



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 20. decembrie. 2018, ora 13.00.

Sedinta va avea loc in sala de sedinte a SC Eltrans SA Botosani din str. Calea Nationala nr. 2 si va avea urmatoarea ordine de zi:

1. Prezentarea si aprobarea „Studiului de oportunitate privind achizitia a 9 autobuze noi in sistem de leasing operational” (nr.2786/ 05.11.2018).

2. 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 si pentru aceeasi ora, in data de 27.12.2018.

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



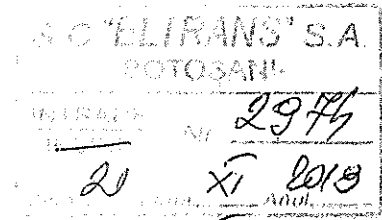


S.C. ELTRANS S.A. BOTOȘANI
Reg.Com.J 07/270/1998; RO 10863041
Calea Națională nr. 2, Botoșani, C.P. 710010
Cod Iban: RO76 RNCB 0041041206050001
BANCA COMERCIALĂ ROMÂNĂ BOTOȘANI
E-mail: office@eltransbt.ro

Tel / fax 0231/518671

CONSILIUL DE ADMINISTRATIE

DECIZIA NR. 36
din 21.11.2018



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 21.11.2018,

avand in vedere ordinea de zi aprobata in unanimitate, analizand materialele supuse aprobarii pe ordinea de zi a sedintei, respectiv „Studiul de oportunitate privind achizitia a 9 autobuze noi in sistem de leasing operational” (nr.2786/ 05.11.2018),

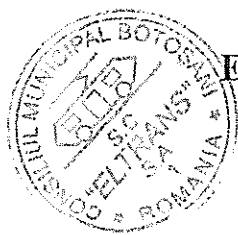
in urma voturilor exprimate in unanimitate de toti membrii C.A. ai SC Eltrans SA Botosani prezenti la sedinta,

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

DECIDE:

Art.1 - Se aproba „Studiului de oportunitate privind achizitia a 9 autobuze noi in sistem de leasing operational” (nr.2786/ 05.11.2018) si se dispune inaintarea lui la AGA SC Eltrans SA Botosani si la Consiliul Local al Municipiului Botosani.

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



Presedinte C.A.,
Ec. Achitei Carmen

C.A.
05.11.2018

S.C. "ELTRANS" S.A.	
-BOTOȘANI-	
INTRARE	Nr. 2786
IESIRE	
Ziua. 05	Luna. XI
	Anul. 2018

VIZAT,
DIRECTOR
Victor IVANESCU



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 prioritare.

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 menționează

Oficiul Registrului Comertului de pe langa Tribunalul Botosani este emis in urma rezolutiei nr. 6136 din 27.12.2010 asupra cererii nr. 31161 din 10.12.2010 prin care s-a solicitat inregistrarea in registrul comertului a mentiunilor referitoare la modificarea actului constitutiv cu privire la : numar de actiuni, capital social, actionari persoane juridice.

Astfel, capitalul social al S.C. ELTRANS S.A. Botosani este de 1.200.000 lei divizat in 480.000 de actiuni a cate 2,50 lei fiecare si 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

In 1989 de intocmeste documentația pentru proiectul "Introducerea transportului în comun cu tramvaiul în municipiul Botoșani".

In 1990 se demareaza 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.

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 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 31.12.2017 societatea deține imobilizări corporale în valoare de 4.017.507 lei (valoare de intrare fără TVA), respectiv 1.034.985 lei (valoare netă, respectiv valoare de intrare minus amortizări), astfel:

Imobilizări corporale la data de 31.12.2017:

Denumire element	Valoare de intrare -lei-	Valoare neta -lei-	Grad de amortizare -%-
Constructii	2.025.883	913.442	55%
Echipamente tehnice, masini, tramvaie	1.967.356	121.543	94%
Mobilier,aparatura birotica etc	24.268	0	100%
TOTAL	4.017.507	1.034.985	

Valoarea patrimoniului public reflectat extracontabil însumează 19.321.775,57 lei, astfel:

- Cale rulare traseu A = 4.246.073,60 lei;
- Cale rulare traseu B = 4.962.679,36 le ;
- Retea contact traseu A = 623.930,30 lei;

- Retea contact traseu B = 1.772.174,03 lei ;
- Statie redresare = 610.729,94 lei;
- Teren STU = 28.519,37 lei;
- Teren Depou = 2.816.847,58 lei;
- Linii trasee-cale rulare = 4.175.824,84 lei;2
- Teren stalpi = 84.996,54 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 2018 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 intre 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 directa 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.

În 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. Mentinerea acestora in functiune se face cu eforturi financiare considerabile, care datorita cresterii salariului minim pe economie si in acelasi timp cresterea preturilor la piese, materiale si subansamble componente devin din ce in ce mai greu de suportat, in conditiile in care veniturile au ramas la acelasi nivel (numarul calatorilor nu a crescut si nici valoarea legitimatiilor de calatorie).

Fiind fabricate intre anii 1975-1980, tramvaiele si-au depasit de mult durata normata de viata, iar in prezent prin profesionalismul si priceperea angajatilor din depou (cati mai sunt) se reuseste mentinerea lor in functiune in vederea asigurarii transportului in siguranta a utilizatorilor tramvaiului.

De asemenea, cu o durata de exploatare de peste 25 ani, infrastructura caii de rulare prezinta in acest moment foarte multe defecte (fisuri, rupturi, uzuri ondulatorii, dale sparte, diferente de nivel etc) care greu mai pot fi gestionate corespunzator, cu tot efortul care se depune în cadrul interventiilor.

III. CONSIDERENTE TEHNICO-ECONOMICE

Durata de exploatare normală, eficientă 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 functionare a mijloacelor fixe aprobat prin Hotararea Guvernului nr. 2.139/2004) dar datorită constrângerilor economice acestea se scot din uz mult mai târziu. În acest sens consideram ca durata de 4-5 ani este una sustenabila care acopera atat perioada de implementare a proiectului cat si cea de exploatare in conditii normale, de eficienta si siguranta in 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;

- *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.

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 si a clientrilor Eltrans , de pe cele doua trasee pe intreaga perioada de implementare a proiectului. Acestea vor înlocui, pe perioada determinata de realizare a invesititiei, tramvaiele existente care sunt depasite din punct de vedere fizic si moral si 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 si in conditiile in care numarul utilizatorilor va creste, avand in vedere confortul sporit ce va fi asigurat.
2. Pe linia 102 preluarea fluxului de calatori se va asigura cu un numar de 3 autobuze care vor circula pe traseu capat 102(G.Enescu)-Gara, in continuare , pentru utilizatorii ce vor calatori in zona industrială sau Piata Mare vor fi disponibile autobuzele de pe traseul 101, cu acelasi cost al calatoriei.

Calitatea serviciului si confortul calatoriei 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 defectiunilor 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 1.600.000 euro, echivalent a 7.440.000 lei (curs euro 4.65 lei/eur), fără TVA.

Avand in vedere faptul ca autobuzele vor deservi transportul public doar pe cele doua linii actuale de tramvai si in perioada limitata de timp, varianta creditului bancar este exclusa deoarece costurile sunt mai mari iar la terminarea proiectului de modernizare a infrastructurii de tramvai, acele autobuze nu-si vor mai avea utilitatea.

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 operațional 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 operațional

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

Leasingul reprezintă operațiunea prin care ”o parte, denumită locator/finanțator, transmite pentru o perioadă determinată dreptul de folosință asupra unui bun, al cărui

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

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

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

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

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 locatarul 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.

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 birocrăția specifică deținerii unui vehicul.

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

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

Beneficiile Leasingului Operațional fara avans

- Beneficii financiare

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

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

- Beneficii operaționale

Un parc auto nou și potrivit. Prin leasing operațional fără avans se facilitează alegerea exactă a mașinilor, adaptarea și personalizarea acestora, în funcție de nevoile

specifice de transport. Astfel autovehiculele flotei vor fi noi și potrivite pentru activitățile respective.

Mobilitate asigurata. 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

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 (varianta cu taxatori);
- b) Opțiunea 2 – cu autobuze (varianta 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; această 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, pastrarea 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 valoarea 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, mărinț 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 operațională.

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. = 11,13 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

Nepunând în calcul salariile compensatorii în cazul disponibilizărilor și investițiile în taxarea automată.

Din start se observă că opțiunea b) nu este de luat în calcul.

Analiza veniturilor pentru perioada implementării proiectului:

Nr. Crt.	Explicații	Sumă lună ,baza calcul pentru anul 2019	Sumă an - lei					Observații
			2019	2020	2021	2022	2023	
1	Venituri bilete	70.000 bilete x 2,50 lei = 175.000 lei 147060 lei / lună fără TVA	1.764.720	1.941.192	2.038.252	2.140.165	2.247.173	Creșteri de 10 % începând cu 2020, cu 5 % în 2021, 2022, 2023
2	Venituri abonamente	1.700 ab. X 63 lei/ab. = 107.100 lei 90.000 lei/lună fără TVA	1.080.000	1.188.000	1.247.400	1.309.770	1.375.259	Creșteri de 10 % începând cu 2020, cu 5 % în 2021, 2022, 2023
3	Venituri gratuități pensionari	6.800 pens. X 45 lei/ab. = 306.000 lei 257.142 lei/lună fără TVA	3.085.704	3.178.275	3.273.623	3.371.831	3.472.985	Creștere 3% în fiecare an începând cu 2020
4	Venituri gratuități elevi	2.200 ab. X 41 lei/ab. = 90.200 lei 73.062 lei/lună fără T.V.A.	876.744	903.046	930.137	958.041	986.732	„
5	Venituri persoane cu handicap	560 ab. X 65 lei/lună = 36.400 lei 29.484 lei/lună fără TVA	353.808	364.422	375.354	386.614	398.212	„
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	480.000	430.000	480.000	480.000	480.000	Fără creștere
	TOTAL		7.688.415	8.102.374	8.392.205	8.693.860	9.007.800	

Analiza cheltuielilor:

Nr. Crt.	Explicații		2020	2021	2022	2023	Obs.
		2019					
1	Apă, canal	21.600	22.248	22.915	23.602	24.310	Creștere 3% ,incepand cu anul 2020

2	Gunoii	3.600	3.708	3.819	3.934	4.052	Creștere 3% ,incepand cu anul 2020
3	Poștale, com. bancare	14.000	14.140	14.281	14.423	14.567	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	9.226	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	70.000	72.102	74.263	76.491	78.784	Creștere 3% incepand cu anul cu 2020
10	Gaz, energie	30.000	30.900	31.827	32.781	33.764	Creștere 3% incepand cu anul cu 2020
11	Șoferi/vatmani-avize, fișă aptitudini, psihologic	10.350	10.454	10.558	10.663	10.770	Creștere de 1%,incepand cu anul 2020
12	Taxatori-psihologic - fișă medicală	6.135	6.196	6.258	6.320	6.383	Creștere de 1%,incepand cu anul 2020
13	Licențe transport	3.000	3.150	3.307	3.472	3.645	Creștere 5% ,incepand cu anul cu 2020
14	Rată+înmatriculare+impozite și taxe auto + casco + RCA + mentenanță + anvelope = TOTAL LEASING	1.493.360	1.568.028	1.646.429	1.728.750	1.815.187	Creștere 5 % incepand cu anul cu 2020
15	Carburant	1.824.372	1.842.616	1.861.042	1.879.652	1.898.448	Consum cf. grafic circulatie stabilit pentru 660 .000 km /an.Creștere de 1% incepand cu anul cu 2020
16	Cheltuieli cu salariile	4.024.658	4.205.846	4.367.102	4.565.417	4.773.643	Creștere de 7.89% incepand cu anul 2018 si 5% in perioada 2020-2023
17	Impozite și taxe	91.000	110.110	121.121	133.233	146.556	Creștere 10

							% incepand cu anul cu 2020
	TOTAL CHELTUIELI ESTIMATE	7.681.301	7.979.220	8.252.992	8.569.171	8.900.918	

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				
		2019	2020	2021	2022	2023
1	Profit brut variant I	7.114	123.154	139213	124.689	106.882

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

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

- Cost lei / Km pentru anul 2019, 11,63 lei / Km;
- Cost lei / Km pentru anul 2020 12,08 lei / Km;
- Cost lei / Km pentru anul 2021 12,50 lei / Km;
- Cost lei / Km pentru anul 2022 12,98 lei / Km;
- Cost lei / Km pentru anul 2023 13,48 lei/Km.

Rentabilitatea activității de bază – exprimă rentabilitatea activității de bază, marja de profit din exploatare, respectiv eficiența cu care se desfășoară activitatea (RAB = Profitul din exploatare / Cheltuieli de exploatare x 100).

- RAB 2019 = 0,09 ;
- RAB 2020 = 1,54 ;
- RAB 2021 = 1,69 ;
- RAB 2022 = 1,46;
- RAB 2023 = 1,20

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 in 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 perioada de 4-5 ani, pana la punerea in functiune a noii infrastructuri si 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 perioada de 5 ani)
Autobuze pentru transportul urban EURO VI9 bucati de 9-10 m, cu podea joasă si cu standarde la nivelul cerintelor actuale	9	7.440.000

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 licitatie publica respectand procedurile si legislatia in vigoare.

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

Având la bază oferte indicative de leasing operațional, am constatat că valoarea estimată incluzând ratele, dobanzile si celelalte servicii incluse pentru achiziția celor 9 autobuze, este de 7.440.000 lei, pe o perioada de 60 luni cu avans 0%, valoare reziduală 21%. La finalul contractului autobuzele vor fi predate locatarului.

In situatia in care se doreste ca acele autobuze sa fie achizitionate definitiv, locatarul(proprietarul) dupa incheierea perioadei contractuale a leasingului operational va efectua o alta procedura de vanzare a acelor autobuze la valoarea lor reziduala. Astfel daca se doreste ca Eltrans sa deserveasca si alte trasee din municipiul Botosani cu respectivele autobuze se poate pune in discutie, in conditii legale, a unui drept de preemtiune pentru cumparare 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 2018 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 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 7.440.000 lei (valoarea de achiziție a bunurilor + toate cheltuielile aferente enumerate anterior), valoare care ar conduce la o chirie lunară aferentă leasingului operațional, de aproximativ 124.000 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 1.562.400 lei).

Contabil sef
Liliana MELINTE

Sef department tehnic
Bogdan Ciprian BUHAIANU

Sef Serv.Expl.Tr.Auto, APPP,BRV
Ioan COMARITA