ROMANIA

JUDETUL BOTOŞANI

PRIMARIA ORASULUI SĂVENI

Nr. 8497 din 20.08.2026

ANUNT

În temeiul prevederilor art.7 din Legea nr.52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată, Primăria orașului Săveni anunţă locuitorii oraşului că s-a elaborat şi afişat în data de 20 august 2026, următorul proiect de hotărâre:

Proiect de hotărâre privind aprobarea **Regulamentului privind funcționarea și exploatarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice și hybrid pug-in în Orașul SĂVENI, inclusiv a documentației în vederea delegării operării acestora în baza unui contract de prestări servicii** .

Orice persoană interesată va putea formula propuneri, sugestii şi opinii cu valoare de recomandare privind aceste proiecte de hotărâre. Propunerile, sugestiile sau recomandările se vor formula în scris şi vor fi depuse sediul Primăriei orașului Săveni până la data 26.08.2026.

Persoanele sau organizaţiile interesate care transmit în scris propuneri, sugestii sau opinii cu privire la proiectele de hotărâre vor specifica articolul sau articolele din proiect la care se referă, menţionând data trimiterii şi datele de contact ale expeditorului.

Primar,

Tîrzioru Petru Relu

Secretar general,

Isac Nadia

ROMÂNIA
JUDEŢUL BOTOŞANI
ORAŞUL SĂVENI
CONSILIUL LOCAL
Nr.116 din 20. 08. 2026

PROIECT DE HOTARARE

a Regulamentului privind funcționarea și exploatarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice și hybrid plug-in în Orașul Săveni, județul Botoșani, inclusiv a documentației în vederea delegării operării acestora pe baza unui contract de prestări servicii

Consiliul Local al oraşului Săveni, judetul Botoşani,

Luând în dezbatere referatul de aprobare a Regulamentului privind funcționarea și exploatarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice și hybrid plug-in în Orașul Săveni, județul Botoșani, inclusiv a documentației în vederea delegării operării acestora pe baza unui contract de prestări servicii,

Analizând raportul de specialitate al administratorului public al oraşului Săveni,

Ținând cont de prevederile din Ghidul de finantare aferent Planului Național De Redresare Și Reziliență, Componenta C5 – Valul Renovării, Axa 1 - Schema De Granturi Pentru Eficiență Energetică Și Reziliență În Clădiri Rezidențiale Multifamiliale, Operațiunea A.3: Renovarea Energetică Moderată Sau Aprofundată A Clădirilor Rezidențiale Multifamiliale,

Având în vedere :

Raportul de avizare al comisiei buget-finanţe, administrarea domeniului public şi privat,

Raportul de avizare al comisiei juridice și de administrație publică locală,

Raportul de avizare al comisiei pentru urbanism și amenajarea teritoriului,

În conformitate cu:

- Prevederile Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările ăi completările ulterioare;
- prevederile Legii nr. 3/2003 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile Ordonanţa de urgenţă nr. 4/2026 privind stabilirea cadrului instituţional, precum şi a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/1.804 al Parlamentului European şi al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi şi de abrogare a Directivei 2014/94/UE;
- prevederile Legii nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile Standardului IEC 61851;
- prevederile Hotărârii Guvernului nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- - Legea Nr. 100/2016 din 19 mai 2016 privind concesiunile de lucrari si concesiunile de servicii – cu completarile si actualizarile ulterioare;
- - Hotararea Nr. 867/2016 din 16 noiembrie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrari si concesiune de servicii din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrari si concesiunile de servicii – cu completarile si actualizarile ulterioare;Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, republicată, cu

modificările şi completările ulterioare;

- Legea 98/2016 – privind achizitiile publice, cu modificările şi completările ulterioare;
- - Hotărârea Nr. 395/2016 din 2 iunie 2016 - pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziţie publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achiziţiile publice, cu modificările şi completările ulterioare;
- prevederile Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările şi completările ulterioare;
- prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanţele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare;
- prevederile art.7 alin.13 al Legii nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

În temeiul art. art. 129, alin. (1), alin. (2), lit. b), lit. d), alin. (7), lit. *k*), lit. *p*), lit. *s*), art. 139, alin. (1) precum şi art.196 alin.1 lit.a din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare,

HOTARASTE :

Art.1 Se aprobă Regulamentul de funcţionare şi exploatare a staţiilor de reîncărcare a vehiculelor electrice şi hybrid plug-in în Oraşul Săveni, judeţul Botoşani, conform Anexei nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre..

Art.2 Se aproba continutul Studiului de fundamentare a deciziei de delegare a exploatarii (functionare si utilizare) a statiilor de incarcare electrica in Oraşul Săveni, Judetul Botoşani, in baza unui contract de prestari servicii in baza legii nr. 98/2016 – privind achizitiile publice, cu modificările şi completările ulterioare, conform anexei nr. 2, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3 Primarul oraşului Săveni, prin intermediul compartimentelor de specialitate, va duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Art.4 Prezenta hotărâre se comunică, prin intermediul secretarului general al Oraşului Săveni, în termenul prevăzut de lege, Primarului Oraşului Săveni, Instituţiei Prefectului - judeţul Botoşani şi se aduce la cunoştinţă publică prin afişarea la sediul primăriei şi publicarea pe pagina de internet a Primăriei Oraşului Săveni la adresa www.primariasaveni.ro.

Dată astăzi, 20 august 2026

INITIATOR,
PRIMAR
TÎRZIORU PETRU RELU

Avizat pentru legalitate,
Secretar general,
Isac Lenuţa-Nadia

Anexa nr.1 la HCL nr. ____/____2026

REGULAMENT
PRIVIND FUNCȚIONAREA ȘI EXPLOATAREA STAȚIILOR DE REÎNCĂRCARE A VEHICULELOR ELECTRICE ȘI HYBRID PLUG-IN ÎN ORAȘUL SĂVENI

CAPITOLUL.I DISPOZIȚII GENERALE

Art.1. Prezentul Regulament stabilește condițiile de utilizare a stațiilor de reîncărcare a vehiculelor electrice, proprietate a Orașului Săveni, instalate pe domeniul public al Orașului Săveni, utilizate prin intermediul platformei online , în regim self-service.

1. Prezentul Regulament privind condițiile de utilizare pe domeniul public al Orașului Săveni a stațiilor de reîncărcare vehicule electrice prin intermediul unei platforme online, în sistem self-service, a fost întocmit în baza următoarelor acte normative:

- Legea nr.34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Guvern nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată,cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.195/2005 privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.4/2026 privind privind stabilirea cadrului instituțional, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/1.804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr.227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea Poliției Locale nr.155/2010, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Guvern nr.71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrarea domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Standardul IEC 61851, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Guvern nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare.

Art.2. Definițiile termenilor și expresiilor folosite în prezentul Regulament sunt următoarele:

Proprietar stații de reîncărcare - U.A.T. Orașul Săveni;

Operator stație de reîncărcare - operator economic care desfășoară activități de asistență tehnică si mentenanță a stațiilor electrice prin intermediul unei platforme online, direct la stație sau prin asistență telefonică printr-un dispecerat dedicat, realizează servicii și lucrări de mentenanță, operează încasările și plățile în contul proprietarului;

Utilizator stație de reîncărcare - persoana fizică sau juridică care utilizează stația prin intermediul unei platforme de operare ;

Stație de reîncărcare vehicule electrice cu putere normală - o unitate formată din unul sau două puncte de reîncărcare, alimentate de același punct de livrare din rețeaua publică de distribuție, care

permite încărcarea vehiculelor electrice în curent alternativ la o putere de maximum 22Kw la nivelul fiecărui punct de reîncărcare.

Stație de reîncărcare vehicule electrice cu putere rapidă - o unitate formată din două puncte de reîncărcare, (50-100) kW DC + 22 KW AC alimentate de același punct de livrare din rețeaua publică de distribuție, care permite încărcarea simultană a vehiculelor electrice în curent continuu la o putere maximum 50-100 kW DC, respectiv 22KW AC la nivelul fiecărui punct de reîncărcare;

Stație de reîncărcare accesibilă publicului —stație de reîncărcare care oferă tuturor utilizatorilor un acces permanent și nediscriminatoriu; Stațiile de reîncărcare dispun de un acces deschis de management și operare care permit identificarea locației, monitorizarea în timp real a funcționalității, disponibilității cantității de energie transferată. Acest acces permite interconectarea și comunicarea cu alte instalații similare în timp real;

Vehicul electric — autovehicul dotat cu un grup propulsor care cuprinde cel puțin un dispozitiv electric nonperiferic drept convertor de energie cu un sistem electric reîncărcabil de stocare a energiei, care poate fi încărcat extern; un vehicul electric hibrid reîncărcabil din exterior este considerat ca fiind un vehicul electric;

Vehicul hybrid plug -in—autovehicul hibrid care, pentru a-și asigura propulsia mecanică, preia energie din două surse de energie stocată, montate pe vehicul: un combustibil consumabil, respectiv un dispozitiv de stocare a energiei electrice (de exemplu: baterie, condensator, volant/generator etc.)care are o sursă de alimentare externă —plug-in;

Aplicația de operare –aplicația mobilă pusă la dispoziția utilizatorului de către operatorul prestator .

Amplasare stație de reîncărcare– instalarea stațiilor de reîncărcare vehicule electrice în locuri de parcare special amenajate;

Loc parcare amenajat pentru stația de reîncărcare – sunt asigurate locuri de parcare cel puțin egale cu numărul punctelor de reîncărcare aferente stațiilor, destinate exclusiv încărcării vehiculelor electrice, marcate cu culoarea verde, cu imaginea din panoul de informare;

Staționare la stația de reîncărcare – imobilizarea voluntară a stației de reîncărcare pentru o durată de peste 5 minute după finalizarea procesului de reîncărcare;

Accident de circulație- eveniment produs pe un drum deschis circulației publice ori care și-a avut originea într-un asemenea loc, în urma căruia a survenit decesul, rănirea uneia sau mai multor persoane, ori avarierea a cel puțin unui vehicul sau alte pagube materiale, în care a fost implicat cel puțin unvehicul în mișcare;

Art.3. Scopul regulamentului

Scopul programului este să încurajeze achiziția de vehicule electrice sau hybrid plug-in și să reglementeze operarea infrastructurii de stații de reîncărcare atât pentru rezidenți cât si pentru turiști, respectiv de a asigura reîncărcarea autovehiculului în proximitatea locuinței. S-a stabilit o abordare multidimensională, prin care s-a realizat o rețea de stații cu încărcare rapidă (50-100kW DC) și puncte de încărcare cu putere normală (22 kW AC), amplasate în diferite locații ale orașului pentru a asigura necesarul în fiecare zonă a acesteia, beneficiarii fiind atât rezidenții cât si cei care tranzitează comuna.

La nivelul U.A.T Orașul Săveni au fost realizate stații de reîncărcare în următoarele amplasamente:

1.Amplasament 1 – Ansamblul de blocuri A.I.Cuza (nr.cad. 54511). Accesul se face din strada Dr.M.Ciucă

Numărul Stațiilor de Incarcare: ***3 statii a câte 2 puncte de reincarcare fiecare si 6 locuri de parcare :***

2.Amplasament 2 – str. Independenței. (nr.cad. 50792 și nr.cad. 50795). Accesul se face

din strada Independenței.
Numărul Stațiilor de Incarcare: ***5 statii a câte 2 puncte de reincarcare fiecare si 10 locuri de parcare;***.

3. Amplasament 3 – Parc Fotovoltaic (nr.cad. 52273). Accesul se face din strada Fruntaș Gheorghe Lăpușneanu Lăpușneanu.
Numărul Stațiilor de Incarcare: ***1 statie cu 2 puncte de reincarcare si 2 locuri de parcare).***

În cazul în care UAT Orașul Săveni va amenaja și alte stații de reîncărcare, ele vor fi urma același regim stabilit de prezentul regulament.

Stațiile de reîncărcare a vehiculelor electrice sunt puse la dispoziție pentru a încuraja protejarea mediului, activitate susținută de Orașul Săveni.

Amplasarea acestor stații de reîncărcare se face în locuri accesibile publicului, (cât mai aproape de locuitori – în zonele rezidențiale).

Autoritățile administrației publice locale au responsabilitatea de a realiza programe privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera în transporturi promovând infrastructura pentru vehiculele de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic.

Prin acest Regulament, UAT Orașul Săveni stabilește modul de exploatare a stațiilor pentru reîncărcarea acumulatorilor autovehiculelor electrice.

Reîncărcarea acumulatorilor autovehiculelor electrice nu este considerată furnizare de energie (conform reglementarilor in vigoare) ci un serviciu pus la dispoziția posesorilor de autovehicule electrice.

Punctele publice de reîncărcare a autovehiculelor electrice respectă specificațiile tehnice si cerințele de dotare prevăzute in Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, Standardul IEC 61851, precum si regulile privind siguranța si igiena muncii, prevenirea si stingerea incendiilor si protecția mediului, conform legislației in vigoare.

Orașul Săveni pune la dispoziție cu titlu oneros serviciul reîncărcare acumulatori pentru autovehicule electrice, punctele de reîncărcare marcate corespunzător, prin culoarea verde, fiind amplasate în Orașul Săveni .

Regulamentul privind utilizarea stațiilor de încărcare electrică cu plată a autovehiculelor în Orașul Săveni are scopul de a promova utilizarea vehiculelor electrice si de a asigura un cadru adecvat si securizat pentru utilizatorii acestora. Prin urmare, următoarele reguli trebuie respectate de către toți utilizatorii stațiilor de reîncărcare electrice cu plată din Orașul Săveni.

CAPITOLUL II. UTILIZAREA STAȚIILOR DE REÎNCĂRCARE A VEHICULELOR ELECTRICE

Art.4. Accesul la stațiile de reîncărcare a vehiculelor electrice

Stațiile de încărcare sunt disponibile pentru orice proprietar sau utilizator de vehicule electrice, indiferent de marcă, model sau tip. Accesul la stațiile de încărcare este permis permanent si nediscriminatoriu.

Art.5. Accesul la aplicația mobilă

Aplicația se instalează gratuit din magazinele virtuale Ap Store (iOS) sau Google Play (Android)iar contravaloarea încărcării se achită prin utilizarea cardului înrolat în aplicație sau prin creditul asociat așa cum este descris la art.11-Plata.

Pentru a putea utiliza aplicația este nevoie de crearea unui cont în aplicație cu o adresă de email validă. Pasul următor reprezintă adăugarea unui număr de telefon valid în setările contului utilizatorului. Adresa de email și numărul de telefon trebuie verificate folosind

butoanele specifice fiecărei opțiuni. Cu toate condițiile îndeplinite, stația poate fi utilizată, respectiv se poate reîncărca autovehiculul și se poate plăti contravaloarea serviciului de reîncărcare cu energie electrică.

Art.6. Timpul de reîncărcare cu energie electrică

Utilizatorii trebuie să își limiteze timpul de încărcare la durata maximă afișată la stația de reîncărcare (dacă există). In cazul in care utilizatorul depășește durata maximă de utilizare a stației de încărcare, se pot aplica penalități în conformitate cu prevederile prezentului regulament.

După finalizarea încărcării, utilizatorii trebuie să deconecteze vehiculul și să elibereze stația de reîncărcare pentru alți utilizatori.

CAPITOLUL III. OBLIGAȚII SI RESPONSABILITĂȚI

Art.7. Obligațiile și responsabilitățile U.A.T. Orașul SĂVENI

a. Instalează stații de reîncărcare ce respectă Standardul IEC 61851 (Sistem de încărcare conductiva pentru vehicule electrice); Stațiile de reîncărcare comunică prin protocol de tip OCPP — Open Charge Point Protocol — minimum 1.6 și dispun de meniu în limba română și în limba engleză;

b. Asigură accesul permanent și nediscriminatoriu al publicului la stațiile de reîncărcare instalate;

c. Asigură semnalizarea corespundatoare si vizibilă a spațiului (marcajul realizat cu culoarea verde) in concordanță cu standardele europene si naționale in domeniu;

d. Asigură publicarea instrucțiunilor de utilizare in proximitatea stației de reîncărcare.

e. Pune la dispoziția utilizatorilor stațiile de alimentare a autovehiculelor electrice, in vederea reîncărcării acumulatorilor autovehiculelor electrice, un serviciu cu titlu oneros. Pune la dispoziție instrumente de plată a serviciului de reîncărcare;

f. Orice defecțiune apărută la autovehicul în timpul alimentării sau după alimentare nu intră in responsabilitatea U.A.T. Orașul Săveni.

Art.8. Obligațiile și responsabilitățile utilizatorului

a. Să respecte regulile de circulație rutieră, să respecte toate semnele de circulație si indicatoarele care afectează utilizarea stațiilor de încărcare;

b. Să parcheze regulamentar, încadrat in spațiul destinat alimentării vehiculului;

c. Să se asigure că încărcarea vehiculului nu blochează accesul altor utilizatori la stația de încărcare sau la alte spatii de parcare;

d. Să urmeze toți pașii procedurali prevăzuți in modul de încărcare specific fiecărui autovehicul electric;

e. Să se asigure, înainte de conectarea vehiculului la stația de reîncărcare, că vehiculul acestuia este compatibil cu stația de încărcare, să respecte instrucțiunile de utilizare afișate pe stația de încărcare si să se asigure că încărcarea poate fi realizată in condiții de siguranță;

f. Să se asigure că vehiculul lor este într-o stare sigură de funcționare in timpul încărcării si să își asume întreaga responsabilitate pentru orice daune sau accidente cauzate de utilizarea stației de încărcare;

g. Să acceseze instalația in conformitate cu specificațiile tehnice ce trebuie respectate pentru alimentarea electrică a autovehiculului;

h. Să utilizeze stația in condiții de siguranță, pentru evitarea accidentelor si a avarierii autovehiculului;

i. Să utilizeze energia electrică de la stațiile de încărcare doar in scopul încărcării

vehiculului. Utilizarea resurselor stațiilor de încărcare pentru alte scopuri este interzisă;

j. Să monitorizeze autovehiculul in condiții de siguranță pe toată perioada alimentării.

k. Să așeze cablul in priză după alimentare;

l. Să achite contravaloarea încărcării vehiculului prin utilizarea mecanismelor de plată puse la dispoziție de către proprietar;

m. Să elibereze stația de încărcare în momentul încheierii procesului de reîncărcare.

n. Să respecte toate regulile de mediu aplicabile in timpul utilizării stațiilor de încărcare, să nu lase gunoi sau alte deșeuri pe terenul stației de încărcare. Orice poluare sau contaminare sau perturbarea mediului înconjurător este interzisă;

o. Să raporteze orice defecțiune sau problema legată de stația de încărcare operatorului, împuternicit de proprietar;

p. Este responsabil pentru orice daune aduse altor vehicule sau proprietăți in timpul utilizării stației de reîncărcare.

Art.9. Obligațiile si responsabilitățile operatorului stației de încărcare

a. Operatorul stației de reîncărcare asigură asistența tehnică de specialitate pentru remedierea problemelor de natură tehnică la încărcarea vehiculului la stație.

b. Proprietarul stației, prin operatorul stației de încărcare, asigură mentenanța regulată a stațiilor de încărcare, întreținerea si reparațiile acestora.

c. Datele de contact ale operatorului sunt afișate vizibil la fiecare stație de încărcare precum și pe portalul web al orașului Săveni.

d. In cazul in care utilizatorii întâmpină probleme tehnice in timpul utilizării stației de încărcare, aceștia trebuie sa raporteze problema operatorului stației de încărcare. Operatorul stației de reîncărcare va furniza asistentă tehnică in timp util pentru a remedia problema.

e. Operatorul stației de încărcare nu își asuma nicio responsabilitate pentru daunele sau pierderile suferite de utilizatori in timpul utilizării stației de reîncărcare.

CAPITOLUL IV.TAXE SI TARIFE PENTRU REÎNCĂRCARE CU ENERGIE ELECTRICĂ

Art.10. Taxe si tarife pentru reîncărcare cu energie electrică

Pentru o corectă administrare si corelare a politicilor locale de susținere a mobilității verzi/nepoluante cu politicile europene incidente, se impune introducerea unui tarif de utilizare (de reîncărcare), calculat pe baza prețului energiei electrice contractat/plafonat(cu TVA inclus), a costului mentenanței platformei de plăți (cu TVA inclus) si a costului mentenanței stațiilor de reîncărcare (cu TVA inclus), conform contractelor de mentenanță dar și costul dezvoltării și modernizării viitoare. Tariful poate varia, acesta adaptându-se la fluctuațiile pieței de energie, respectiv la toate elementele de cost ce intră în componența tarifului, în cazul în care acestea se modifică, ținând cont că fac obiectul unor proceduri de achiziție publică.Tariful de utilizare a stației de reîncărcare poate fi schimbat sau actualizat de către autoritatea executivă în funcție de politica adoptată de proprietarul stației de încărcare si este adus la cunoștința publicului cu cel puțin 30 de zile lcalendaristice înainte de data aplicării schimbării/actualizării.

Tariful pentru încărcare se afișează în mod clar la stația de încărcare.

Tariful reprezentând contravaloarea serviciilor de reîncărcare aferente stațiilor publice pentru vehicule electrice va fi suportat de către utilizatorii acestora.

Tariful pentru reîncărcare se va plăti la finalizarea procesului de reîncărcare a vehiculului.

Utilizatorii pot plăti tariful prin intermediul aplicației,online prin plată cu card bancar sau utilizând credite din portofelul electronic virtual.

Orașul Săveni, în calitate de proprietar al stațiilor de reîncărcare, va percepe un tarif de 2,00 lei/kwh pentru utilizarea stației de reîncărcare.

Tariful pentru serviciul de reîncărcare a vehiculelor nu include și taxa de parcare, reglementată prin acte normative distincte.

Art.11 Plata serviciilor de reîncărcare cu energie electrică

✓ Plata serviciilor de reîncărcare va fi realizată prin intermediul canalului de plata definite in cadrul aplicației:card bancar sau portofel electronic (caz în care utilizatorul transferă un număr de credite care pot fi utilizate pentru achiziția ulterioară a unor servicii de reîncărcare).

✓ La inițierea sesiunii de încărcare se va alege cantitatea de curent estimată a o încărca sau timpul pe care urmează a fi alocat încărcării. Este suficient să se aleagă doar una din cele doua (KWh sau timp). Plata este pre-autorizată în urma selectării, iar suma aferentă este blocată de procesatorul de plăți pe contul personal pentru a asigura încasarea. La finalizarea încărcării suma aferenta cantității de curent încărcată (KWh) se va retrage de pe card, iar diferența se eliberează.

✓ După alegerea cantității de curent se apasă START in aplicație, după care se conectează vehiculul la stație si va începe încărcarea.

✓ Se poate monitoriza în aplicație statusul încărcării si se poate finaliza tranzacția în orice moment.

✓ In momentul finalizării încărcării este necesar sa se elibereze locul destinat încărcării, pentru a permite si altor utilizatori sa încarce.

✓ La finalizarea sesiunii de încărcare se va primi documentul fiscal pe adresa de email cu care utilizatorul si-a creat contul în aplicație.

Aplicația va mai asigura obligatoriu:

- Afișarea informațiilor în aplicația mobilă trebuie să fie cel puțin în Română sau Engleză;
- Utilizatorul trebuie să aibă posibilitatea de a crea un cont în aplicația mobilă și de aseemenea de a edita informațiile introduse și de a șterge contul din aplicație;
- Posibilitatea de a înrola un card bancar;
- Vizualizarea stațiilor de încărcare în listă și pe harta cu filtrare după distanță, putere, tip conector, statusul fiecărui conector în timp real;
- Posibilitatea de navigare până la stație și de rezervare a unui conector pentru o perioada rezonabilă de timp;
- Posibilitatea de a iniția o sesiune de încărcare utilizând un cod QR;
- Vizualizare în timp real a sesiunii de încărcare curente cu afișarea informațiilor privind timpul scurs de la începutul încărcării , puterea de încărcare, energia consumată, nivelul SOC al bateriei vehiculului încărcat(în cazul încărcării DC);
- Vizualizare istoric al sesiunilor de încărcare;
- Pagină de suport tehnic.

CAPITOLUL V.SANCȚIUNI

Art. 12. Încălcarea oricăreia dintre obligațiile prevăzute la art.8 poate duce la aplicarea de măsuri contravenționale. Operatorul stației de încărcare poate refuza accesul la stația de încărcare utilizatorilor care au încălcat regulile de mai sus, prin suspendarea sau anularea contului de utilizator.

Art. 13. Orice încălcare a legilor si regulamentelor aplicabile in timpul utilizării stațiilor de încărcare poate fi raportată autorităților competente. Încălcarea prevederilor prezentului regulament precum si alte fapte care se pot constitui in contravenții sau infracțiuni, după caz, se sancționează conform prevederilor legale în vigoare.

Art. 14. Constituie contravenție și se sancționează cu amndă cuprinsă între 1.000 și 2.000 lei și, după caz, măsura complementară a ridicării autovehiculului , următoarele fapte:

a. Staționarea, parcarea sau ocuparea în orice mod a stațiilor de reîncărcare electrică de către posesorii de vehicule, altele decât autovehiculele electrice sau autovehiculele hibrid plug-in;
b. Staționarea, parcarea sau ocuparea în orice mod a stațiilor de reîncărcare electrică de către posesorii de vehicule, altele decât autovehiculele electrice sau autovehiculele hibrid plug-in, după finalizarea procesului de încărcare.

Art. 15. Contravenientul poate achita în termen de 15 zile de la data încheierii procesului-verbal de contravenție ori, dpă caz, de la data comunicării acestuia, jumătate din minimul amenzii prevăzut la art.14.

Art. 16. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac pe bază de proces - verbal de către angajații compartimentului de Poliție locală din cadrul aparatului de specialitate al și/sau de către împuterniciți ai Primarului orașului Săveni. Contravenția se constată printr-un proces verbal încheiat de agentul constatator, în care acesta stabilește și sancțiunea aplicată.

Art. 17. Prevederile prezentului capitol se completează cu prevederile O.G.nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată prin Legea nr.180.2002, cu modificările și completările ulterioare.

CAPITOLUL VI. DISPOZIȚII FINALE

Art. 18. Prin utilizarea stațiilor de încărcare electrice cu plată din Orașul Săveni utilizatorii acceptă si respectă toate regulile si condițiile prezentate in acest regulament. Proprietarul stației de încărcare își rezervă dreptul de a modifica regulamentul în orice moment, cu notificare prealabilă ce va fi adusă la cunoștința publicului.

STUDIU DE FUNDAMENTARE

a deciziei de delegare a exploatarii (functionare si utilizare) a statiilor de incarcare electrica in Orașul Săveni, Judetul Botoșani

Beneficiar: Orașul Săveni, Judetul Botoșani

Elaborator: S.C NEXTEND PARTENERS S.R.L

Responsabili elaborare studiu:

Andreea-Mădălina GURINCU

Expert Achizitii Publice

Manager al firmei S.C NEXTEND PARTENERS S.R.L

AUGUST 2026

Cuprins

I. Preambul 4
II. Aspecte generale 5
3.1. Statii de reincarare vehicule electrice - necesitate şi tendinţe 5
3.2. Statii de incarcare electrica in Orașul Săveni 6
3.2. Prezentarea infrastructurii detinute de catre entitatea contractanta – bunuri de retur 6
III. Fezabilitatea tehnica 7
4.1. Informatii legale 7
4.2. Premisele tehnice ale serviciilor/lucrarilor necesare 8
4.5. Resursele necesare exploatarii si operarii 10
4.6. Concluzia fezabilitatii tehnice 11
IV. Fezabilitatea economica si financiara 11
5.1. Optiunile economice ale atingerii obiectivelor 11
- 5.1.1. Identificarea optiunilor
- 5.1.2. Analiza comparativa a optiunilor

5.2. Costurile generate pe durata ciclului de viata 13
5.3. Veniturile generate pe durata ciclului de viata 13
5.4. Concluzia fezabilitatii financiare– din perspectiva implementarii in regim de concesionare 14
V. Aspectele de mediu 14
VI. Aspectele sociale 15
VII. Aspectele institutionale 17
8.1. Aspecte institutionale legate de calitatea actului de administrare 19
8.2. Aspecte institutionale legate de legalitatea activitatii unui UAT pe o piata concurentiala 19
VIII. Analiza de riscuri 19
9.1. Definirea riscurilor 19
9.2. Cuantificarea in termeni economici si financiari a riscurilor de proiect 21
9.3. Variantele identificate de repartitie a riscurilor intre parti 24
9.4. Matricea preliminara de repartitie a riscurilor 26
IX. Analiza economico-financiara 28
10.1. Scopul analizei economico-financiare 28
10.2. Analiza financiara 28
10.3. Analiza Economica 30
10.4. Intocmirea costului comparativ de referinta 32
10.5. Determinarea structurii preliminare a concesiunii 35
10.6. Analiza elementelor prevazute la art 14, alin 3 din HG867/2016 35
- 10.7.1. Taxa pe valoarea adaugata
- 10.7.2. Costuri suplimentare asociate finalizarii lucrarilor inainte de termenul contractual
- 10.7.3. Costul reluarii procedurii de atribuire a contractului de concesiune
- 10.7.4. Venituri din refinantarea proiectului
- 10.7.5. Costuri de monitorizare si administrare a proiectului
- 10.7.6. Asigurari

11. Analiza riscului de operare - transferabilitate 36
12. Rezultatele studiului de fundamentare a deciziei de concesionare 36
13. Datele necesare stabilirii contractului 37
13.1. Stabilirea valorii estimate a contractului 37
13.2. Procedura recomandata de urmat 37
13.3. Durata recomandata a concesiunii 37
13.4. Avantajele financiare nete ale Orașului Săveni 37

Acest document a fost elaborat de S.C NEXTEND PARTENERS S.R.L pentru a fi utilizat numai de catre Client, conform principiilor de consultanta general acceptate, a bugetului si a termenilor de referinta in legatura cu care s-a ajuns la un acord intre S.C NEXTEND PARTENERS S.R.L si Client. Nicio terta parte nu poate utiliza in scop comercial informatii, date si analize din acest document fara un acord scris expres acordat anterior de catre Client si de catre S.C NEXTEND PARTENERS S.R.L este obligatoriu pentru Informatiile si datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare si prezentare, precum si analizele efectuate. Preluarea acestora de catre terte parti poate constitui concurenta neloiala, astfel cum a fost prevazuta de Art. 2 din Legea nr. 11/1991, in sensul ca poate produce pagube constand in restrangerea elementelor de unicitate si avantaj competitiv.

I. Preambul

Prezentul studiu de fundamentare are ca principal scop analiza modalitatile de exploatare (functionare si utilizare) a statiilor de incarcare electrica in Orașul Săveni, Judetul Botoșani, in conformitate cu prevederile legislatiei in vigoare.

Astfel, studiul elaborat va analiza in principal necesitatea si oportunitatea realizarii optiunilor de exploatare a infrastructurii detinute de catre Orașul Săveni, Judetul Botoșani.

Studiul de fundamentare este destinat, in principal, comisiei de coordonare si supervizare pentru pregatirea si planificarea fiecarui contract de concesiune, **prevazut la ART. 2 din HG 867/2016.**

Cadrul legal de elaborare a studiului

Prezentul studiu de fundamentare a fost elaborat in concordanta cu urmatoarele acte normative:

- LEGE Nr. 100/2016 din 19 mai 2016 privind concesiunile de lucrari si concesiunile de servicii – cu completarile si actualizarile ulterioare;
- HOTARARE Nr. 867/2016 din 16 noiembrie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrari si concesiune de servicii din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrari si concesiunile de servicii – cu completarile si actualizarile ulterioare;Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea 98/2016 – privind achizitiile publice
- HOTĂRÂRE Nr. 395/2016 din 2 iunie 2016 - pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziţie publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achiziţiile publice
- Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 39/2018 privind parteneriatul public-privat;
- Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European si a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune;
- DIRECTIVA 2014/24/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN SI A CONSILIULUI din 26 februarie 2014 privind achizitiile publice si de abrogare a Directivei 2004/18/CE;
- Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal – cu completarile si actualizarile ulterioare;
- ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ;;
- Legea nr. 273/2006 privind finantele publice locale;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societatile;

- Ordonanta de Urgenta a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile nationale in domeniul ajutorului de stat, precum si pentru modificarea si completarea Legii concurentei nr. 21/1996;

II. Aspecte generale

3.1. Statii de reincarare vehicule electrice - necesitate şi tendinţe

Pe măsură ce vehiculele electrice (VE) câştigă popularitate la nivel global, infrastructura de reîncărcare a acestora devine o necesitate stringentă. Tranziţia către mobilitatea electrică este susţinută de politicile de mediu şi de reducere a emisiilor de CO_2. Vehiculele electrice contribuie la un viitor durabil şi ecologic, dar pentru a atinge potenţialul lor deplin, este esenţială dezvoltarea unor reţele extinse de staţii de reîncărcare. Staţiile de reîncărcare nu doar că răspund nevoilor utilizatorilor actuali, dar reprezintă şi o atracţie pentru potenţialii proprietari de vehicule electrice, oferind siguranţă şi confort prin acces facil la energie.

Avantajele Staţiilor de Reîncărcare pentru Vehicule Electrice

Staţiile de reîncărcare pentru vehicule electrice oferă multiple avantaje economice şi ecologice:

- Reducerea emisiilor de carbon: O reţea eficientă de reîncărcare contribuie la diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră, sprijinind decarbonizarea transportului.
- Economii pentru utilizatori: Costurile de operare ale vehiculelor electrice sunt mai mici faţă de cele ale vehiculelor pe combustie internă, iar dezvoltarea staţiilor de reîncărcare face această opţiune mai accesibilă.

- Independenţă energetică: Utilizarea surselor de energie regenerabilă în staţiile de reîncărcare poate spori independenţa energetică a ţărilor şi reduce dependenţa de combustibili fosili.

Tipuri de Staţii de Reîncărcare şi Inovaţiile în Domeniu

Staţiile de reîncărcare sunt clasificate în funcţie de puterea de încărcare:

- Încărcare normală (AC): Folosită de obicei în spaţii rezidenţiale şi de birouri, oferă o încărcare lentă, potrivită pentru perioade lungi de parcare.
- Încărcare rapidă (DC): Întâlnită la staţiile publice şi pe rutele de mare trafic, acest tip de încărcare permite reîncărcarea în mai puţin de o oră.
- Încărcare ultra-rapidă: O inovaţie recentă, oferind reîncărcare într-un timp foarte scurt (20-30 minute) şi vizată mai ales pentru staţiile de pe autostrăzi şi alte artere principale.

Inovaţiile actuale includ integrarea staţiilor de reîncărcare cu surse de energie solară şi stocarea energiei pentru utilizare în perioadele de vârf. De asemenea, staţiile cu încărcare bidirecţională (V2G - Vehicle to Grid) permit vehiculelor să furnizeze energie reţelei atunci când nu sunt utilizate, stabilizând astfel cererea şi oferta de energie.

Tendinţele în Dezvoltarea Infrastructurii de Reîncărcare

Creşterea numărului de vehicule electrice aduce cu sine dezvoltarea rapidă a infrastructurii de reîncărcare. Există o serie de tendinţe care influenţează acest sector:

Parteneriate public-privat: Guvernele și companiile private investesc în dezvoltarea de rețele de stații de reîncărcare, pentru a facilita accesul publicului larg la infrastructura de mobilitate electrică.
Digitalizare și servicii de plată: Stațiile moderne integrează tehnologii de plată contactless, monitorizare și aplicații mobile, oferind utilizatorilor informații în timp real despre disponibilitatea stațiilor.
Programe de subvenții: Încurajarea investițiilor în stații de reîncărcare prin programe de subvenții sau scutiri fiscale stimulează companiile și autoritățile locale să instaleze astfel de stații în zone cheie.

Provocările Actuale și Perspectivele Viitoare
Dezvoltarea rețelelor de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice se confruntă cu anumite provocări, printre care:

Costuri ridicate de implementare: Investițiile inițiale în infrastructură și conectarea la rețea sunt mari, ceea ce poate întârzia implementarea la scară largă.
Echilibrarea cererii și a ofertei de energie: Creșterea cererii de electricitate poate pune presiune pe rețelele naționale, dar utilizarea energiei regenerabile și a tehnologiei V2G poate atenua această problemă.
Stabilirea standardelor de interoperabilitate: Diferențele de standarde între stații și vehicule pot crea dificultăți de utilizare pentru șoferi. Interoperabilitatea între stații și compatibilitatea acestora cu diverse modele de vehicule sunt esențiale pentru a încuraja utilizarea vehiculelor electrice.

Stațiile de reîncărcare pentru vehicule electrice reprezintă un element esențial pentru tranziția către mobilitatea durabilă. Dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare este o necesitate pentru a susține creșterea parcului auto electric și pentru a contribui la obiectivele de mediu stabilite la nivel global. Tendințele actuale indică o creștere accelerată a acestor stații, bazată pe inovație tehnologică și susținută de parteneriate strategice și politici de stat. Infrastructura de reîncărcare bine dezvoltată este esențială pentru a transforma mobilitatea electrică dintr-o alternativă într-o soluție viabilă pentru transportul modern.

3.2. Statii de incarcare electrica in Orașul Săveni

Analiza si studiul este realizat pentru un prim obiectiv de 9 statii de incarcare electrica, dintre care 8 statii 52 KW(30DC+22AC) achizitionate prin proiectul PNRR si 1 statie 22 AC+60 DC achizitionate din bugetul localal, acesta fiind un prim obiectiv realizabil in viitorul apropriat. O analiza efectuata doar pe statiile detinute in prezent, nu ar fi relevanta in luarea unei decizii.

3.2. Prezentarea infrastructurii detinute de catre entitatea contractanta – bunuri de retur

Prin bunuri de retur se înțelege totalitatea bunurilor care au fost puse la dispoziția concesionarului de către entitatea contractantă, în scopul executării lucrărilor sau furnizării serviciilor care fac obiectul contractului de concesiune și care revin de plin

drept, gratuit şi libere de orice sarcini concedentului la încetarea contractului de concesiune.

III. Fezabilitatea tehnica

4.1. Informatii legale

Cadrul legal aplicabil este prevăzut de :

1. Legea nr. 51 din 8 martie 2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice – republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

Art. 8 alin. (3) lit. d): „În exercitarea competenţelor şi atribuţiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilităţi publice, autorităţile administraţiei publice locale adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalităţii de gestiune a serviciilor de utilităţi publice şi darea în administrare sau, după caz, punerea la dispoziţie a sistemelor de utilităţi publice destinate furnizării/prestării acestora".

Art. 22 alin. (1):„Gestiunea serviciilor de utilităţi publice reprezintă modalitatea de organizare, funcţionare şi administrare a serviciilor de utilităţi publice în scopul furnizării/prestării acestora în condiţiile stabilite de autorităţile administraţiei publice locale.

(2) Gestiunea serviciilor de utilităţi publice se organizează şi se realizează în următoarele modalităţi:

a)gestiune directă;

b)gestiune delegată.

(3) Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilităţi publice se stabileşte prin hotărâri ale autorităţilor deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale, în funcţie de natura şi starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preţ/calitate, de interesele actuale şi de perspectivă ale unităţilor administrativ-teritoriale, precum şi de mărimea şi complexitatea sistemelor de utilităţi publice".

Articolul 28 alin. (2):„Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiţi la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achiziţiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale şi Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări şi concesiunile de servicii, care pot fi:

a) servicii publice specializate cu personalitate juridică;

b) societăţi cu capital social integral al UAT.

Art. 28 alin. (21): „Autorităţile deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale sau, după caz, asociaţiile de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilităţi publice, în baza mandatului primit, pot încredinţa unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilităţi publice sau a uneia ori mai multor activităţi din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiţii cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât şi pe toată durata acestui contract:

a) unităţile administrativ-teritoriale membre ale unei asociaţii de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilităţi publice, în calitate de acţionari/asociaţi ai operatorului regional, prin intermediul asociaţiei, sau, după caz, unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acţionar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acţionarilor şi al consiliului de administraţie, exercită un control direct şi o influenţă dominantă asupra deciziilor strategice şi/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;

b) operatorul regional, respectiv operatorul, după caz, desfăşoară exclusiv activităţi din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilităţi publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competenţă a unităţilor administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei, respectiv a unităţii administrativ-teritoriale care i-a încredinţat gestiunea serviciului;

c) capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este deţinut în totalitate de unităţile administrativ-teritoriale membre ale asociaţiei, respectiv de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă".

2. HOTĂRÂRE nr. 867 din 16 noiembrie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări şi concesiunile de servicii

- Articolul 14 (1)În aplicarea art. 7 din Lege, entitatea contractantă determină, pe baza analizei economicofinanciare prevăzute la art. 13, modul în care proiectul ar trebui realizat: fie printr-o concesiune, **fie printr-un contract de achiziţie publică**

Concluzia 1: **Din perspectiva legala, delegarea operarii exploatarii (functionare si utilizare) a statiilor de incarcare electrica in Oraşul Săveni, Judetul Botoşani intruneste conditiile legale necesare.**

4.2. Premisele tehnice ale serviciilor/lucrarilor necesare

Obiectul contractului de exploatarii (functionare si utilizare) a statiilor de incarcare electrica in Oraşul Săveni, Judetul Botoşani, il reprezinta:

Sistem Call Center IP cu IVR, găzduit în cloud

Nr. crt.	**Caracteristică tehnică**	Specificatii tehnice impuse prin Caietul de Sarcini	Corespondenta propunerii tehnice cu specificatiile tehnice impuse prin Caietul de Sarcini	Producator/ Dezvoltator
1.	Tip platformă	Soluţie de Call Center profesională, bazată pe IP (VoIP), de tip 3CX sau echivalent		

2.	Găzduire	În cloud (data center certificat, preferabil în România)		
3.	Număr minim utilizatori (extensii active)	Minim 20 utilizatori		
4.	Număr extensii de sistem (IVR, cozi etc.)	Minim 20 extensii virtuale		
5.	Trunk SIP activ	Minim 1 trunk SIP cu suport pentru cel puțin 10 apeluri simultane		
6.	Apeluri simultane funcționale la instalare	Minim 4 canale active		
7.	Răspuns vocal interactiv (IVR)	IVR configurabil, cu minim 2 niveluri de meniu și răspunsuri audio preînregistrate		
8.	Stocare înregistrări apeluri	Păstrare minim 90 de zile		
9.	Funcții de rutare a apelurilor	Posibilitate de rutare după calendar (business hours), fallback, redirecționare către cozi și grupuri de rezervă		
10.	Rapoarte	Rapoarte standard și personalizabile, disponibile online și programabil		
11.	Cozi de apeluri	Minim 3 cozi configurabile		
12.	Conferință audio	Funcție integrată de conferință pentru minim 3 participanți		
13.	Intervenție supervizor	Funcționalități de tip barge-in și whisper		
14.	Agenda telefonică centralizată	Posibilitatea de definire și acces la agendă unică pentru toți utilizatorii		
15.	Integrare cu email	Alocare adresă email per departament și notificare automată în caz de apel ratat		
16.	Integrare cu SMS	Posibilitate de trimitere automată SMS (sau prin API) pentru notificări critice		
17.	Escaladare apeluri	Direcționare automată către operatori umani în		

		program, alertare email la apel ratat		
18.	Call queue pentru suport tehnic	Cozi dedicate cu prioritate în preluare		
19.	Backup şi uptime	Backup zilnic automat, uptime garantat minim 99% lunar		
20.	Interfaţă de administrare	Acces prin interfaţă web securizată, cu conturi şi permisiuni diferenţiate		

I. Procesarea incasarilor in numele UAT-ului

- Primaria stabileste pretul energiei pentru utilizatori, dupa o consultare cu operatorul
- Pretul poate fi modificat pe perioada contractului.
- Operatorul achita toate incasarile la primarie si primeste un comision din incasari

4.5. Resursele necesare exploatarii si operarii

Pentru preluarea reclamatiilor

Pentru preluarea reclamaţiilor şi sesizărilor operatorul va aloca un număr de telefon public (linie telefonica) care va fi făcut cunoscut în mass-media. Preluarea reclamaţiilor se va face 24 ore pe zi inclusiv sărbatorile legale.

Intreţinere, mentenanţă pe toată perioadă contractului. Se va înfiinţa o unitate de intervenţie care să asigure asistenta tehnică.

Pentru personal minim - ofertantul trebuie sa detina personal de specialitate, dupa cum urmeaza :

- personal call center

- 1 inginer/subinginer autorizat ANRE gradul IIB conform Ordin ANRE nr. 11/2013, Ordin ANRE nr. 23/2013

- 1 electricieni gr. IIB - autorizati ANRE conform Ordin nr. 11/2013

Conform Ordin ANRE nr. 23 /2013, Ordin ANRE nr. 11/2013, precum si instructiunile aferente H.G. nr. 34/2006 cu completarile si modificarile ulterioare este obligatorie atestarea si autorizarea persoanelor responsabile de indeplinirea contractului. Pentru personalul nominalizat cu indeplinirea contractului, se vor prezenta dupa caz urmatoarele documente: documente din care sa rezulte ca persoanele nominalizate sunt angajate ale ofertantului sau, dupa caz angajament de participare/ declaratie de disponibilitate al /ale persoanei / persoanelor responsabile pentru indeplinirea contractului (daca ofertantul nu are angajat astfel de persoana / persoane).;

Pentru Autorizaţii şi atestate

Ofertanţii vor face dovada desfăşurării activităţii pe baza licenţelor eliberate de autorităţile de reglementare competente: ANRE (Atestate: tip b).

4.6. Concluzia fezabilitatii tehnice

Din analiza efectuata, consideram ca sunt intrunite premisele tehnice ce sustin delegarea operarii exploatarii (functionare si utilizare) a statiilor de incarcare electrica in Orașul Săveni, Judetul Botoșani intruneste conditiile legale necesare.

IV. Fezabilitatea economica si financiara

5.1. Optiunile economice ale atingerii obiectivelor

5.1.1. Identificarea optiunilor

Pentru atingerea obiectivului vizat, acela de a administra in conditii de maxima eficienta infrastructura detinuta, sunt posibile 2 scenarii/optiuni:

- **Optiunea 1:** administrarea si operarea acestuia de catre personalul propriu al proprietarului infrastructurii – Oraşul Săveni, Judetul Botoşani;
- **Optiunea 2:** administrarea si operarea acestuia de catre o entitate terta selectata conform legislatiei in vigoare (**contract servicii in baza L98/2016** sau contract delegare servicii conform L100/2016);

5.1.2. Analiza comparativa a optiunilor

Analiza optiunilor este necesara pentru a asigura fezabilitatea economica si financiara a modelului de urmat.

Analiza optiunii 1: administrarea si operarea acestuia de catre personalul propriu al proprietarului infrastructurii – Oraşul Săveni, Judetul Botoşani .

Aceasta optiune presupune ca administrarea si operarea statiilor sa fie de catre personalul propriu al Orașului Săveni, Judetul Botoșani.

Premise de calcul:

A. Necesar de personal
   - 2 ingineri electricieni x 7500 brut/luna salariul minim x 36 luni (perioada de analiza)=540.000,00 lei

B. Mijloc transport interventie = 50.000,00 lei

C. Cost energie electrica:9 statie x 800kw/luna x 0,6 lei/kw x 36 luni =155.520,00
   TOTAL COSTURI minimale =745.520,00 lei

D. Incasari 9 statie x 800kw/luna x 2 lei/kw x 36 luni =518.400,00 lei
   REZULTA o pierdere de -227.120,00 lei la fiecare 3 ani

La acest moment, aceasta optiune nu poate fi luata in calcul deoarece:

- Oraşul Săveni, Judetul Botoşani, nu isi va acoperi costurile de functionare, asa cum rezulta de mai sus

- Orașul Săveni, Judetul Botoșani nu detine resurse umane necesare asigurarii cerintelor legale (ingineri ANRE, call center, personal gestiune aplicatie, etc)
- Orașul Săveni, Judetul Botoșani nu deține resurse financiare pentru achizitionarea tuturor resurselor materiale gestiunii acestui serviciu, in contextul in care ventirile posibil generate nu acopera o astfel de structura

Analiza optiunii 2: administrarea si operarea acestuia de catre o entitate terta selectata conform legislatiei in vigoare (contract servicii in baza L98/2016 sau contract delegare servicii conform L100/2016).

PREMISE DE CALCUL:

a. **Costuri intretinere statii**

Comision operare statii

Nr. Statii	Nr. luni	Estimat pret/kw	Estimat incasari/statie /luna	Estimat incasari beneficiar	Estimat Comision 10%
9	36	2	800	518400	51840

TOTAL COSTURI

TOTAL SERVICII INTRETINERE SOFT SI OPERARE

	Servicii	Tip statii	Nr. statii	Nr luni	Estimat incasari beneficiar	Estimat incasari operator
3	Operare	AC/DC	9	36		51840
	TOTAL				518400	51840

Rezulta un profit/excedent ce revine UAT Orașul Săveni de 466.560,00 lei la fiecare 36 de luni

Avantajele optiunii 2:

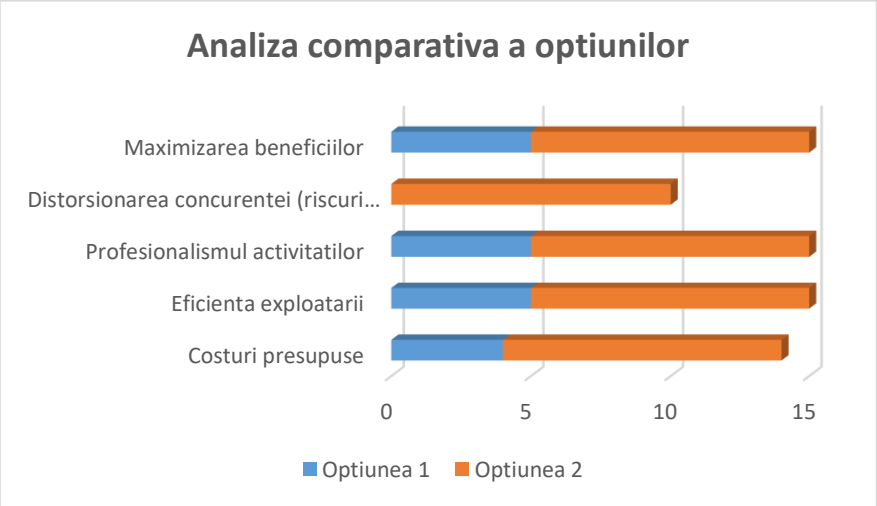
- Costurile sunt acoperite in totalitate, ramand un execedent de 466.560 lei la fiecare 36 de luni (in comparatie cu pierderea din scenariul 1)
- Eficienta in exploatarea optima a infrastructurii prin specialisti, firme specializare
- Economii de resurse prin apelarea la firme cu experienta in aceasta activitate
- Exploatarea infrastructurii intr-un mediu concurential, de catre un operator privat, fara riscul de a distorsiona concurenta
- Posibilitatea maximizarii beneficiilor economice obtinute de catre proprietar
- Posibilitatea impunerii unor obiective clare de atins prin contract

Dezavantajele optiunii 2:

- Timpul alocat (necesar) pentru realizarea unei selectii pentru un operator privat

Analiza comparativa a optiunilor/scenariilor

Nr. crt.	Factor de comparatie	Optiunea 1	Optiunea 2
1	Costuri presupuse	4	10
2	Eficienta exploatarii	5	10
3	Profesionalismul activitatilor	5	10
4	Distorsionarea concurentei (riscuri concurentiale)	0	10
5	Maximizarea beneficiilor	5	10
0 minim	**10 maxim**	**19**	**50**



5.2. Costurile generate pe durata ciclului de viata

Estimarea costurile pe durata ciclului de viata s-a facut tinand cont de urmatoarele premise:

1. Cele doua optiuni posibile – luate in calcul si detaliate mai sus
2. Durata de viata a infrastructurii
3. Tipurile de servicii si lucrari ce pot interveni

Costurile generate in cazul delegarii sunt estimate in baza urmatorului algoritm:

	TOTAL SERVICII INTRETINERE SOFT SI OPERARE					
	Servicii	Tip statii	Nr. statii	Nr luni	Estimat incasari beneficiar	Estimat incasari operator
3	Operare	AC/DC	9	36		51840
	TOTAL				518400	51840

5.3. Veniturile generate pe durata ciclului de viata

A. Incasari 9 statii x 800kw/luna x 2 lei/kw x 36 luni =518.400,00 lei
B. Venituri operator: 51.840,00 lei la un comision estimat de 10% din valoarea incasarilor

5.4. Concluzia fezabilitatii financiare– din perspectiva implementarii in regim de concesionare

Din perspectiva fezabilitatii economice a implementarii in regim de externalizare a exploatarii (functionare si utilizare) a statiilor de incarcare electrica in Orașul Săveni, Judetul Botoșani, putem afirma ca sunt intrunite premisele financiare.

V. Aspectele de mediu

Staţiile de reîncărcare pentru vehicule electrice reprezintă un element esenţial pentru tranziţia către mobilitatea durabilă. Dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare este o necesitate pentru a susţine creşterea parcului auto electric şi pentru a contribui la obiectivele de mediu stabilite la nivel global. Tendinţele actuale indică o creştere accelerată a acestor staţii, bazată pe inovaţie tehnologică şi susţinută de parteneriate strategice şi politici de stat. Infrastructura de reîncărcare bine dezvoltată este esenţială pentru a transforma mobilitatea electrică dintr-o alternativă într-o soluţie viabilă pentru transportul modern.

Protecţia calităţii apei:
Procesul tehnologic, specific obiectului exploatarii statiilor nu afecteaza acest domeniu.

Protecţia aerului:
Procesul tehnologic, specific obiectului exploatarii statiilor nu afecteaza acest domeniu.

Protecţia împotriva zgomotului şi a vibraţiilor
Instalaţiile proiectate nu produc zgomote sau vibraţii.

Protecţia împotriva radiaţiilor
Instalaţiile proiectate nu produc radiaţii poluante pentru mediul înconjurător, oameni şi animale.
Radiaţiile electromagnetice produse nu au nivel semnificativ de impact asupra mediului.

Protecţia solului şi subsolului
Procesul tehnologic, specific obiectului exploatarii statiilor nu afecteaza acest domeniu.

Protecţia ecosistemelor terestre:
Procesul tehnologic, specific obiectului exploatarii statiilor nu afecteaza acest domeniu.

Protecţia aşezărilor umane şi altor obiective de interes public:
Procesul tehnologic, specific obiectului exploatarii statiilor nu afecteaza acest domeniu.

Gospodăria deşeurilor:
Procesul tehnologic, specific obiectului exploatarii statiilor nu afecteaza acest domeniu.

Astfel, din punct de vedere al aspectelor de mediu, indiferent de forma de exploatare, efectele cu privire la implicatiile sociale pot fi considerate pozitive si sustin premisa contractului de externalizare a operarii.

VI. Aspectele sociale

Staţiile de încărcare pentru vehicule electrice (VE) aduc schimbări semnificative nu doar din punct de vedere tehnologic şi economic, ci şi în ceea ce priveşte aspectele sociale. Aceste aspecte influenţează atât comunităţile locale, cât şi utilizatorii de vehicule electrice, contribuind la o transformare a modului în care oamenii percep mobilitatea şi infrastructura urbană.

1. Accesibilitatea şi echitatea în utilizarea staţiilor de încărcare

Pentru a avea un impact social pozitiv, reţeaua de staţii de încărcare trebuie să fie accesibilă pentru toate categoriile de utilizatori, indiferent de localizarea geografică sau de condiţiile socio-economice. În lipsa unei infrastructuri extinse, locuitorii din zonele rurale sau oraşulele mici pot fi dezavantajaţi în tranziţia către vehicule electrice, în comparaţie cu cei din zonele urbane. Această situaţie subliniază importanţa echităţii în distribuţia staţiilor, astfel încât toţi cetăţenii să beneficieze de acces la mobilitate sustenabilă.

2. Impactul asupra comunităţilor locale

Staţiile de încărcare electrică influenţează dezvoltarea urbană şi economică locală. Instalarea acestora în puncte strategice din oraşule poate atrage un flux constant de utilizatori, care contribuie la economia locală prin vizitele la magazine, restaurante şi alte afaceri din proximitate. Aceste staţii pot deveni, astfel, centre de activitate socială şi comercială, care sporesc interacţiunile între membrii comunităţii şi dezvoltă economia locală.

Mai mult, amplasarea staţiilor de încărcare în locaţii frecventate, cum ar fi centrele comerciale şi parcurile publice, creşte vizibilitatea vehiculelor electrice şi poate încuraja treptat adoptarea acestora, contribuind la o mentalitate mai prietenoasă faţă de mediul înconjurător.

3. Educaţia şi conştientizarea publicului

Un aspect esenţial pentru adoptarea pe scară largă a mobilităţii electrice îl reprezintă educaţia şi conştientizarea beneficiilor acestui tip de transport. Staţiile de încărcare devin un simbol vizibil al schimbării spre sustenabilitate, iar companiile şi autorităţile locale au oportunitatea de a folosi aceste locaţii pentru a disemina informaţii despre importanţa reducerii emisiilor de carbon şi avantajele vehiculelor electrice.

Organizarea de campanii de informare şi evenimente la staţiile de încărcare poate ajuta la familiarizarea publicului cu utilizarea infrastructurii electrice şi la consolidarea unui comportament ecologic în rândul comunităţii.

4. Securitatea şi confortul utilizatorilor

Pentru ca staţiile de încărcare să fie utilizate în mod eficient şi să inspire încredere, este necesar ca acestea să asigure un nivel înalt de securitate. O infrastructură bine iluminată, amplasată în locaţii sigure, poate creşte gradul de confort al utilizatorilor, în special pentru persoanele care trebuie să îşi încarce vehiculele la ore târzii sau în zone mai izolate.

Implementarea sistemelor de monitorizare şi securitate este esenţială pentru a proteja atât echipamentele, cât şi utilizatorii, încurajând astfel un grad ridicat de utilizare a infrastructurii de încărcare electrică.

5. Crearea de locuri de muncă şi dezvoltarea abilităţilor

Instalarea şi întreţinerea staţiilor de încărcare electrică au un impact pozitiv asupra ocupării forţei de muncă. Dezvoltarea acestei infrastructuri generează locuri de muncă noi, de la tehnicieni şi ingineri specializaţi în instalarea şi mentenanţa staţiilor, la personal administrativ şi de suport. În plus, investiţiile în formarea profesională şi dezvoltarea abilităţilor pentru angajaţii din acest domeniu pot contribui la creşterea competitivităţii pe piaţa muncii şi la adaptarea acesteia la noile cerinţe tehnologice.

De asemenea, acest sector poate oferi oportunităţi de angajare în cadrul companiilor ce gestionează reţele de încărcare, în special în roluri legate de operaţiuni, analiză de date şi suport pentru utilizatori. Astfel, crearea locurilor de muncă în sectorul vehiculelor electrice contribuie atât la dezvoltarea economică, cât şi la progresul social.

6. Reducerea poluării şi îmbunătăţirea calităţii vieţii

Staţiile de încărcare electrică, prin facilitarea accesului la vehicule electrice, joacă un rol crucial în reducerea poluării aerului. Înlocuirea vehiculelor cu motoare cu combustie internă cu vehicule electrice contribuie la scăderea nivelului de noxe în oraşule şi la îmbunătăţirea calităţii aerului, ceea ce aduce beneficii directe pentru sănătatea publică.

Un aer mai curat şi o scădere a zgomotului produs de traficul urban îmbunătăţesc calitatea vieţii pentru toţi locuitorii, promovând totodată un mediu urban mai plăcut şi mai sănătos.

7. Incluziunea socială şi accesibilitatea pentru toate categoriile de utilizatori

Pentru a promova o infrastructură de reîncărcare inclusivă, este esenţial ca staţiile să fie accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă. Amplasarea acestora în zone accesibile şi adaptarea infrastructurii pentru nevoile specifice ale diferitelor grupuri asigură un acces echitabil şi contribuie la o mobilitate urbană mai integrată şi mai inclusivă.

Concluzie

Staţiile de reîncărcare electrică aduc beneficii nu doar în plan tehnologic şi economic, ci şi în sfera socială. Prin creşterea accesibilităţii, dezvoltarea economiei locale, educarea publicului şi crearea unui mediu mai sănătos, aceste staţii contribuie la transformarea oraşulelor într-un mod pozitiv şi sustenabil. Dezvoltarea reţelelor de staţii de reîncărcare electrică este esenţială nu doar pentru a sprijini tranziţia către vehicule electrice, ci şi pentru a asigura un impact social benefic pe termen lung

VII. Aspectele institutionale

Compararea Scenariilor de Exploatare a Staţiilor de Încărcare Electrică: Delegarea Gestiunii Complete vs. Contract de Prestări Servicii

În contextul implementării staţiilor de încărcare electrică pe teritoriul unui oraşul, există mai multe modalităţi de gestionare şi exploatare a acestor staţii. Fiecare scenariu prezintă avantaje şi dezavantaje economice, financiare, tehnice şi logistice care influenţează decizia autorităţilor locale. **Două scenarii viabile sunt:**

- Scenariul 1: Delegarea gestiunii complete către o companie privată
- Scenariul 2: Exploatarea prin contract de prestări servicii

SCENARIUL 1: DELEGAREA GESTIUNII COMPLETE

În acest scenariu, autoritatea locală deleagă în totalitate responsabilitatea operării, întreţinerii şi extinderii reţelei de staţii unei companii private. **Compania preia controlul complet, stabilind tarifarea şi asumându-şi riscurile operaţionale şi financiare**.

Avantaje Economice şi Financiare

- Investiţii reduse din partea autorităţilor: Delegarea reduce costurile iniţiale pentru oraşul, deoarece compania privată acoperă investiţiile pentru implementarea infrastructurii.
- Transferul riscurilor financiare: Riscurile financiare şi operaţionale sunt asumate de operatorul privat, ceea ce eliberează administraţia de la gestionarea bugetelor legate de infrastructură şi întreţinere.
- Venituri din concesiuni: Oraşul poate negocia o redevenţă anuală sau un procent din profit, generând venituri constante.

Dezavantaje Economice şi Financiare

- Control limitat asupra tarifelor: Compania privată are libertate în stabilirea tarifelor, **ceea ce poate duce la costuri mari pentru utilizatori**, scăzând accesibilitatea.
- Riscul de monopol: Dacă operatorul privat este unic, poate să exploateze situaţia şi să impună condiţii dezavantajoase pentru utilizatori.

Avantaje Tehnice şi Logistice

- Inovaţie şi tehnologie avansată: Companiile private, fiind motivate de profit, au tendinţa să investească în tehnologii moderne şi eficiente, cum ar fi soluţii de încărcare rapidă sau platforme de monitorizare avansate.

- Întreținere și servicii specializate: Operatorul privat are capacitatea de a asigura personal dedicat și expertiză specializată în gestionarea infrastructurii, oferind un standard ridicat de întreținere și suport tehnic.

Dezavantaje Tehnice și Logistice

- Standardizare și compatibilitate: *Operatorul privat poate implementa echipamente și soluții care nu sunt compatibile cu alte stații din orașul* sau din regiune, limitând interoperabilitatea.
- Lipsa de implicare directă a Orașului: *Controlul total de către o entitate privată poate îngreuna capacitatea autorităților de a adapta infrastructura la nevoile specifice ale Orașului*, în special în caz de creștere rapidă a cererii.

SCENARIUL 2: CONTRACT DE PRESTĂRI SERVICII

În acest scenariu, **orașul menține controlul asupra infrastructurii**, încheind un contract de prestări servicii cu o companie privată care se ocupă de anumite aspecte specifice, cum ar fi întreținerea, operarea și reparațiile. **Autoritatea locală păstrează controlul asupra tarifelor și deciziilor strategice.**

Avantaje Economice și Financiare

- Control asupra veniturilor și tarifelor: Orașul poate stabili propriile tarife, ajustându-le în funcție de nevoile populației și asigurând accesibilitatea pentru toți cetățenii.
- Flexibilitate bugetară: Contractul de prestări servicii poate fi ajustat în funcție de bugetul anual al Orașului, oferind mai multă flexibilitate în alocarea resurselor.
- Orașul isi acopera costurile din incasari si ramane si cu excedent, din care se poate sa dezvolte reteua de statii

Avantaje Tehnice și Logistice

- Control asupra standardelor tehnice: Orașul poate stabili standardele pentru echipamentele utilizate, asigurând interoperabilitatea și compatibilitatea cu alte stații, atât în orașul, cât și în regiune.
- Adaptabilitate la cererea locală: Administrația poate decide amplasarea strategică a stațiilor și poate adapta infrastructura în funcție de schimbările demografice și de cererea de mobilitate electrică.

Concluzie

Ambele scenarii de exploatare a stațiilor de încărcare electrică prezintă atât avantaje, cât și dezavantaje. Alegerea unei soluții depinde de capacitatea financiară și tehnică a Orașului, de dorința de a avea un control asupra tarifelor și de nivelul de flexibilitate necesar pentru a adapta infrastructura la nevoile în schimbare ale populației. **Contractul de prestări servicii este o soluție mai potrivită pentru orașulele care doresc să păstreze controlul asupra infrastructurii, oferind un nivel ridicat de adaptabilitate și accesibilitate pentru cetățeni.**

8.1. Aspecte institutionale legate de calitatea actului de administrare

Aceasta componenta deriva din mecanismele specifice fiecarui sector de activitate (bugetar si privat), legata de fisa postului, modul de supervizare al activitatii, si modul in care se reflecta performanta angajatului in remunerarea acestuia.

Din acest punct de vedere agentul economic privat va fi obligat prin relatia contractuala cu Autoritatea contractanta sa gestioneze activitatea intr-un mod eficient, astfel incit sa-si poata onora obligatiile contractuale legate de plata redeventei si sa obtina si un minim de profit care sa-i motiveze functionarea.

Pe de alta parte un serviciu integrat in administratia locala, cu angajati bugetari, ar fi guvernat de mecanismele enuntate mai sus in care criteriile de performanta nu sunt bine definite in fisa postului, supervizarea ar fi sporadica, dar salarizarea respecta cu strictete, normele din Codul Muncii privind drepturile si salarizarea bugetarilor.

8.2. Aspecte institutionale legate de legalitatea activitatii unui UAT pe o piata concurentiala

UAT-urile (in cazul nostru Orașul Săveni) trebuie sa devina un garant al folosirii eficiente a resurselor publice si nucleul de coeziune al unei administratii eficiente si moderne, printr-un management orientat spre populatia judetului. UAT-urile, ca element de legatura intre administratie, comunitatea locala si sectorul privat va fi promotorul si sustinatorul actiunilor de dezvoltare locala.

Orașul Săveni nu are ca obiectiv desfasurarea de activitati economice, atat prin statutul acordat de legislatia in vigoare cat si ca derivat al pozitiei sale in sfera legislativului.

UAT-urile e detin resurse economice importante dar si instrumente de reglementare, care pot duce la denaturarea concurentei atunci cand acestea activeaza pe o piata concurentiala.

Acest aspect face ca externalizarea catre un operator economic, legal selectat, sa fie un element in favoarea promovarii liberei concurentei si a principiului tratamentului egal si al nediscriminarii economice.

VIII. Analiza de riscuri

9.1. Definirea riscurilor

Riscurile identificate sunt urmatoarele:

A. Riscuri referitoare la locatie
B. Riscuri de proiectare – vicii ascunse
C. Riscuri referitoare la constructie – vicii ascunse
D. Riscuri de finantare a activitatii
E. Riscuri aferente cererii si veniturilor
F. Riscuri legislative/politice
G. Riscuri naturale
H. Riscurile etapei de pregatire/atribuire
I. Riscuri de operare si de intretinere

A. Riscuri referitoare la locatie

Aceasta categorie de riscuri se refera la:

- Locatia investitiei – amplasarea ei se afla pe raza Orașului Săveni;
- Proprietatea locatiei – detinerea terenului si a investitiei in domeniul public/privat al Orașului Săveni;

- Amplasarea fata de alte entitati si infrastructuri economice necesare unei activitati;
- Amplasarea acestuia in zone protejate din punct de vedere al mediului;

B. Riscuri de constructie - proiectare – vicii ascunse

Riscurile proiectarii si constructiei pot avea ca natura vicii ascunse de executie si vicii ascunse de proiectare, dar si vicii ale evolutiei din punct de vedere al solutiilor tehnice avute in vedere.

Riscurile identificate sunt:

- Riscul ca elemente constructive ale constructiei de aiba vicii ascunse de executie
- Riscul ca proiectarea sa aiba vicii ascunse, vicii cu efect direct in exploatarea la capacitate maxima/optima a infrastructurii
- Riscul ca solutiile tehnice si functionale (echipamente, circuite, facilitati) sa fie depreciate sau sa se deprecize rapid

C. Riscuri de finantare a activitatii

Din punct de vedere al finantarii activitatii sunt identificate urmatoarele riscuri:

- Riscul evolutiei negative a rezultatelor sectorului energetic cu repercusiuni directe in incasarile neceseare functionarii
- Modificarea costurilor creditarii cu efecte directe in activitatea operatorului
- Riscul de insolvabilitate
- Modificari ale sistemului de impozitare

D. Riscuri aferente cererii, veniturilor, de operare si de intretinere

- Riscul concurential – activitatile altor infrastructuri similare care ar putea afecta piata vizata
- Inrautatirea situatiei economice generale
- Riscul suportabilitatii tarifelor minime
- Publicitate adversa
- Riscul necesitatii efectuarii unor chetuieli de reparatii majore pentru continuarea activitatii
- Riscul defectarii unor echipamente
- Riscul necesitatii unor investitii suport
- Riscul litigiilor
- Riscul securitatii bunurilor
- Riscul de asigurare
- Riscul de furnizare a utilitatilor
- Riscul capcitatii de management
- Riscul de cash-flow

E. Riscuri legislative/politice

- Schimbari legislative in domeniul pietei energei

F. Riscuri naturale

- Situatii de razboi – conflicte zonale
- Cutremur si alte evenimente naturale
- Terorism
- Forta majora

G. Riscurile etapei de pregatire/atribuire

- Riscul de pregatire
- Opozitia publica fata de proiect
- Pregatirea necorespunzatoare a documentatiei de atribuire

- Semnarea contractului de concesiune

9.2. Cuantificarea in termeni economici si financiari a riscurilor de proiect

TIPUL DE RISC	CUANTIFICARE ECONOMICA SI FINANCIARA				
	Profit	**Costuri**	**Atractivitate**	**Bancabilitate**	**Efect proprietar (Orașul Săveni)**
A. Riscuri referitoare la locatie					
- Locatia investitiei – amplasarea ei se afla pe raza Orașului Săveni	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	neutru	neutru
- Proprietatea locatiei – detinerea terenului si a investiteii in domeniulpublic/privat al Orașului Săveni	neutru	neutru	neutru	**(-)** bancabilitate	neutru
- Amplasarea fata de alte entitati si infrastructuri economice necesare unei activitati	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	**(-)** bancabilitate	neutru
- Amplasarea acestuia in zone protejate din punct de vedere al mediului	neutru	neutru	neutru	neutru	neutru
B. Riscuri de constructie - proiectare – vicii ascunse					
- Riscul ca elemente constructive ale constructiei sa aiba vicii ascunse de executie	neutru	neutru	neutru	neutru	neutru
- Riscul ca proiectarea sa aiba vicii ascunse, vicii cu efect direct in exploatarea la capacitate maxima/optima a infrastructurii	neutru	neutru	neutru	neutru	neutru
- Riscul ca solutiile tehnice si functionale (echipamente, circuite, facilitati) sa fie depreciate sau sa se deprecize rapid	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	neutru	neutru
C. Riscuri de finantare a activitatii					

- Riscul evolutiei negative a rezultatelor sectorului energetic	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	neutru	neutru
- Modificarea costurilor creditarii cu efecte directe in activitatea operatorului	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	neutru	neutru
- Riscul de insolvabilitate	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	neutru	**riscul recuperarii redeventei**
- Modificari ale sistemului de impozitare	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	neutru	neutru
D. Riscuri aferente cererii, veniturilor, de operare si de intretinere					
- Riscul concurential –	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Inrautatirea situatiei economice generale	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Schimbari in domeniul energetic	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Riscul suportabilitatii tarifelor minime	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Publicitate adversa	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Riscul necesitatii efectuarii unor chetuieli de reparatii majore pentru continuarea activitatii	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Riscul defectarii unor echipamente	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Riscul necesitatii unor investitii suport	**(-)** profit operator	(+) costuri ale operatorului	**(-)** atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru

- Riscul litigiilor	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Riscul securitatii bunurilor	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Riscul de asigurare	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Riscul de furnizare a utilitatilor	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Riscul capacitatii de management	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Riscul de cash-flow	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
E. Riscuri legislative/politice					
- Schimbari legislative in domeniul energetic	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
F. Riscuri naturale					
- Situatii de razboi – conflicte zonale	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Cutremur si alte evenimente naturale	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Terorism	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
- Forta majora	(-) profit operator	(+) costuri ale operatorului	(-) atractivitate operator	(-) bancabilitate	neutru
G. Riscurile etapei de pregatire/atribuire					
- Riscul de pregatire	neutru	neutru	neutru	neutru	risc de intarziere si sanctiuni
- Opozitia publica fata de proiect	neutru	neutru	neutru	neutru	risc de intarziere
- Pregatirea necorespunzatoare a documentatiei de atribuire	neutru	neutru	neutru	neutru	risc de intarziere si sanctiuni

- Semnarea contractului de concesiune	neutru	neutru	neutru	neutru	risc de intarziere si sanctiuni

9.3. Variantele identificate de repartitie a riscurilor intre parti

Datorita naturii contractului, a cadrului legal de desfasurare a oricarui raport juridic, variantele identificate de preluare a riscului sunt:

TIPUL DE RISC	MODALITATE DE LUCRU		
	EXPLOATARE DE CATRE ORAȘUL SĂVENI	EXPLOATARE PRIN CONCESIONARE	EXPLOATARE PRIN CONTRACT DE PRESTARI SERVICII
A. Riscuri referitoare la locatie			
- Locatia investitiei – amplasarea	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Amplasarea fata de alte entitati si infrastructuri economice necesare unei activitati	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Amplasarea acestuia in zone protejate din punct de vedere al mediului	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
B. Riscuri de constructie - proiectare – vicii ascunse			
- Riscul ca elemente constructive ale constructiei de aiba vicii ascunse de executie	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul ca proiectarea sa aiba vicii ascunse, vicii cu efect direct in exploatarea la capacitate maxima/optima a infrastructurii	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul ca solutiile tehnice si functionale (echipamente, circuite, facilitati) sa fie depreciate sau sa se deprecize rapid	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
C. Riscuri de finantare a activitatii			
- Riscul evolutiei negative a rezultatelor sectorului energetic	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Modificarea costurilor creditarii cu efecte directe in activitatea operatorului	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul de insolvabilitate	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**

- Modificari ale sistemului de impozitare	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
D. Riscuri aferente cererii, veniturilor, de operare si de intretinere			
- Riscul concurential –	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Inrautatirea situatiei economice generale	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Schimbari in domeniul energetic	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul suportabilitatii tarifelor minime	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Publicitate adversa	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul scaderii preturilor	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul necesitatii efectuarii unor chetuieli de reparatii majore pentru continuarea activitatii	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul defectarii unor echipamente	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul necesitatii unor investitii suport	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul litigiilor	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul securitatii bunurilor	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul de asigurare	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul de furnizare a utilitatilor	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul capacitatii de management	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul de cash-flow	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
E. Riscuri legislative/politice			

- Schimbari legislative in domeniul energetic	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Schimbari legislative in domeniul serviciilor publice si energetice	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
F. Riscuri naturale			
- Situatii de razboi – conflicte zonale	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Cutremur si alte evenimente naturale	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Terorism	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Forta majora	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate concesionarului**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
G. Riscurile etapei de pregatire/atribuire			
- Riscul de pregatire	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Opozitia publica fata de proiect	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Pregatirea necorespunzatoare a documentatiei de atribuire	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Semnarea contractului de concesiune	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
Riscul pierderii controlului asupra tarifelor	**Nu exista acest risc**	**Risc crescut**	**Nu exista acest risc**
Ajustarea costurilor in functie de disponibilitatile financiare	**Nu exista acest risc**	**Risc crescut**	**Nu exista acest risc**
CLASAMENT DIN PUNCT DE VEDERE AL RISCURILOR	**LOCUL 3**	**LOCUL 2**	**LOCUL 1**

9.4. Matricea preliminara de repartitie a riscurilor

TIPUL DE RISC	EXPLOATARE PRIN CONTRACT DE PRESTARI SERVICII
A. Riscuri referitoare la locatie	
- Locatia investitiei –	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Proprietatea locatiei – detinerea terenului si a investiteii in domeniul public/privat al Orașului Săveni	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Amplasarea fata de alte entitati si infrastructuri economice necesare unei activitati	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Amplasarea acestuia in zone protejate din punct de vedere al mediului	**riscul revine in totalitate operatorului privat**

B. Riscuri de constructie - proiectare – vicii ascunse	
- Riscul ca elemente constructive ale constructiei sa aiba vicii ascunse de executie	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul ca proiectarea sa aiba vicii ascunse, vicii cu efect direct in exploatarea la capacitate maxima/optima a infrastructurii	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul ca solutiile tehnice si functionale (echipamente, circuite, facilitati) sa fie depreciate sau sa se deprecize rapid	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
C. Riscuri de finantare a activitatii	
- Riscul evolutiei negative a rezultatelor sectorului energetic si al serviciilor publice	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Modificarea costurilor creditarii cu efecte directe in activitatea operatorului	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Riscul de insolvabilitate	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Modificari ale sistemului de impozitare	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
D. Riscuri aferente cererii, veniturilor, de operare si de intretinere	
- Riscul concurential –	**riscul revine in totalitate operatorului privat**
- Inrautatirea situatiei economice generale	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Schimbari in domeniul energestic is al serviciilor publice	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul suportabilitatii tarifelor minime	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Publicitate adversa	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul scaderii preturilor	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul necesitatii efectuarii unor chetuieli de reparatii majore pentru continuarea activitatii	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul defectarii unor echipamente	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul insolvabilitatii rezidentilor	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul necesitatii unor investitii suport	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul litigiilor	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul securitatii bunurilor	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul de asigurare	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul de furnizare a utilitatilor	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul capacitatii de management	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Riscul de cash-flow	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
E. Riscuri legislative/politice	
- Schimbari legislative in domeniul energetic	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Schimbari legislative in domeniul serviciilor publice	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
F. Riscuri naturale	
- Situatii de razboi – conflicte zonale	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**

- Cutremur si alte evenimente naturale	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Terorism	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Forta majora	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
G. Riscurile etapei de pregatire/atribuire	
- Riscul de pregatire	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Opozitia publica fata de proiect	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Pregatirea necorespunzatoare a documentatiei de atribuire	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
- Semnarea contractului de concesiune	**riscul revine in totalitate Orașul Săveni**
RAPORT DE DISTRIBUTIE A RSICURILOR	**45%**

In concluzie, rezulta in mod clar ca solutia care presupune repartizarea riscurilor intr-o mare masura catre entitatea terta este cea a externalizarii serviciilor pe baza de contract de prestari servicii.

IX. Analiza economico-financiara

10.1. Scopul analizei economico-financiare

Analiza isi propune evidenţieze in primul rand daca proiectul este oportun din punct de vedere economic si contribuie la indeplinirea obiectivelor politicii regionale. In al doilea rand, lucrarea cerceteaza daca este necesara contributia finantarii publice pentru ca proiectul sa fie viabil din punct de vedere financiar sau daca aceasta este posibil a fi sustinut financiar de catre concesionar.

In realizarea analizei s-a urmarit in special cuantificarea monetara a tuturor impacturilor posibile, in scopul de a determina costurile si beneficiile proiectului si de a analiza daca proiectul este oportun si merita pus in aplicare. Costurile si beneficiile au fost evaluate pe o baza diferentiala, luand in considerare diferenta dintre scenariul proiectului si un scenariu alternativ in afara proiectului. Impactul s-a evaluat in functie de obiectivele stabilite.

Analiza faptului daca proiectul «merita» executat s-a luat in urma calculului si valorii VNAE – Valoarea economica actuala neta a proiectului si a RIRE – Rata interna de rentabilitate Economica.

Analiza faptului daca proiectul « necesita » finantare s-a luat in urma calculului si valorii VNAF – Valoarea financiara actuala neta a proiectului si a RIRF – Rata interna de rentabilitate financiara.

10.2. Analiza financiara

Analiza financiara efectuata se bazeaza in principal pe analiza detaliata a fluxurilor de numerar. Mentionam ca analiza financiara este realizata la nivelul investitiei fara a tine cont de alte activitati ale operatorului/administratorului.

Prin analiza financiara s-a urmarit in special:

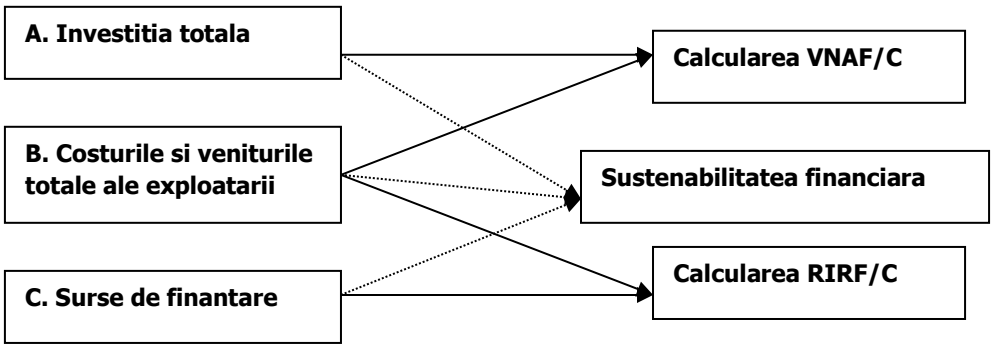
- profitabilitatea financiara a investitiei si a contributiei proprii investite in proiect determinata cu indicatorii VNAF/C (venitul net actualizat calculat la total valoare investitie) si RIRF/C (rata interna de rentabilitate calculata la total valoare investitie).

Pentru ca un proiect sa necesite interventie financiara din partea fondurilor publice, VNAF/C trebuie sa fie negativ, iar RIRF/C mai mica decat rata de actualizare (RIRF/C < 4%).

Daca proiectul este sustenabil, VNAF/C este pozitiv iar RIRF/C este mai mare decat 4%.

- durabilitatea financiara a proiectului in conditiile interventiei sau lipsa interventiei financiare din partea fondurilor publice. Durabilitatea financiara a proiectului trebuie evaluata prin verificarea fluxului net de numerar cumulat (neactualizat). Acesta trebuie sa fie pozitiv in fiecare an al perioadei de analiza.

Structura analizei financiare:



Metoda utilizata in dezvoltarea analizei financiare este cea a "fluxurilor de numerar actualizat". In aceasta metoda fluxurile non-monetare, cum ar fi amortizarea si provizioanele, nu sunt luate in consideratie.

Perioada de referinta reprezinta numarul de ani pentru care sunt furnizate previziuni in analiza costuri-beneficii. In cazul nostru perioada de referinta este de 5 ani.

Calculul fluxurilor financiare

Fluxurile financiare implicate in cadrul proiectului sunt cele pe baza carora se efectueaza analiza financiara si cea economica. In principiu, fluxurile sunt generate de intrarile de numerar si iesirile de numerar.

Determinarea ratei de actualizare

Pentru actualizarea la zi a fluxurilor financiare si pentru calcularea valorii actualizate nete (VNAF), trebuie definita **rata actualizarii** corespunzatoare.

Sunt mai multe cai practice si teoretice pentru estimarea ratei de referinta care sa fie utilizata pentru actualizare in analiza financiara.

Rata actualizarii. Rata la care valorile viitoare sunt actualizate la zi. De obicei este aproximativ egala cu costul de oportunitate al capitalului. 1 euro investit la o rata anuala a scontului de 4% va fi 1+4%=1,04 dupa un an; (1,04)x(1,04) + 1,1025 dupa doi ani; 1,05)x(1,05)x(1,05) = 1,157625 dupa trei ani, etc. Valoarea economica actualizata a unui

Euro care va fi cheltuit sau castigat in doi ani este 1/1.1025=0,907029; in trei ani 1/1,57625 = 0,863838. Operatia ultima este inversul celei prezentate mai sus.

Rata de actualizare folosita in analiza financiara ar trebui sa reflecte costul de oportunitate al capitalului pentru investitor. Aceasta poate fi considerata o rambursare anticipata pentru cel mai bun proiect alternativ.

Comisia recomanda aplicarea unei rate de actualizare financiara de 4% in termeni reali ca valoare orientativa pentru proiectele de investitii publice.

Calculul si analiza indicatorilor de performanta financiari specifici investitiei

Rezultatele analizei financiare

Formulele pentru calculul VNAF, RIRF folosite sunt:

NPV(S) = S0 / (1+i)0 + S1 / (1+i)1+ S2 / (1+i)2+.... + Sn / (1+i)n

RIR= rmin+(rmin+rmax)*[VNA(+)/(VNA(+)+ |VNA(-) |)]

VANF/c	**122403,9**
RIRF/C	**6%**
Fluxul de numerar	**0**

10.3. Analiza Economica

Obiectivele si scopul analizei economice

Analiza economica evalueaza contributia proiectului la bunastarea economica a regiunii sau a tarii. Ea este efectuata in numele intregii societati (regiune sau tara) in locul doar al proprietarului infrastructurii ca in cazul analizei financiare.

Rezultatele analizei sunt reflectate in indicatorii: VNAE si RIRE. Sustenabilitatea economica a proiectului este data de existenta excendetului economic la finalul fiecarei perioade din anii de previziune.

Ipoteze si metode avute in vedere la elaborarea analizei cost-eficacitate

Realizarea analizei economice s-a facut plecand de la tabele analizei finciare pe baza carora s-au facut corectiile necesare. Aceste corectii au fost:

• ***Corectii fiscale:*** se deduc taxele indirecte (de ex. TVA), subventiile si transferurile simple (de ex. plata contributiilor de asigurare sociala). Cu toate acestea, preturile trebuie sa includa taxele directe. De asemenea, daca anumite taxe indirecte/ subventii sunt destinate corectarii efectelor externe, atunci acestea trebuie sa fie incluse.

• ***Corectii pentru efectele externe***: este posibil sa se genereze anumite impacturi care depasesc proiectul si afecteaza alti agenti economici fara a obtine vreo compensatie. Aceste efecte pot fi negative sau pozitive. Deoarece, prin definitie, efectele externe apar fara compensatii monetare, acestea nu vor fi prezente in analiza financiara si prin urmare trebuie sa fie estimate si evaluate.

• ***De la preturi de piata la preturi contabile (fictive):*** pe langa denaturarile fiscale si efectele externe, exista si alti factori ce pot indeparta preturile de echilibrul pietei competitive (respectiv eficiente): regimurile de monopol, barierele comerciale, regulamentele de lucru, informatiile incomplete, etc. In toate aceste cazuri, preturile de piata adoptate (respectiv financiare) sunt inselatoare; in schimb, trebuie sa se foloseasca preturi contabile (fictive), care reflecta costurile de oportunitate ale intrarilor si disponibilitatea consumatorilor de a plati iesirile. Preturile contabile se calculeaza prin aplicarea *factorilor de conversie* la preturile financiare.

Identificarea si cuantificarea beneficiilor economice generate de proiect

Beneficiul 1.

- Locuri de munca create pe durata executiei – 0 locuri de munca
- Locuri de munca create pe durata exploatarii – 3 locuri de munca

In cuantificarea acestui beneficiu plecam de la premisa ca statul roman cheltuie lunar suma de cca 1750 ron cu fiecare persoana neocupata (reduceri, ajutoare somaj, subventii, etc)1

Peste 400 de euro pe lună

COSTUL LUNAR CU UN ȘOMER CARE A AVUT UN SALARIU BRUT DE 1.881 DE LEI*

Taxe, impozite, contribuții	Valori minime (lei)
Indemnizația de șomaj	544
Fondul de șomaj (angajat)	9
Fondul de șomaj (angajator)	9
CAS angajat	198
CAS angajator	391
CASS angajat	103
CASS angajator	98
Deducere personală (angajat)	140
Impozit (angajat)	229

Taxe, impozite, contribuții	Valori minime (lei)
Fondul pentru accidente de muncă, boli profesionale (angajator)	3
Contribuție pentru concedii și indemnizații (angajator)	16
Fondul de garantare a creanțelor salariale (angajator)	5
Comision ITM	5
Total	1.750

* 1.881 lei este valoarea salariului mediu brut pe economie în octombrie 2009

SURSE: legislație, TaxHouse, bpv Grigorescu

Beneficiul 2.

- Beneficii economice rezultate pentru protectia mediului **– beneficiu greu de cuantificat monetar**

Identificarea si cuantificarea externalitatilor negative

Nu au fost identificate externalitati negative cuantificabile monetar.

Corectii fiscale si Conversia preturilor de piata

Din punct de vedere al corectiilor fiscale, singurele corectii care se impun sunt:

- eliminarea TVA-ului din costurile de mentenanta cat si din investitie
- eliminarea costurilor cu avizele si taxele din investitie

1 http://www.zf.ro/profesii/cat-ne-costa-desfiintarea-locurilor-de-munca-statul-pierde-5-000-de-euro-pe-an-cu-fiecare-somer-5303474 si informatie confirmata de catre TAXHouse - Anca Grigorescu, avocat partener in cadrul casei de avocatura bpv Grigorescu

- eliminarea costurilor cu diversele si neprevazutele din investitie
- eliminarea impozitului pe profit si dividendele

Referitor la conversia preturilor de piata, in cazul nostru nu au fost incluse costuri (cu exceptia TVA-ului) ce ar trebuie sa fie corectate, in conformitate cu GHIDUL NATIONAL PRIVIND ANALIZA COST BENEFICIU, elaborat de JASPERS in colaborare cu Ministerul Economiei si Finantelor, disponibil la

http://discutii.mfinante.ro/static/10/Mfp/evaluare/GhidACB_RO.pdf.

Astfel, conform acestui ghid, nici una din categoriile enumerate nu se regasesc printre costurile proiectului.

Categorie de cost	Factor de conversie	Comentariu
Articole care se pot comercializa	1	
Articole care nu se pot comercializa	1	dacă nu se justifică altfel
Forța de muncă calificată	1	
Forța de muncă necalificată	SWRF	formula de calcul (1-u) x (1-t)
Achiziția de teren	1	dacă nu se justifică altfel
Transferuri financiare	0	

Costurile si beneficiile care apar in diferite momente trebuie actualizate. Procesul de actualizare este efectuat, ca si in cazul analizei financiare, dupa determinarea tabelului pentru analiza cost-eficacitate.

Rata actualizarii in analiza proiectelor de investitii – rata actualizarii sociale incearca sa reflecte viziunea sociala asupra modului in care costurile si beneficiile viitoare trebuie evaluate in raport cu cele actuale. Ea poate diferi de rata actualizarii financiare in cazul in care piata capitalului este imperfecta (ceea ce se intampla intotdeauna in realitate).

Literatura teoretica si practica internationala prezinta o gama larga de abordari in interpretarea si alegerea valorii ratei actualizarii sociale care sa fie adoptata. Experienta internationala este foarte larga si a implicat diferite tari ca si organizatii internationale.

Cu toate acestea o rata a actualizarii sociale europene de 5% poate avea justificari diferite si poate furniza un jalon standard pentru proiectele publice.

VANE/c	**216.535,97**
IRRE/c	**7,07%**
rB /C	**1,31**

10.4. Intocmirea costului comparativ de referinta

Costul comparativ de referinta, denumit in continuare CCR, estimeaza un cost ipotetic la

care se adauga valoarea riscurilor, in cazul in care autoritatea contractanta ar realiza acest serviciu cu forte si resurse financiare proprii.

Componentele de baza ale CCR sunt:

a) costul primar de referinta;
b) neutralitatea competitiva;
c) riscul transferabil;
d) riscul retinut.

Costul primar de referinta reprezinta costul de baza al serviciului in cazul solutiei clasice de **achizitii publice**. Costul primar de referinta include toate cheltuielile de capital, costurile directe si indirecte ale efectuarii prestatiei pentru o durata egala cu durata concesiunii avuta in vedere.

Neutralitatea competitiva reprezinta totalitatea avantajelor competitive nete ce s-ar putea genera printr-un proiect al autoritatii contractante si care sunt rezultate din natura proprietatii publice. Aceasta componenta permite o cuantificare corecta si echitabila a costurilor reale pentru realizarea serviciului cu resurse private.

Riscul transferabil reprezinta cuantificarea valorica a tuturor riscurilor ce urmeaza sa fie preluate de concesionar.

Riscul retinut reprezinta cuantificarea valorica a tuturor riscurilor ce urmeaza sa fie preluate de autoritatea contractanta.

CALCULUL neutralitatii competitive

Neutralitatea competitiva elimina avantajele nete competitive care survin in cazul unui proiect al autoritatii contractante datorita proprietatii publice. Aceasta permite o evaluare competenta a eficientei intre CCR si costurile sectorului privat prin eliminarea efectelor generate de proprietatea publica, cuantificabile in costuri echivalente. Scopul calcularii neutralitatii competitive este dat de necesitatea eliminarii distorsiunilor care apar in alocarea resurselor ca urmare a proprietatii directe a autoritatii contractante.

Neutralitatea competitiva include doar avantajele si dezavantajele care survin intr-un proiect public si care nu apar in cazul unei afaceri private. Neutralitatea competitiva nu include diferentele de performanta sau eficienta care apar intr-o piata competitiva si ar trebui sa fie separate de diferentele in materie de costuri aferente in cele doua cazuri: sectorul public si sectorul privat.

<table>
<tr><td rowspan="4">Identificarea efectelor proprietatii de stat (avantaje si dezavantaje financiare)</td><td>Avantaje: venituri estimate 3 ani</td><td>Dezavantaj1 : pierderi suplimentare</td></tr>
<tr><td rowspan="3"></td><td><u>-227.120,00</u></td></tr>
<tr><td>Dezavantaj 2 : pierderea redeventei</td></tr>
<tr><td>518.400,00</td><td>-5.184,00</td></tr>
<tr><td>Stabilirea avantajelor nete</td><td>518.400,00</td><td>-642.400,00</td></tr>
<tr><td>Calcularea neutralitatii competitive prin cuantificarea valorii avantajelor nete.</td><td colspan="2">466.560,00</td></tr>
</table>

CALCULUL - Identificarea si evaluarea riscurilor

In contextul CCR, riscul reflecta potentiale costuri suplimentare peste costul de baza presupus in costul primar de referinta.

Riscurile identificate sunt:

A. Riscuri referitoare la locatie

- Locatia investitiei – amplasarea ei
- Proprietatea locatiei – detinerea terenului si a investitiei in domeniul public/privat al Oraşului Săveni;
- Amplasarea fata de alte entitati si infrastructuri economice necesare unei activitati;
- Amplasarea acesteia in zone protejate din punct de vedere al mediului;

B. Riscuri de constructie - proiectare – vicii ascunse

- Riscul ca elemente constructive ale constructiei de aiba vicii ascunse de executie
- Riscul ca proiectarea sa aiba vicii ascunse, vicii cu efect direct in exploatarea la capacitate maxima/optima a infrastructurii
- Riscul ca solutiile tehnice si functionale (echipamente, circuite, facilitati) sa fie depreciate sau sa se deprecize rapid

C. Riscuri de finantare a activitatii

- Riscul evolutiei negative a rezultatelor sectorului energetic si a serviciilor publice
- Modificarea costurilor creditarii cu efecte directe in activitatea operatorului
- Riscul de insolvabilitate
- Modificari ale sistemului de impozitare

D. Riscuri aferente cererii, veniturilor, de operare si de intretinere

- Riscul concurential
- Inrautatirea situatiei economice generale
- Schimbari in domeniul energetic si a serviciilor publice
- Riscul suportabilitatii tarifelor minime
- Publicitate adversa
- Riscul scaderii preturilor chiriilor
- Riscul necesitatii efectuarii unor chetuieli de reparatii majore pentru continuarea activitatii
- Riscul defectarii unor echipamente
- Riscul insolvabilitatii rezidentilor
- Riscul necesitatii unor investitii suport
- Riscul litigiilor
- Riscul securitatii bunurilor
- Riscul de asigurare
- Riscul de furnizare a utilitatilor
- Riscul capacitatii de management
- Riscul de cash-flow

E. Riscuri legislative/politice

- Schimbari legislative in domeniul energetic
- Schimbari legislative in domeniul serviciilor publice

F. Riscuri naturale

- Situatii de razboi – conflicte zonale
- Cutremur si alte evenimente naturale
- Terorism
- Forta majora

G. Riscurile etapei de pregatire/atribuire

- Riscul de pregatire
- Opozitia publica fata de proiect
- Pregatirea necorespunzatoare a documentatiei de atribuire
- Semnarea contractului de concesiune

In conformitate cu registrul si inventarul riscurilor, acestea sunt pastrate de catre proprietar in proportie de 55%.

10.5. Determinarea structurii preliminare a concesiunii

Tinand cont de elementele identificate pana in prezent:

- Faptul ca toate bunurile puse la dispozitia concesionarului sunt bunuri de retur;
- Faptul ca din previziunile financiare si economice rezulta ca **nu sunt** necesare preluarea unor riscuri financiare;
- Faptul ca din previziunile financiare si economice rezulta ca se inregistreaza un excedent de **466.560,00** lei la 3 ani, bani ce vor reveni Orașului Săveni
- Faptul ca riscurile sunt preluate de catre operator in proportie de 45% (55 raman la Orașul Săveni);

duc la concluzia ca **solutia potriva** este: ***externalizarea exploatarii (functionare si utilizare) a statiilor de incarcare electrica in Orașul Săveni, Judetul Botoșani, pe baza unui contract de prestari servicii.***

10.6. Analiza elementelor prevazute la art 14, alin 3 din HG867/2016

10.7.1. Taxa pe valoarea adaugata

Contractul vizat este un contract de servicii – fara derogari de la regimul fiscal al TVA-ului.

10.7.2. Costuri suplimentare asociate finalizarii lucrarilor inainte de termenul contractual

Contractul vizat este un contract de servicii – costurile suplimentare asociate finalizarii lucrarilor inainte de termenul contractual nu sunt specifice si nu se pot analiza.

10.7.3. Costul reluarii procedurii de atribuire a contractului de concesiune

Contractul vizat este un contract de servicii – costul reluarii procedurii de atribuire a contractului de concesiune este estimat la cca 5 000 lei – ca fiind costuri directe si indirecte ce intervin datorita alocarii resurselor umane in procesul de atribuire a contractului

10.7.4. Venituri din refinantarea proiectului

Contractul vizat este un contract de servicii – veniturile la 3 ani fiind de **466.560,00** lei

10.7.5. Costuri de monitorizare si administrare a proiectului

Contractul vizat este un contract de servicii – nu sunt presupuse costuri din aceasta categorie.

10.7.6. Asigurari

Contractul vizat este un contract de servicii – costurile asigurarilor fiind o cheltuiala de exploatare ce revine Orașului Săveni, alaturi de costuri pentru securitatii statiei de vandalism, accidente, etc, intretinerea marcajelor si parcarilor.

11. Analiza riscului de operare - transferabilitate

Riscurile de operare sunt:

TIPUL DE RISC	EXPLOATARE PRIN CONCESIONARE
- Riscul concurential	**riscul revine Orașului Săveni**
- Inrautatirea situatiei economice generale	**riscul revine Orașului Săveni**
- Schimbari in domeniul energetic si al serviciilor publice	**riscul revine Orașului Săveni**
- Riscul suportabilitatii tarifelor minime	**riscul revine Orașului Săveni**
- Publicitate adversa	**riscul revine Orașului Săveni**
- Riscul necesitatii efectuarii unor chetuieli de reparatii majore pentru continuarea activitatii	**riscul revine Orașului Săveni**
- Riscul defectarii unor echipamente	**riscul revine Orașului Săveni**
- Riscul necesitatii unor investitii suport	**riscul revine Orașului Săveni**
- Riscul litigiilor	**riscul revine Orașului Săveni**
- Riscul securitatii bunurilor	**riscul revine Orașului Săveni**
- Riscul de asigurare	**riscul revine Orașului Săveni**
- Riscul de furnizare a utilitatilor	**riscul revine Orașului Săveni**
- Riscul capacitatii de management	**riscul revine Orașului Săveni**
- Riscul de cash-flow	**riscul revine Orașului Săveni**

Toate riscurile de operare sunt pastrate in sarcina Orașului Săveni, in proportie de 100% - o dovada in plus a valabilitatii contractului de servicii.

12. Rezultatele studiului de fundamentare a deciziei de concesionare

Rezultatele studiului de fundamentare elaborat sunt urmatoarele:

- proiectul raspunde cerintelor si politicilor entitatii contractante – in concordata cu obiectivele stabilite la realizarea investitiei
- au fost luate in considerare diverse alternative de realizare a proiectului:
  - optiunea de a achizitiona conform L98/2016 servicii de administrare si operare prin delegare pe baza de contract – achizitii publice clasice (riscurile nu se transfera la prestator, acestea raman in sarcina achizitorului Orașul Săveni);
  - optiunea de a concesiona serviciile in baza L100/2016 (riscurile se transfera la concesionar in proportie de 45%);

Contractul de prestări servicii este o soluție mai potrivită pentru orașulele care doresc să păstreze controlul asupra infrastructurii, oferind un nivel ridicat de adaptabilitate și accesibilitate pentru cetățeni.

13. Datele necesare stabilirii contractului

13.1. Stabilirea valorii estimate a contractului

Fiind vorba de un contract de prestari servicii, elementele valorii estimate, pentru o perioada de 36 de luni sunt:

	TOTAL SERVICII INTRETINERE SOFT SI OPERARE					
	Servicii	Tip statii	Nr. statii	Nr luni	Estimat incasari beneficiar	Estimat incasari operator
3	Operare	AC/DC	9	36		51840
	TOTAL				518400	51840

Valoarea estimata a serviciilor pentru un pachet estimat de 9 statii este de 51.840,00 lei (17.280 lei/an)

13.2. Procedura recomandata de urmat

Fiind recomandata optiunea de a achizitiona conform L98/2016 servicii de administrare si operare prin delegare pe baza de contract – achizitii publice clasice (riscurile nu se transfera la prestator, acestea raman in sarcina achizitorului Orașul Săveni) – se vor aplica prevederile L98/2016 privind achizitiile de servicii sub pragul de **270.000,00 lei + TVA, pentru 3 ani.**

13.3. Durata recomandata a concesiunii

Durata recomandata pentru durata concesiunii este de **3 ani.**

13.4. Avantajele financiare nete ale Orașului Săveni

Avantaj sau dezavantaj pentru Orașul Săveni	**EXPLOATARE DE CATRE ORAȘUL SĂVENI**	**EXPLOATARE PRIN CONCESIONARE**	**EXPLOATARE PRIN CONTRACT DE PRESTARI SERVICII**
Incasari pe o perioada de 3 ani	518.400,00 lei	5.184,00 (se incaseaza doar redeventa de 1%, restul ramane profit la operator)	518.400,00
Profit/pierdere	**-227.120,00**	5.184,00	**466.560,00**

ROMÂNIA
JUDEŢUL BOTOȘANI
ORAȘUL SĂVENI
Nr. 8498 din 20.08.2026

REFERAT DE APROBARE

a Regulamentului privind funcționarea și exploatarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice și hybrid plug-in în Orașul Săveni, județul Botoșani, inclusiv a documentației în vederea delegării operării acestora pe baza unui contract de prestări servicii

Având în vedere că în baza contractelor de finanțare pentru realizarea obiectivelor de investiții "Renovare energetica a cladirilor rezidentiale multifamiliale nr. 24, C1, C2, D3, D4, 41, D1, D2, V1, V2 din Orasul Saveni, judetul Botosani" și „Renovare energetica a cladirilor rezidentiale multifamiliale nr. 8, 10, 16 din Orasul Saveni, judetul Botosani" au fost realizate și stații de încărcare a vehiculelor electrice , se impune aprobarea unui regulament de utilizare, funcționare și exploatare a acestora precum și documentația necesară în vederea delegării operării acestora pe baza unui contract de prestări servicii.

Prin regulament sunt stabilite condițiile de utilizare, funcționare și exploatare prin intermediul unei platforme online, în regim self-service a stațiilor de încărcare, proprietatea orașului Săveni.

Referitor la documentația de delegare, precizez că a fost întocmită de către o firmă specializată în domeniu ,care prin studiul de fundamentare, concluzioneaza ca varianta cea mai avatanjoasa este cea a delegarii operarii si de a achizitiona conform L98/2016 servicii de administrare si operare prin delegare pe baza de contract.

Față de cele arătate mai sus, în considerarea condițiilor de oportunitate, propun adoptarea hotărârii în conținutul și forma din proiectul de hotărâre.

PRIMAR,
TÎRZIORU PETRU-RELU

ROMÂNIA
JUDEŢUL BOTOŞANI
ORAŞUL SĂVENI
Nr. 8369 din 20.08.2026

Raport de specialitate
a Regulamentului privind funcționarea și exploatarea stațiilor de încărcare a vehiculelor electrice și hybrid plug-in în Orașul Săveni, județul Botoșani, inclusiv a documentației în vederea delegării operării acestora pe baza unui contract de prestări servicii

In ultima perioada de timp politica si legislația europeana dezvolta standarde de mediu mai ridicate pentru orașe. Vehiculele curate si eficiente din punct de vedere energetic care au un rol important in politica climatica si energetica a Uniunii Europene precum si electrificarea transportului, reprezintă priorități pentru strategiile europene climatice si de eficienta energetic.

Comisia Europeana a stabilit obiective ambițioase pentru eliminarea treptata a vehiculelor cu combustibili convenționali din mediul urban, pentru a reduce gazele cu efect de sera si poluarea aerului sau poluarea fonica. Cartea Alba 2011 solicita reducerea la jumătate a utilizării de mașini cu alimentare convenționala in transportul urban pana in anul 2030 si eliminarea complete pana in anul 2050.
Consumatorii nu vor cumpără vehicule daca nu sunt disponibile statii de incarcare. Astfel, orașele trebuie sa ia in considerare posibilitatea oferirii unui sistem de sprijin pentru a face mai simpla utilizarea unui vehicul electric (VE) in oraș, anume furnizarea unei rețele publice de incarcare.

Având in vedere deprecierea calitatii aerului in Orașul si pentru a promova achiziționarea automobilelor electrice, este necesara implementarea unui regulament de funcționare pentru statiile de incarcare electrica.

UAT Orașul Săveni, are achizitionate in prezent un numar de 9 statii de incarcare electrica din fonduri nerambursabile statii care trebuie sa fie pus in exploatare la dispozitia populatiei, amplasate la următoarele locații:

1.Amplasament 1 – Ansamblul de blocuri A.I.Cuza (nr.cad. 54511). Accesul se face din strada Dr.M.Ciucă
Numărul Stațiilor de Incarcare: ***3 statii a câte 2 puncte de reincarcare fiecare si 6 locuri de parcare ;***
2.Amplasament 2 – str. Independenței. (nr.cad. 50792 și nr.cad. 50795). Accesul se face din strada Independenței.
Numărul Stațiilor de Incarcare: ***5 statii a câte 2 puncte de reincarcare fiecare si 10 locuri de parcare;***
3. Amplasament 3 – Parc Fotovoltaic (nr.cad. 52273). Accesul se face din strada Fruntaș Gheorghe Lăpușneanu Lăpușneanu.
Numărul Stațiilor de Incarcare: ***1 statie cu 2 puncte de reincarcare si 2 locuri de parcare).***

De asemenea, in viitor sunt avute in vedere si alte investitii din fonduri nerambursabile pentru achizitia si a altor statii, in asa fel incat sa se asigure necesarul de infrastructura publica in acest domeniu.

Tinand cont de natura economica a activitatii, dar si de legislatia in vigoare cu privire la acest domeniu, au fost contractate serviciile unei firme specializate in modul de exploatare a serviciilor economice de interese general, SC NEXTEND PARTENERS SRL, care a elaborat un studiu de fundamentare a modalitatii de exploatare, studiu care concluzioneaza ca varianta cea mai avatanjoasa este cea a delegarii operarii si de a achizitiona conform L98/2016 servicii de administrare si operare prin delegare pe baza de contract – achizitii publice clasice.

Pentru exploatarea statiilor a fost întocmit un REGULAMENT DE FUNCTIONARE SI

EXPLOATARE A STAȚIILOR DE REÎNCĂRCARE A VEHICULELOR ELECTRICE ȘI HYBRID PLUG-IN, in acord cu legislatia si cerintele actuale.

Acest regulament este conceput pentru a asigura o gestionare eficientă și sigură a infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice, care joacă rol vital în promovarea mobilității durabile și reducerea impactului negativ asupra mediului. Regulamentul propus se bazează pe principiile generale ale accesibilității, transparenței și standardizării, cu scopul de a facilita adoptarea și utilizarea largă a vehiculelor electrice. Prin stabilirea unui cadru clar de reguli și standarde, acest document își propune să răspundă nevoilor și preocupărilor utilizatorilor și administatorului de stații de încărcare. Regulamentul de funcționare și utilizare a stațiilor de încărcare electrică acoperă o gamă largă de aspecte esențiale, printre care :

1. **Accesibilitate și disponibilitate**. Amplasarea stațiilor de încărcare în zone centrale ușor accesibile pentru utilizatori.
2. **Procesul de încărcare și plată**. Se vor stabili reguli clare privind procedurile de încărcare, inclusiv tipurile de încărcare disponibile (încărcare normală, rapidă, etc), timpul maxim permis pentru ocuparea unei stații de încărcare și modalitățile de plată (abonamente, plăți directe etc.).
3. **Siguranța și protecția consumatorilor**. Regulamentul va impune respectarea standardelor de siguranță electrică și va stabili responsabilitățile operatorilor de stații de încărcare în asigurarea întreținerii și verificării periodice a echipamentelor. De asemenea, se vor clarifica drepturile și obligațiile utilizatorilor în cazul unor situații neprevăzute sau defecțiuni tehnice.
4. **Informare și educație.** Regulamentul prevede inițiative de informare și educare a publicului cu privire la utilizarea corectă a stațiilor de încărcare, promovând astfel adoptarea vehiculelor electrice și creșterea gradului de conștientizare a comunității.

Prevederile legale care stau la baza promovării proiectului de hotarare sunt:.

- Ordonanța de urgență nr. 4/2026 privind stabilirea cadrului instituțional, precum și a măsurilor necesare pentru punerea în aplicare a prevederilor Regulamentului (UE) 2023/1.804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE
- Legea Nr. 100/2016 din 19 mai 2016 privind concesiunile de lucrari si concesiunile de servicii – cu completarile si actualizarile ulterioare;
- Hotararea Nr. 867/2016 din 16 noiembrie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrari si concesiune de servicii din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrari si concesiunile de servicii – cu completarile si actualizarile ulterioare;Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea 98/2016 – privind achizitiile publice
- Hotărârea Nr. 395/2016 din 2 iunie 2016 - pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice;
- prevederile art. 129, alin. (1), alin. (2), lit. b), lit. d), alin. (7), lit. k), lit. p), lit. s), art. 139, alin. (1), din O.U.G. nr. 57/2019, privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile Legii nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile Standardului IEC 61851;
- prevederile Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare și prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare
- prevederile Ghidul de finantare aferent Planului Național De Redresare Și Reziliență, Componenta C5 – Valul Renovării, Axa 1 - Schema De Granturi Pentru Eficiență Energetică Și Reziliență În Clădiri Rezidențiale Multifamiliale, Operațiunea A.3: Renovarea Energetică Moderată Sau Aprofundată A Clădirilor Rezidențiale Multifamiliale.

Luând în calcul cele mai sus menționate, consider că sunt întrunite condițiile legale pentru promovarea proiectului de hotarare privind aprobarea Regulamentului privind functionarea si exploatarea statiilor de incarcare a vehiculelor electrice si hybrid plug-in în Orașul Săveni, județul Botoșani, inclusiv a documentației în vederea delegării operării acestora pe baza unui contract de prestări servicii.

ADMINISTRATOR PUBLIC,
DĂNILĂ ȘTEFAN-IOAN