

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

<p>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local</p>	<p>Titlu apel proiect PNRR/2022/C10</p> <p>"Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția a unui număr 22 de troleibuze cu emisii zero sau cu baterii"</p>
<p>1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)</p>	<p>Transportul public în Municipiul București cuprinde următoarele moduri: autobuze, tramvaie, troleibuze și metrou. Primele trei moduri se încadrează în categoria transportului public de călători de suprafață, pe când metroul este transport public în subteran. Totodată, entitățile care coordonează cele două categorii sunt diferite, respectiv Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov pentru transportul de suprafață și Ministerul Transporturilor pentru transportul subteran.</p> <p>În Regiunea București - Ilfov funcționează 200 linii de transport public, dintre care 135 sunt linii urbane, operate cu autobuze, tramvaie și troleibuze, iar 65 sunt linii regionale, operate cu autobuze. Numărul total al traseelor de tramvaie este 22, dintre care linia 1 funcționează 24 de ore pe zi. Numărul total al traseelor de troleibuze este 16. Numărul total al traseelor de autobuze este 162, dintre care 72 linii urbane de zi, 65 linii regionale și 25 linii de noapte. Două linii funcționează 24 de ore din 24: linia 610 Romprim - Banu Manta și 783 Piața Unirii - Aeroportul Internațional Henri Coandă, iar linia 327 funcționează pe perioada desfășurării cursurilor școlare.</p> <p>Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov (denumită în continuare TPBI) a fost înființată în octombrie 2017 și este persoană juridică de drept privat cu statut de utilitate publică, recunoscut prin efectul legii destinate exercitării și realizării în comun a competențelor autorităților administrației publice locale referitoare la furnizarea serviciilor de transport public, în temeiul dispozițiilor Legii nr. 51/2006 republicată cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 92/2007 serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, fiind constituită ca asociere a tuturor celor 42 de autorități locale ale regiunii București - Ilfov, cu următoarele responsabilități:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordonează implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov 2016-2030 și actualizează planul ori de câte ori este necesar; • Elaborează planul integrat de transport și circulație la nivelul regiunii pentru transportul public de călători și monitorizează implementarea lui; • Asigură integrarea tarifară și introducerea sistemelor moderne de e-ticketing și management de trafic și transport; • Elaborează norme, proceduri, standarde pentru toate tipurile de transport ținând cont de practicile europene și noile tehnologii; • Încheie contractele cu operatorii de transport public de călători și monitorizează realizarea acestor contracte și a indicatorilor de performanță; • Asigură monitorizarea transportului; • Efectuează plățile compensatorii către operatori și urmărește eficientizarea cheltuielilor publice; • Urmărește implementarea proiectelor de investiții; • Coordonează înființarea unui centru de instruire, formare și dezvoltare profesională pentru lucrătorii din domeniu. <p>Autoritățile publice locale membre TPBI, prin act administrativ, și-au delegat atribuțiile</p>



privind organizarea serviciului de transport public local de călători către asociație, fapt ce permite o abordare integrată la nivelul regiunii.

Ca parte din strategia pe termen scurt de implementare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov 2016-2030 și ca necesitate de conformare cu prevederile Regulamentului 1370/2007 și cu legislația națională, a derivat oportunitatea încheierii unui Contract de delegare a gestiunii serviciilor de transport public de călători prin atribuire directă. În acest sens, în anul 2018 (17 septembrie) a fost încheiat un contract de servicii publice în regim de urgență cu atribuire directă pe perioadă determinată (2 ani) către operatorul STB SA, după publicarea prealabilă în JOUE. Ulterior, au fost încheiate contracte de servicii cu alți operatori regionali care prestau predominant pe traseele din județul Ilfov.

Ca parte a strategiei pe termen lung, începând cu iulie 2021 au fost semnate contracte de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători pe o perioadă de 10 ani pentru realizarea serviciului de transport public de călători în regiunea București - Ilfov pentru un program de transport de aproximativ 95 mil. km pe an, după cum urmează:

Situația contractelor de delegare a gestiunii este prezentată mai jos:

Operator	Data semnare	Valabilitate
STB SA	29.07.2021	10 ani
STV SA	29.07.2021	10 ani
ECOTRANS STCM	29.07.2021	10 ani
REGIO SERV TRANSPORT	14.05.2021	1 an

Conform contractelor încheiate, valorile planificate pentru anul 1 de prestație sunt următoarele:

Operator	Mod transport	Program de transport (km estimați) pentru 1 an de contract	
STB SA	Tramvai	18.193.183,93	
	Troleibuz	9.486.714,44	
	Autobuz	Urban	53.568.699,45
		Regional	13.467.402,93
STV SA	Autobuz	Regional	9.249.795,91
Ecotrans STCM SRL	Autobuz	Regional	1.106.333,94
Regio Serv Transport SRL	Autobuz	Regional	342.158,3

Contractele de servicii publice au fost încheiate între operatori și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov (TPBI). Contractele acoperă serviciile prestate cu autobuze, tramvaie și troleibuze pe teritoriul administrativ al Municipiului București și serviciile prestate cu autobuze pe o parte din traseele Județului Ilfov, conform programului de transport.

Având în vedere distribuția operatorilor pe trasee (aria deservită), precum și experiența acestora în operarea mijloacelor de transport, atenția va cădea exclusiv către operatorul STB SA. În consecință, inclusiv mijloacele de transport care fac obiectul acestui studiu, respectiv troleibuzele ce se propun a fi achiziționate, se vor da spre exploatare operatorului de transport public de călători Societatea de Transport București STB SA.

Regiunea București - Ilfov beneficiază de o rețea extinsă de infrastructură pentru transportul public multi-modal, dar una care a avut de suferit de-a lungul anilor din cauza lipsei finanțărilor pentru mentenanță sau investiții și care este afectată de separarea rigidă între modurile de transport, la anumite niveluri.

Suprafața totală a Regiunii București-Ilfov este de 7.821 km², din care 13,1% reprezintă teritoriul administrativ al Municipiului București și 86,9% al județului Ilfov.

Sistemul de transport operat de STB SA cuprinde o lungime a traseelor de transport public de 2420 de km (cale dublă), lungimea traseelor fiind împărțită în 273 km tramvaie, 152 km troleibuze și autobuze și 1995 km din care 801 km linii regionale, iar structura rețelei de transport este distribuită conform tabelului următor:

Tipuri de vehicul	(km)
I. TRAMVAIE	340,19
din care:	
- în rețea stradală	286,68
din care:	
- cu dale de beton	67,84
- linie tip CF	80,10
- șină cu canal	138,76
- în incinta depourilor	33,70
- echivalentul desfășurat al pieselor speciale din rețeaua de cale	19,81
II. TROLEIBUZE	148,70
din care:	
în rețea stradală	137,73
în incinta depourilor	10,97
III. AUTOBUZE	1.490

Parcul de vehicule al operatorului STB SA este format dintr-un număr de 2159 de vehicule, din care 1527 autobuze, 227 troleibuze și 405 tramvaie. Tabelul de mai jos conține informații referitoare la tipul vehiculelor, anul de fabricație, norma de poluare, capacitatea de transport și alte caracteristici. Toate mijloacele de transport sunt dotate cu sisteme automate de taxare (validatoare pentru carduri contactless și bilete) și panouri de informare la interior, iar trei sferturi din vehicule din tot parcul STB SA este echipat aferent cu sistemul de management flotă (computer de bord cu monitorizare GPS și consolă șofer).

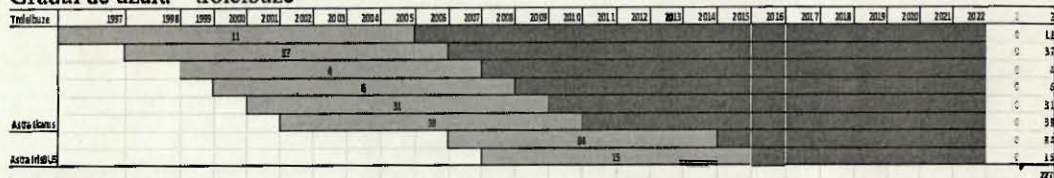
Categorie vehicul	Producător	Număr vehicule	Tip motor	Norma poluare	An fabricație	Capacitate vehicule	Aer cond	Afișaj informații călători	Platforma dizab.	GPS	Validatoare carduri
Autobuz 12m	Mercedes	497	Diesel	Euro 3	2006	106	1/2 Da	Da	Da	Da	Da
Autobuz 12m	Mercedes	500	Diesel	Euro 4	2009	103	Da	Da	Da	Da	Da
Autobuz 12m	Mercedes	130	Hibrid	Euro 6	2020	107	Da	Da	Da	Da	Da
Autobuz 12m	OTOKAR	371	Diesel	Euro 6	2019	98	Da	Da	Da	Da	Da
Autobuz articulat 18m	OTOKAR	29	Diesel	Euro 6	2019	147	Da	Da	Da	Da	Da
Troleibuz 12m	ASTRA IKARUS	128	Electric	ZEV	1997-2002	101	Nu	Da	Nu	Nu	Da
Troleibuz 12m	ASTRA IRISBUS	99	Electric	ZEV	2006-2008	104	Nu	Da	Da	Da	Da
Tramvai 20m	BUCUR I-V2AT	9	Electric	ZEV	2004	187	Nu	Nu	Nu	Nu	Da
Tramvai 25m	Bucur LF	5	Electric	ZEV	2011	267	Nu	Da	Da	Da	Da
Tramvai 25m	Bucur LF CA	11	Electric	ZEV	2012	263	Nu	Da	Da	Da	Da
Tramvai 14m	T4R	31	Electric	ZEV	1974	147	Nu	Nu	Nu	Nu	Da
Tramvai 26m	V3AM	274	Electric	ZEV	2000	299	Nu	Nu	Nu	Nu	Da
Tramvai 26m	V3AM2S	8	Electric	ZEV	2009	299	Nu	Da	Nu	Nu	Da
Tramvai 26m	V3AM-2S	6	Electric	ZEV	2006	299	Nu	Nu	Nu	Nu	Da
Tramvai 26m	V3AMCA	4	Electric	ZEV	1996	299	Nu	Da	Nu	Nu	Da
Tramvai 27m	V3AMCHPPC	46	Electric	ZEV	2008	271	Nu	Da	Da	Nu	Da
Tramvai 26m	V3AMPPC	4	Electric	ZEV	2005	299	Nu	Da	Nu	Nu	Da
Tramvai 26m	V3A-PPC-CA	7	Electric	ZEV	1996	299	Nu	Da	Da	Nu	Da

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Actualul parc de troleibuze, cu o vechime medie de aproximativ 18,46 de ani, face față cu greu la necesitățile unui transport sustenabil. În decursul ultimilor ani, parcul de troleibuze a scăzut drastic de la 302 troleibuze în 2017 la 227 de troleibuze în inventarul actual al operatorului de transport.

Astfel, din cauza numărului redus de troleibuze din parcul de vehicule, a frecvențelor defecte și a reparațiilor care trebuie efectuate, la anumite intervale orare operatorul public STB SA este nevoit să reducă frecvența în stațiile de transport întrucât nu dispune de parc care să înlocuiască troleibuzele nefuncționale/care se defectează pe trasee. Din această perspectivă, nu numai că întreținerea actualului parc de troleibuze este costisitoare, ci și dăunătoare din perspectiva pasagerilor care sunt nevoiți să aștepte mai mult în stații pentru a călători.

Gradul de uzură – troleibuze



- Durata normală de funcționare
 Depășire durata normală de funcționare
 1 Vehicule în termen de funcționare normală
 2 Vehicule cu termenul de funcționare depășit
 Sursa: STB SA

Numărul defectelor tehnice în anul 2020 raportat la mil.veh.km. realizați a fost de 239,86 de cazuri.

Pe tipuri de vehicule situația este următoarea:

Categoria de vehicul	Nr. cazuri la mil.veh.km. 2020
Tramvaie	259,6
Troleibuze	457,14
Autobuze	205,87

Unități cu rezultate peste medie:

Categoria de vehicul	Unitatea	Nr.def.la mil.veh.km.
Tramvaie	Militari	422,93
	Alexandria	384,3
Troleibuze	Bujoreni	548,97
	V.Luminoasă	477,18
Autobuze	Ferentari	343,17
	Giurguiului	234,09

Parcul de troleibuze a înregistrat în ultimii ani o pondere mare a defectelor, pe ansambluri ponderea defectelor o deține instalația de forță - 41,88%, instalația de aer - 17,03% și ansamblul caroseriei - 13,61%, conform ultimului raport de activitate al STB SA.

La instalația de forță ponderea defectelor o dețin motoarele electrice - 46,55% față de total (74,23 cazuri la mil. km. parcurși). La acest ansamblu cele mai multe defecte s-au înregistrat la depoul Vatra Luminoasă (844 cazuri), iar pe mărci la ASTRA Ikarus - 1100 cazuri - 217,88 cazuri la mil. km. parcurși.

La instalația de aer ponderea este deținută de defectele apărute la compensare cu 53,32% (34,58 cazuri la mil. km. parcurși). La acest ansamblu cele mai multe defecte s-au înregistrat la depoul Vatra Luminoasă (315 cazuri), iar pe mărci la Astra Ikarus - 473 cazuri (93,69 cazuri la mil. km. parcurși).

La ansamblul caroserie cel mai frecvent s-au defectat ușile de acces cu 76,84% (39,82 cazuri la mil. km. parcurși). La acest ansamblu cele mai multe defecte s-au înregistrat la depoul Vatra Luminoasă (293 cazuri), iar pe mărci la IrisBUS Astra - 328 cazuri (68,31 cazuri la mil. km. parcurși)

	<p>Din analiza defectelor pe linii, s-au constatat ca deficitare următoarele trasee: 69 (636 cazuri), 86 (362 cazuri), 66 (331 cazuri), 76 (303 cazuri) și 96 (302 cazuri).</p> <p>Investiția este justificată de gradul de uzură al parcului de troleibuze utilizat în efectuarea programului de transport, precum și de numărul tot mai mare al defectelor înregistrate cauzate de starea tehnică a troleibuzelor.</p> <p>În acest sens, considerăm oportună achiziționarea a 200 de troleibuze noi, suplimentar față de cele 100 troleibuze noi care urmează a fi achiziționate prin Fondul de Mediu, pentru a putea asigura funcționalitatea la capacitate de 100% a liniilor existente de troleibuz, precum și asigurarea unei rezerve în cazul unor defecte pe traseu sau necesar de suplimentare în caz de forță majoră/evenimente speciale.</p> <p>Cele 200 de troleibuze, caracterizate de emisii zero, fiind bazate pe tracțiune electrică vor contribui la „recuperarea” excesului de noxe, contribuind astfel la creșterea calității aerului, în condițiile în care energia electrică consumată este produsă 100% de hidrocentrale, reprezentând o sursă de energie verde.</p> <p>De asemenea, prin modernizarea sistemului de transport public cu troleibuze moderne dotate cu accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități, cu sisteme de e-ticketing modern și cu un confort crescut vor conduce la creșterea atractivității utilizării lor de către bucureșteni în detrimentul vehiculelor personale, fapt care va avea un impact semnificativ în creșterea calității aerului prin reducerea emisiilor generate de autovehiculele personale.</p> <p>Din analiza gradelor de încărcare rezultă un nivel mai ridicat în intervalele orare 07:00 - 09:00 și 15:00 - 17:00, în special pe următoarele linii: linia 66 cu gradul maxim de încărcare III-IV, deservit de un număr maxim de 14 troleibuze; linia 85 cu gradul maxim de încărcare III-IV, deservit de un număr maxim de 10 troleibuze; linia 70 cu gradul maxim de încărcare III, deservit de un număr maxim de 14 troleibuze; linia 79 cu gradul maxim de încărcare III, deservit de un număr maxim de 8 troleibuze; linia 86 cu gradul maxim de încărcare III-IV, deservit de un număr maxim de 12 troleibuze; linia 69 cu gradul maxim de încărcare IV-V, deservit de un număr maxim de 23 troleibuze. Totalul vehiculelor programate pentru deservirea liniilor specificate este de 81 troleibuze IRISBUS și IKARUS de 12m lungime.</p>
<p>3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local</p>	<p>Municipalitatea a demarat o serie de activități pentru creșterea atractivității transportului în comun și încurajarea cetățenilor de a renunța la transportul cu autovehiculele personale pentru a reduce poluarea, precum și congestiile din trafic. Printre aceste activități Primăria Municipiului București a întreprins demersuri care vizează achiziția de mijloace de transport noi, mai puțin poluante, conform prezentării de mai jos.</p> <p>Astfel, prin HCGMB nr. 394/21.12.2016 s-a aprobat achiziționarea de către Municipiul București a unui număr de 400 de autobuze urbane (320 de autobuze din gama de 12 m, 50 de autobuze din gama de 10 m și 30 de autobuze articulate din gama de 18 m) și a 100 de troleibuze din gama de 12m. Referitor la investițiile pentru parcul de troleibuze, până în prezent acestea nu s-au concretizat.</p> <p>Prin programul privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, Municipiul București a încheiat cu Administrația Fondului pentru Mediu, contractul de finanțare nr. 39/N/GES/28.12.2018, pentru achiziționarea a 100 de troleibuze și a 430 de autobuze hibrid. Autobuzele hibrid au fost achiziționate și sunt utilizate în prestarea serviciului de transport public din Municipiul București.</p>
<p>4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare</p>	<p>Suplimentar față de achizițiile de vehicule pentru înnoirea și extinderea parcului de mijloace de transport, Municipiul București are în implementare o serie de proiecte pe care le prezentăm succint mai jos.</p>



de la nivel local	<p>Prin HCGMB nr. 225/19.04.2018 s-a aprobat Studiul de oportunitate "Achiziționare tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55", studiu care propune achiziționarea de către Municipiul București a unui număr de 100 de tramvaie din gama de până la 36 m. Urmare a acestui studiu, Primăria Municipiului București a depus 8 cereri de finanțare pentru achiziția a 100 de tramvaie în cadrul apelului de proiecte POR/2017/3/3.2/1/BI aferent Programului Operațional Regional 2014-2020, axa prioritară 3, prioritatea de investiții 4e, Obiectivul Specific 3.2. - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă. La acest moment, proiectele se află în curs de implementare.</p> <p>Prin programul privind îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, Municipiul București a încheiat cu Administrația Fondului pentru Mediu, contractul de finanțare nr. 39/N/GES/28.12.2018, pentru achiziționarea a 100 de troleibuze și a 130 de autobuze hibrid. Privitor la investițiile în parcul de troleibuze, în prezent acestea sunt în curs de implementare.</p> <p>Totodată, prin HCGMB nr. 376/20.06.2018 s-a aprobat Studiul de oportunitate "Achiziționare autobuze electrice necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe 14 trasee în Municipiul București" și pe baza acestuia Primăria Municipiului București depus 4 proiecte pentru achiziția a 100 autobuze electrice ce vor circula pe 14 trasee care tranzitează centrul capitalei. Proiectele se află în curs de implementare.</p>
5. Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	<p>În ceea ce privește corelarea investiției propuse cu proiectele pentru care se aplică la finanțare, Primăria Municipiului București are în curs pregătirea documentațiilor tehnico-economice care vor face obiectul unor proiecte finanțate prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027. În acest sens, Municipiul București intenționează să finanțeze investiții care vizează achiziții suplimentare de vehicule, sistemul de management trafic, informarea călătorilor în stații și investiții în infrastructura tehnico-edilitară.</p> <p>Proiectele anterior menționate vor avea în vedere prioritizarea transportului public față de traficului general, activitate care va fi susținută atât de existența intersecțiilor în BTMS de pe traseele care tranzitează orașul, cât și prin introducerea benzilor dedicate acolo unde condițiile din teren vor permite.</p> <p>În consecință, achiziționarea de vehicule noi va contribui la implementarea cu succes a măsurilor complementare proiectelor pentru care se va aplica la finanțare.</p>
6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	<p>În ceea ce privește efectele pozitive ale investiției propuse, redăm mai jos beneficiile achiziționării mijloacelor de transport pentru Municipiul București.</p> <p>Angajamentul autorităților publice bucureștene de a implementa o politică prietenoasă cu mediul bazată pe reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și particule aflate în suspensie, asigură astfel premisele creșterii calității aerului, îmbunătățirea parametrilor de mediu în Municipiul București și creșterea atractivității transportului public în comun în detrimentul autovehiculelor personale.</p> <p>Preconizăm o creștere de peste 700.000.000 de călătorii (aproximativ 350.000.000 de pasageri) pentru transportul public de suprafață din Municipiul București până în anul 2030, creșterea fiind susținută de investițiile pentru înnoirea: parcului de vehicule, infrastructurii pentru transportul verde, punctelor de reîncărcare pentru vehicule electrice și a infrastructurii de sisteme inteligente de management al transporturilor, corelate cu creșterea produsului intern brut preconizat de Comisia Națională de Strategie și Prognoză și Economist Intelligence Unit.</p> <p>De asemenea, din punct de vedere al calității aerului, investiția propusă contribuie la continuarea demersurilor inițiate de municipiul pentru reducerea poluării din oraș, măsuri care se regăsesc atât în PMUD, cât și în PICA.</p> <p>Principalul avantaj al investiției în vehicule de tip troleibuze constă în „emisii 0” de poluanți în marile orașe. Poluarea atmosferică în amonte se va produce dacă energia electrică este produsă prin metode fosile. Cu toate acestea, centralele electrice pot</p>



		<p>controla astfel de emisii mai eficient decât motoarele mici și, de asemenea, poluarea centralelor electrice are loc în zonele de poluare mai puțin critice decât în cazul în care funcționează autobuzele.</p> <p>Totodată, un alt avantaj al utilizării troleibuzelor în Municipiul București este dat de modul în care este produsă energia electrică de către furnizorul de energie electrică a operatorului de transport STB SA, energia produsă fiind 100% din hidrocentrale, rezultând în emisii zero atât în oraș, cât și în amonte.</p>
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	<p>Conform condițiilor de aplicare, respectiv criteriilor de eligibilitate ce trebuie îndeplinite pentru finanțarea investiției propuse din PNRR, conform ghidului specific aferent apelului de proiecte PNRR/2022/C10 solicitantul finanțării - Municipiul București se încadrează în cadrul categoriei de solicitanți eligibili pentru investiții în mobilitatea urbană durabilă - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante).</p> <p>În ceea ce privește modul de îndeplinire a condițiilor de eligibilitate a activităților și cheltuielilor aferente investiției, acestea se încadrează în intervențiile eligibile de tip:</p> <ul style="list-style-type: none"> troleibuze cu emisii zero sau cu autonomie extinsă (baterii). <p>Totodată, din punct de vedere al condițiilor ce trebuie îndeplinite, redăm mai jos condițiile pe care investiția propusă le atinge:</p> <ul style="list-style-type: none"> Alinierea investiției cu măsurile prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 - 2030 regiunea București - Ilfov, document strategic aprobat în anul 2017; Asigurarea corelării investiției cu serviciile de mobilitate urbană din zona de funcționare și zona periurbană este îndeplinită prin integrarea și colerarea investiției propuse cu celelalte proiecte în implementare, existente la nivelul Municipiului București; Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale prin asigurarea prioritizării și promovării transportului public, măsuri ce includ planificarea benzilor și traseelor dedicate transportului public, pe arterele cele mai frecventate și congestionate acolo unde situația din teren permite (străzi/bulevarde cu minim două benzi pe sens). <p>Indicatorul obiectivului de investiții este reprezentat de 200 mijloace de transport achiziționate.</p>
8.	Descrierea procesului de implementare	<p>Graficul de livrare și recepția mijloacelor de transport se va face de către beneficiar - Municipiul București și furnizor, constituind elemente componente ale contractului de furnizare bunuri. Cele două elemente vor ține cont de încadrarea temporală de implementare aferente surselor de finanțare.</p>
9.	Alte informații	<p>Față de informațiile prezentate în secțiunile anterioare, considerăm necesară includerea datelor referitoare la costurile estimative ale implementării investiției propuse în integralitatea sa.</p> <p>Urmare a cercetării de piață, rezultă o valoare estimată de achiziție pentru un troleibuz nou cu autonomie de minim 20 km de 590.000 euro, preț fără TVA pentru cele de 12m lungime, iar pentru troleibuz articulat cu autonomie de minim 20 km de 680.000 euro, preț fără TVA, la cursul euro la 31.03.2022: 4.9466 lei</p> <p>$100 \times 590.000 = 59.000.000$ euro, respectiv 291.849.400,00 lei - troleibuze de 12m lungime cu autonomie</p> <p>$100 \times 680.000 = 68.000.000$ euro, respectiv 336.368.800,00 lei - troleibuze de 18m lungime (articulate) cu autonomie</p> <p>Rezultă o valoare estimată a investiției de 628.218.200,00 lei fără TVA pentru achiziția a 100 troleibuze de 12m lungime cu autonomie de minim 20 km și a 100 troleibuze de 18m lungime (articulate) cu autonomie de minim 20 km..</p>

NUME SI PRENUME

DATA

SEMNĂTURA



Acord de parteneriat

nr. _____ / _____

pentru realizarea proiectului:

"Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția a unui număr 22 de troleibuze cu emisii zero sau cu baterii"

Art. 1. Părțile

- 1. **Municipiul București**, având calitatea de **Lider de parteneriat (Partener 1)**
- 2. **Orașul/Comuna....., județul Ilfov**, având calitatea de **Partener 2**

au convenit următoarele:

Art. 2. Obiectul

Obiectul acestui parteneriat este de a stabili drepturile și obligațiile părților, contribuția financiară proprie a fiecărei părți la bugetul proiectului, precum și responsabilitățile ce le revin în implementarea activităților aferente proiectului: "Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public prin achiziția a unui număr 22 de troleibuze cu emisii zero sau cu baterii", care este depus în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, Axa I.1 – Mobilitate urbană durabilă, investiția I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) - apel de proiecte PNRR/2022/C10, precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a contractului de finanțare.

(1) Presentul acord se constituie anexă la cererea de finanțare.

Art. 3. Roluri și responsabilități în implementarea proiectului

(1) Rolurile și responsabilitățile sunt descrise în tabelul de mai jos și corespund prevederilor din Cererea de finanțare:

Organizația	Roluri și responsabilități
Lider de parteneriat (Partener 1)	<ul style="list-style-type: none">1. Elaborare caiet de sarcini pentru achiziție vehicule nepoluante (aproximativ 22 troleibuze de 12 m lungime)2. Organizare licitație și încheiere contract pentru achiziție vehicule nepoluante, recepție – 55.254.354 lei
Partener 2	<ul style="list-style-type: none">1. Împuternicește Liderul de proiect pentru derularea proiectului2. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrative3. Pune la dispoziția Liderului de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres



(2) Contribuția la finanțarea cheltuielilor totale ale proiectului

Partenerii vor asigura **contribuția la finanțarea cheltuielilor neeligibile** ale proiectului așa cum este precizat în Cererea de finanțare și în prezentul acord.

Organizația	Contribuția (unde este cazul)
Lider de parteneriat (Partener 1)	8.642.293
Partener 2	0

Responsabilitățile privind derularea fluxurilor financiare se vor realiza în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 124/13.12.2021 și ale Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 124/13.12.2021, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 209/14.04.2022.

Art. 4 Perioada de valabilitate a acordului de parteneriat

Perioada de valabilitate a acordului începe la data semnării prezentului Acord și încetează la data la care Contractul de Finanțare aferent proiectului își încetează valabilitatea. Prelungirea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare conduce automat la extinderea Perioadei de valabilitate a prezentului acord.

Art 5. Drepturile și obligațiile Liderului de parteneriat (Partener 1)

A. Drepturile liderului de parteneriat

(3) Liderul de parteneriat are dreptul să solicite celorlalți parteneri furnizarea oricăror informații și documente legate de proiect, în scopul elaborării rapoartelor de progres, a cererilor de transfer/plată, sau a verificării respectării normelor în vigoare privind atribuirea contractelor de achiziție.

B. Obligațiile liderului de parteneriat

(1) Liderul de parteneriat (Partener 1) va semna Cererea de finanțare și Contractul de finanțare.

(2) Liderul de parteneriat (Partener 1) va consulta partenerii cu regularitate, îi va informa despre progresul în implementarea proiectului și le va furniza copii ale rapoartelor de progres și financiare.

(3) Propunerile pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, parteneri etc.), trebuie să fie convenite cu partenerii înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

(4) Liderul de parteneriat este responsabil cu transmiterea către MDLPA a cererilor de transfer/plată, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale.

(5) Liderul de parteneriat va derula procedura de achiziție publică în numele și pe seama partenerului 2 și va elabora documentațiile de atribuire necesare realizării procedurii de atribuire a contractului de achiziție publică. Liderul de parteneriat are obligația de a respecta prevederile legislației naționale și comunitare în vigoare în domeniul achizițiilor publice, ajutorului de stat, egalității de șanse, dezvoltării durabile, comunicării și publicității în implementarea activităților proprii.



- (6) Liderul de parteneriat va informa partenerul 2 cu privire la rezultatul procesului de atribuire a contractului de achiziție.
- (7) Liderul de parteneriat va asigura finanțarea cheltuielilor neeligibile și neprevăzute aferente acestuia.
- (8) Liderul de parteneriat are obligația păstrării tuturor documentelor proiectului în original, precum și copii ale documentelor partenerilor, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu legislația comunitară și națională. Toate documentele vor fi păstrate până la închiderea oficială a PNRR sau până la expirarea perioadei de durabilitate a proiectului, oricare intervine ultima.
- (9) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/obiectivelor aferenți activităților proprii, liderul de parteneriat și partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la transfer/plată.
- (10) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul.
- (11) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (12) Liderului de parteneriat este responsabil pentru neregulile identificate în cadrul proiectului aferente cheltuielilor proprii conform notificărilor și titlurilor de creanță emise pe numele său de către MDLPA.



Art. 6. Drepturile și obligațiile partenerilor

A. Drepturile Partenerului 2

- (13) Partenerul 2 nu angajează cheltuieli.
- (14) Partenerul 2 are dreptul să fie consulta cu regularitate de către liderul de parteneriat, să fie informat despre progresul în implementarea proiectului și să i se furnizeze, de către liderul de parteneriat copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (15) Partenerul are dreptul să fie consultat, de către liderul de parteneriat, în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, parteneri etc.), înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

B. Obligațiile Partenerului 2

- (1) Partenerul are obligația la desemnarea unui responsabil pentru implementarea proiectului.
- (2) Partenerul este obligat să depună toate diligențele pentru implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public conform competențelor partenerului, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate vehiculelor de transport public, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.
- (3) Partenerul este obligat să pună la dispoziția MDLPA sau oricărui alt organism național sau european, abilitat de lege, documentele și/sau informațiile necesare pentru verificarea modului de utilizare a finanțării nerambursabile, la cerere și în termen de maximum 5 (cinci) zile lucrătoare, și să asigure condițiile pentru efectuarea verificărilor la fața locului.
- (4) În vederea efectuării verificărilor prevăzute la alin. anterior, Partenerul are obligația să acorde dreptul de acces la locurile și spațiile unde se implementează Proiectul, inclusiv acces la sistemele informatice care au legătură directă cu proiectul, și să pună la dispoziție documentele solicitate privind gestiunea tehnică și financiară a Proiectului, atât pe suport hârtie, cât și în format electronic. Documentele trebuie să fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.
- (5) Partenerul este obligat să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor de progres.
- (6) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/obiectivelor aferenți activităților proprii, partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la rambursare/plată.
- (7) Partenerul are obligația de a restitui MDLPA orice sumă ce constituie plată nedatorată/sume necuvenite plătite în cadrul prezentului contract de finanțare, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii notificării.
- (8) Partenerul este obligat să țină o evidență contabilă distinctă a Proiectului, utilizând conturi analitice dedicate pentru reflectarea tuturor operațiunilor referitoare la implementarea Proiectului, în conformitate cu dispozițiile legale.
- (9) Partenerul este obligat să pună la dispoziția auditorului financiar independent și autorizat în condițiile legii toate documentele și/sau informațiile solicitate și să asigure toate condițiile pentru verificarea cheltuielilor de către acesta.

(10) Să păstreze toate documentele originale, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu regulamentele comunitare și naționale. Toate documentele vor fi păstrate cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare.

(11) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect.

(12) Pentru neregulile identificate în cadrul proiectului, notificările și titlurile de creanță se emit pe numele liderului de parteneriat/partenerului care a efectuat cheltuielile afectate de nereguli, conform legislației în vigoare.

(13) Partenerii pe numele cărora a fost emis titlul de creanță au obligația restituirii sumelor cuprinse în acestea și asigurarea din resurse proprii a contravalorii acestora.

(14) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.

(15) Partenerul este ținut de respectarea de către liderul de parteneriat a termenului de restituire menționat în decizia de reziliere a sumelor solicitate de MDLPA.

Art. 8. Achiziții publice

(1) Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute de către Liderul de parteneriat, cu respectarea legislației în vigoare, a condițiilor din contractul de finanțare și a instrucțiunilor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate.

Art. 9. Proprietatea

(1) Părțile au obligația să mențină proprietatea troleibuzelor achiziționate pe o perioadă de cel puțin 5 ani de la data efectuării plății finale și să asigure exploatarea și întreținerea în această perioadă.

(2) Părțile au obligația să folosească conform scopului destinat și să nu vândă sau să înstrăineze, sub orice formă bunurile mobile finanțate prin PNRR, pe o perioadă de 5 ani de la de la efectuarea plății finale. De asemenea, părțile au obligația respectării prevederilor contractului de finanțare cu privire la ipotecarea bunurilor în scopul realizării proiectului.

Art. 10. Confidențialitate

(1) Părțile semnatare ale prezentului acord convin să păstreze în strictă confidențialitate informațiile primite în cadrul și pe parcursul implementării proiectului și sunt de acord să prevină orice utilizare sau divulgare neautorizată a unor astfel de informații. Părțile înțeleg să utilizeze informațiile confidențiale doar în scopul de a-și îndeplini obligațiile din prezentul Acord de Parteneriat.

Art. 11 Legea aplicabilă

- (1) Prezentului Acord i se va aplica și va fi interpretat în conformitate cu legea română.
- (2) Pe durata prezentului Acord, părțile vor avea dreptul să convină în scris asupra modificării anumitor clauze, prin act adițional. Orice modificare a prezentului acord va fi valabilă numai atunci când este convenită de toate părțile.



Art. 12 Dispoziții finale

(1) Toate posibilele dispute rezultate din prezentul acord sau în legătură cu el, pe care părțile nu le pot soluționa pe cale amiabilă, vor fi soluționate de instanțele competente.

Întocmit în 3 (trei) exemplare în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

Partener	Reprezentant legal	Semnătură	Data și locul semnării
Lider de parteneriat (Partener 1)	Dan Nicușor-Daniel Primar general		
Partener 2 Primar		

