativ 2.101.500 lei).

Contabil sef
Viorică/Marianciuc

Serv.Expl.Tr.Auto, APPP,BRV
Ioan Comarita

