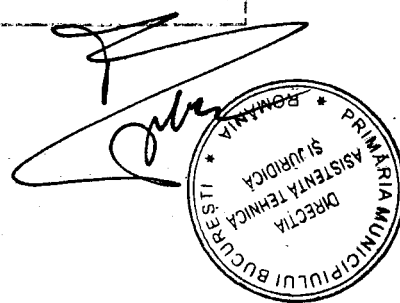




Consiliul General al Municipiului București

HOTĂRÂRE

privind aprobarea Studiului de oportunitate privind modalitatea de gestiune a Serviciului de administrare și exploatare a parcărilor din municipiul București și a Caietului de sarcini al serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public și privat al municipiul București

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al Municipiului București și raportul de specialitate comun al Direcției Generale Infrastructură și Servicii Publice, Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației nr. 2876/07.12.2017 și Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice nr. 3033/06.12.2017;

Văzând raportul Comisiei transporturi și infrastructură urbană nr. 13/21.02.2018 și raportul Comisiei juridice și de disciplină nr. 93/21.02.2018 din cadrul Consiliului General al Municipiului București;

În conformitate cu prevederile:

- Ordonanței Guvernului nr. 71/2002, art. 9 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârii C.G.M.B. nr. 188 din 18.05.2017 privind aprobarea extinderii activității Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice (AMRSP) în domeniul serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local din răspunderea Municipiului București și încheierea actului adițional nr. 2 la statutul AMRSP;

Cu respectarea prevederilor Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. d), alin. (6) lit. a) pct. 19 și art. 45 alin. (2) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă Studiul de oportunitate privind modalitatea de gestiune a serviciului de administrare și exploatare a parcărilor din municipiul București, prevăzut în anexa nr. 1.

Art.2 Se aprobă Caietul de sarcini al serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public și privat al municipiului București, prevăzut în anexa nr. 2.

Art.3 Anexele nr. 1 și nr. 2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.



Art.4 Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General al Municipiului București și Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice vor duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

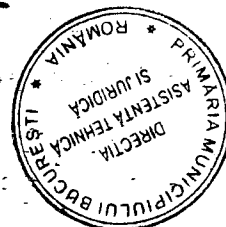
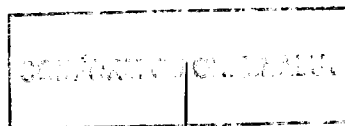
Această hotărâre a fost adoptată în ședința ordinară a Consiliului General al Municipiului București din data de 22.02.2018.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Marian Orlando Culea

SECRETAR GENERAL
AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI,
Georgiana Zamfir

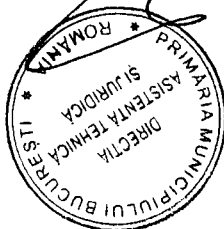
București, 22.02.2018
Nr. 96



**Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor
Publice
(A M R S P)**

**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND
MODALITATEA DE GESTIUNE A
SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN
MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

10.07.2018



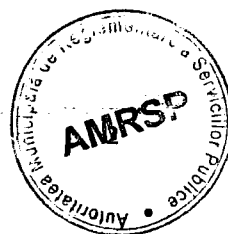
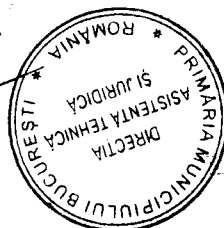
**BUCUREȘTI
[2017]**

**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

Acest studiu a fost elaborat de un colectiv de experți, constituit în *Grupul de Lucru AMRSP*, format din:

- Prof. univ. dr. Ioan RADU – Coordonator
- Conf. univ. dr. Cleopatra ȘENDROIU
- Dr. Speranța STOMFF
- Lector univ. dr. Sorin BURLACU
- Dr. Tudor STOMFF
- Ing. expert Iulia RUGINĂ
- Ec. drd. Mihai DEMETER

Lucrarea este proprietatea intelectuală a AMRSP.



STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI



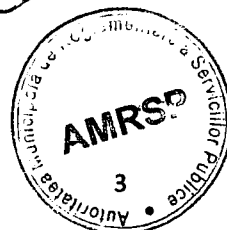
Precizări

Prezentul studiu se justifică în situația în care operatorul care va presta serviciului de administrare și exploatare a parcarilor din municipiul București va funcționa în condiții de profitabilitate prin exercitarea unui management performant, fără să beneficieze de compensații din partea Primăriei municipiului București pentru realizarea acestui serviciu, asigurând totodată o sursă financiară suplimentară de alimentare a bugetului local.

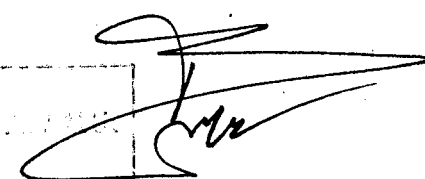
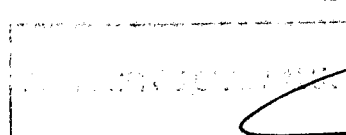
Realizarea profitului va trebui să se facă în condițiile unei fundamentări corecte a tarifelor pentru serviciile și lucrările prestate, bazate pe costuri dimensionate economic și pe o marjă de profit cuprinsă între 3% și 5% din costuri.

Tarifele practicate trebuie să fie competitive, accesibile și să nu afecteze gradul de suportabilitate al utilizatorilor, în condițiile prestării unui serviciu de calitate care să asigure satisfacția clienților.

Condițiile de realizare a profitului trebuie să fie reflectate prin criteriile de performanță globală (economice, sociale și de mediu) stabilite de AGA și prin indicatorii de performanță care vor fi asumați de Consiliul de Administrație al companiei și de echipa managerială, prin contractul de mandat al directorului general.

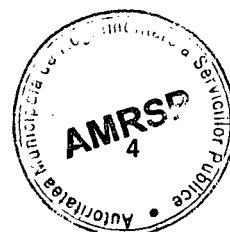
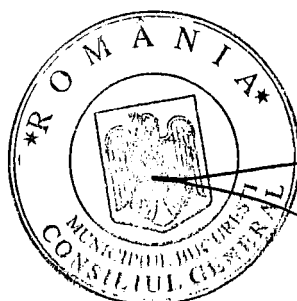
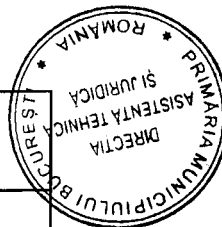


**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

Abrevieri

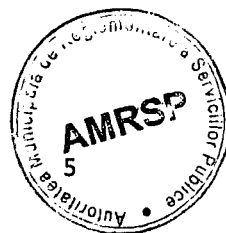
ADIBI	Asociația de Dezvoltare Intercomunitară București Ilfov
AMRSP	Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice
CGMB	Consiliul General al Municipiului București
CMPB	Compania Municipală Parking București
CS	Caiet de sarcini
DA	Documentație de atribuire
UE	Uniunea Europeană
HCGMB	Hotărâre a Consiliului General al Municipiului București
HG	Hotărâre de Guvern
OG	Ordonanță a Guvernului
OUG	Ordonanță de Urgență a Guvernului
PMB	Primăria Municipiului București
SIEG	Serviciu de interes economic general
UAT	Unitate Administrativ Teritorială



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

CUPRINS

1	Baza legală	6
2	Introducere	10
3	Starea actuală a serviciului	11
3.1	Aria de desfășurare a serviciului.....	11
3.2	Modalitatea actuală de gestiune a parcarilor în municipiul București.....	13
3.3	Concluzii	20
3.4	Activitățile prestate în cadrul serviciului de administrare și exploatare a parcarilor din municipiul București	21
4	Motive de ordin economic, social și de mediu privind care justifică realizarea serviciului	22
4.1	Motive de ordin economic privind delegarea serviciului.....	22
4.2	Motive de ordin social privind oportunitatea delegării gestiunii serviciului	29
4.3	Motive de mediu privind oportunitatea delegării gestiunii serviciului.....	30
5	Matricea SWOT a delegării serviciului de administrare și exploatare, a parcarilor din municipiul București.....	35
6	Procedura de delegare a gestiunii serviciilor de administrare a domeniului public și privat	36
7	Redevența.....	47
8	Durata estimată a contractului	48
9	Termenele pentru realizarea procedurii de încheiere a contractului.....	48
10	Riscuri.....	49
11	Concluzii	52
ANEXE		53

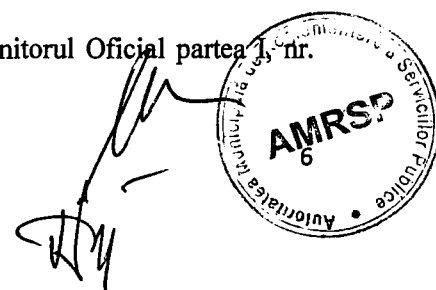
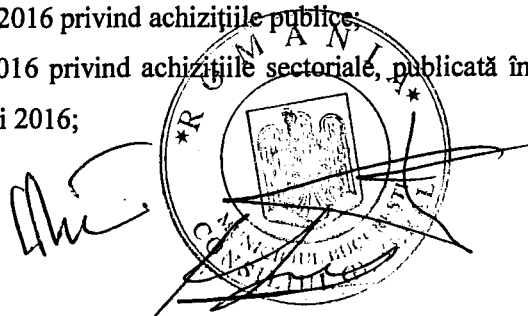
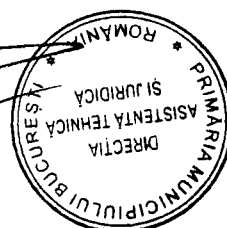
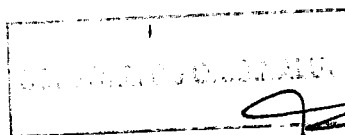


**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

1 Baza legală

Legislație primară

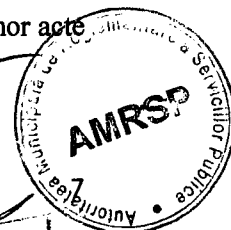
- 1.1. Lege 31 din 16 noiembrie 1990 a societăților comerciale, republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 1066 din 17 noiembrie 2004, cu modificările și completările ulterioare, dându-se textelor o nouă numerotare;
- 1.1. Lege nr. 213 din 17 noiembrie 1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare; republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 123 din 10 iunie 2011, cu modificările și completările ulterioare;
- 1.2. Lege nr. 215 din 23 aprilie 2001 a administrației publice locale, republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 123 din 20 februarie 2007, cu modificările și completările ulterioare, dându-se textelor o nouă numerotare;
- 1.3. Lege nr. 515/2002 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 21/2002 privind gospodărirea localităților urbane și rurale;
- 1.4. Lege nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- 1.5. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, publicată Monitorul Oficial partea I, nr. 883 din 14 decembrie 2011;
- 1.6. Hotărâre de Guvern nr. 722 din 28 septembrie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 803 din 12 octombrie 2016;
- 1.7. Lege nr. 98/2016 privind achizițiile publice, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 390 din 23 mai 2016;
- 1.8. Hotărâre de Guvern nr. 395/2016 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;
- 1.9. Lege nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 391 din 23 mai 2016;



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



- 1.10. Lege nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 392 din 23 mai 2016;
- 1.11. Hotărâre de Guvern nr. 867/2016 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 985 din 7 decembrie 2016;
- 1.12. Lege nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliului Național de Soluționare a Contestațiilor, publicată în Monitorul Oficial al României partea I, nr. 392/2016;
- 1.13. Ordonanța Guvernului nr. 21/2002 privind gospodărirea localităților urbane și rurale;
- 1.14. Hotărâre de Guvern nr. 246/2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice;
- 1.15. Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- 1.16. Hotărâre de Guvern nr. 955/2004 pentru aprobarea reglementărilor-cadru de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- 1.17. Lege nr. 228 din 4 iulie 2007 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 30/2006 privind funcția de verificare a aspectelor procedurale aferente procesului de atribuire a contractelor de achiziție publică;
- 1.18. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 74 din 29 iunie 2005 privind înființarea Autorității Naționale pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice;
- 1.19. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 30/2006 privind funcția de verificare a aspectelor procedurale aferente procesului de atribuire a contractelor de achiziție publică;
- 1.20. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 19 din 7 martie 2009 privind unele măsuri în domeniul legislației referitoare la achizițiile publice;
- 1.21. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 13 din 20 mai 2015 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Achiziții Publice;
- 1.22. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 58/2016 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achizițiilor publice;

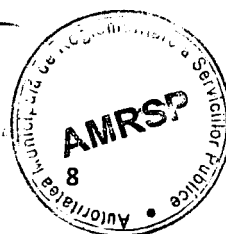


**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

- 1.23. Hotărâre de Guvern nr. 1705 din 29 noiembrie 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 1020 din 21 decembrie 2006;
- 1.24. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare;
- 1.25. O.U.G nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice republicată, cu modificările și completările ulterioare.
- 1.26. H.G. nr. 1391/2006 pentru aprobarea regulamentului de aplicare a O.U.G. nr.195/2002.
- 1.27. Legea 203/2012 - pentru modificarea și completarea OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.
- 1.28. H.G. 147/1992 privind blocarea, ridicarea, transportul, depozitarea și eliberarea autovehiculelor sau remorcilor staționate neregulamentar pe drumurile publice.
- 1.29. Legea nr. 421/2002 privind regimul juridic al vehiculelor fără stăpân sau abandonate pe terenuri aparținând domeniului public sau privat al statului ori al unităților administrative teritoriale, actualizată în 2006.
- 1.30. O.G. nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Legislație secundară

- 2.1. Ordinul Ministrului Finanțelor Publice nr. 1718/2011 pentru aprobarea Precizărilor privind întocmirea și actualizarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, publicat în Monitorul Oficial partea I, nr. 186 din 17.03.2011;
- 2.2. Hotărâre CGMB nr. 97 din 29.03.2017 privind înființarea societății pe acțiuni Compania Municipală Parking București SA;
- 2.3. Anexa la Hotărâre CGMB nr. 97 din 29.03.2017 privind înființarea societății pe acțiuni Compania Municipală Parking București SA;
- 2.4. Hotărârile CGMB aplicabile, alte documente legislative, reglementări și hotărâri ale autorităților deliberative ale Municipiului București.



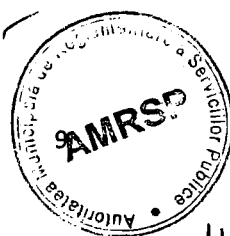
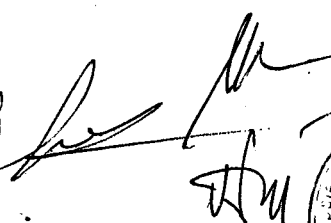
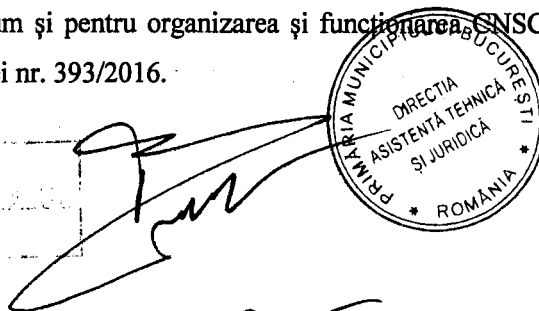
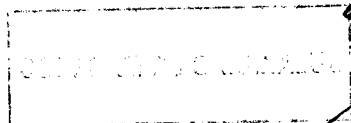
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

Legislație europeană

- 3.1. Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune;
- 3.2. Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE;

Transpuse în legislația națională prin:

- Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, publicată în M.O. nr. 390/23.05.2016;
- Norme de aplicare: Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, publicată în M.O. nr. 423/06.06.2016;
- Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, publicată în M.O. nr. 390/23.05.2016;
- Norme de aplicare: Hotărârea Guvernului nr. 394/2016, publicată în M.O. nr. 423/06.06.2016;
- Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 392/2016;
- Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea CNSC, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 393/2016.



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

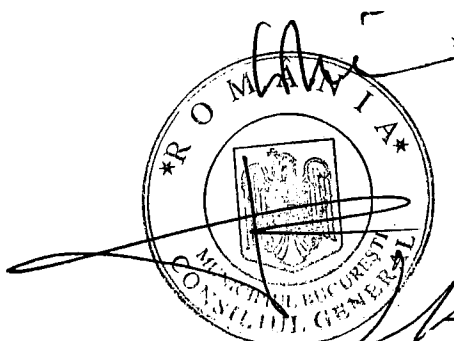
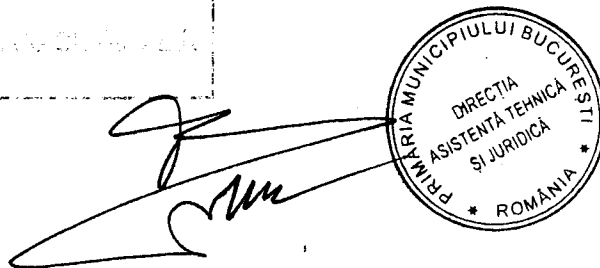
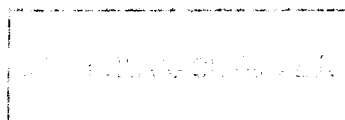
2 Introducere

Prezentul studiu de oportunitate este realizat, în conformitate cu HCGMB 188/18.05.2017, în vederea alegerii variantei optime de gestiune pentru serviciul public de administrare al domeniului public și privat prin activitatea de “amenajare, întreținere și exploatare a locurilor de parcare (...), în condițiile stabilite prin planurile de urbanism și studiile de circulație”, conform OG nr. 71/2002, art. 5, alin. 2, lit.j.

Modalitatea de gestiune a activității de administrare și exploatare a parcarilor, în conformitate cu OG nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local va fi stabilită pe baza analizei situației actuale a parcarilor și a modului de administrare și exploatare a acestora în prezent cât și pe baza legislației aplicabile în domeniu.

Prezentul studiu se referă exclusiv la parcarile din domeniul public și privat aflate în administrarea primăriei municipiului București și care sunt gestionate astăzi de Administrația Străzilor.

Studiul de oportunitate, regulamentul de organizare și funcționare a serviciului și caietul de sarcini aferent se aprobă prin HCGMB și vor sta la baza alegerii soluției optime pentru gestiunea activității de administrare și exploatare a parcarilor din municipiul București.

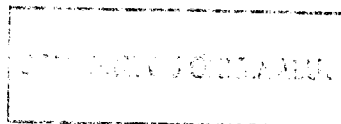


3 Starea actuală a serviciului

3.1 Aria de desfășurare a serviciului

Structura Municipiului București, în funcție de suprafață și locuitori, este următoarea:

Sector 1	70,7 km ²	206.329 locuitori
Sector 2	30,7 km ²	352.386 locuitori
Sector 3	34,6 km ²	405.113 locuitori
Sector 4	32,3 km ²	299.044 locuitori
Sector 5	29,9 km ²	288.338 locuitori
Sector 6	40,2 km ²	361.305 locuitori



Sectoarele sunt unități administrative mai mari chiar decât orașele de rang 2 din România, ceea ce implică probleme majore în administrarea lor.

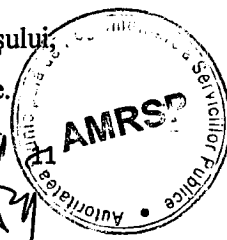
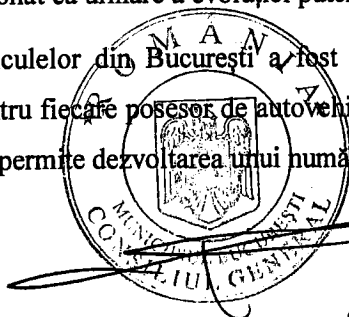
Municipiul București este principalul nod feroviar, de aici plecând nouă magistrale feroviare și o cale ferată de centură de 74 km. Din dreptul Bisericii Sf. Gheorghe, în apropiere de Piața Unirii, începe măsurarea distanțelor pe principalele drumuri naționale cu trafic internațional și pe autostrăzi. În Municipiul București se află mai multe autogări pentru transportul de călători.

Municipiul București, cel mai populat oraș din România și cel mai important centru industrial, comercial, universitar, cultural, constituie o atracție pentru un puternic flux migrator dinspre localitățile României. Populația de 1.883.425 de locuitori în 2011, face ca Bucureștiul să fie al zecelea oraș ca populație din Uniunea Europeană.

Prin funcțiile sale complexe politico-administrative, financiare, comerciale, industriale, culturale, turistice, municipiul București constituie un pol de convergență majoră în cadrul sistemului urban național. Municipiul București, comparativ cu următorul municipiu ca număr de locuitori și dezvoltare economică și socială, municipiul Cluj-Napoca, este de circa 6 ori mai mare.

Una din marile probleme ale municipiului București, asemeni marilor capitale europene, este traficul din ce în ce mai congestionat ca urmare a evoluției puternice a numărului de mașini.

După anul 1990, numărul vehiculelor din București a fost într-o continuă creștere, parcare devenind un punct nevralgic pentru fiecare posesor de autovehicule, în special în centrul orașului, unde infrastructură existentă, nu permite dezvoltarea unui număr suficient de locuri de parcare.



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

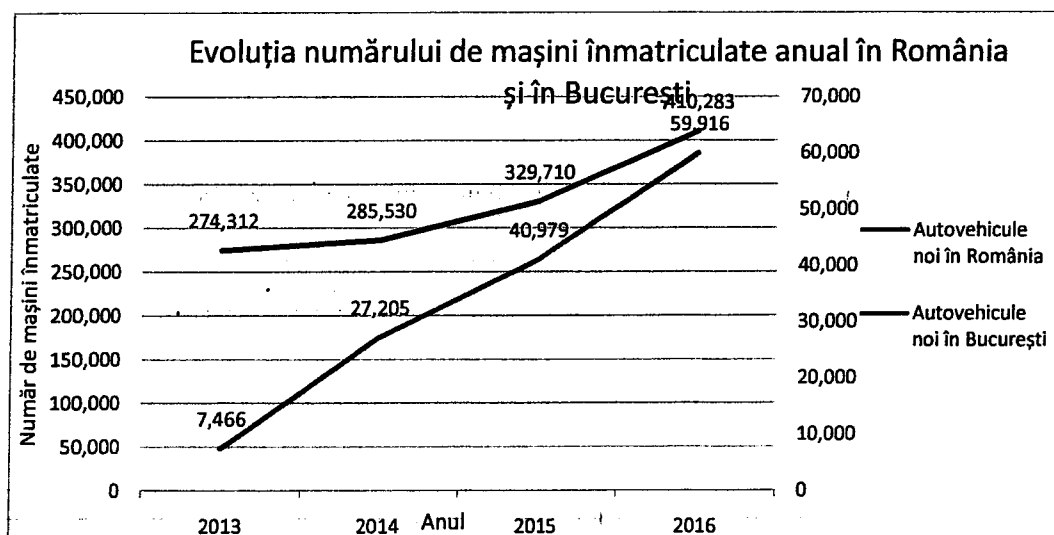
O evidență a evoluției parcului auto în România și în București este realizată de Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne și este prezentată în tabelul 1.

Tabel 1 Evoluția numărului de autovehicule din București și din România.

	2012	2013	2014	2015	2016
Parcul auto București	1.118.125	1.125.591	1.152.796	1.193.775	1.253.691
Autovehicule noi în București	-	7.466	27.205	40.979	59.916
Parcul auto România	5.710.773	5.985.085	6.270.615	6.600.325	7.010.608
Autovehicule noi în România	-	274.312	285.530	329.710	410.283

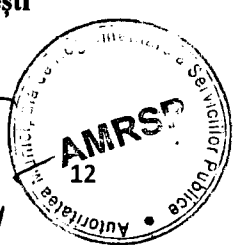
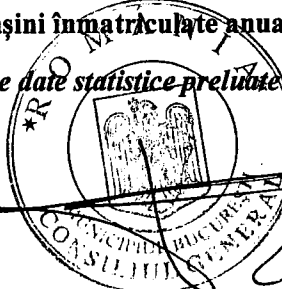
Sursă: Prelucrare date statistice preluate de la DRPCIV

După cum se poate observa în tabelul 1, pe tot orizontul de timp analizat numărul de autovehicule a crescut în mod continuu, având ca efect direct creșterea cererii de locuri de parcare. Totodată, în figura 1, se poate observa că evoluția numărului de autovehicule în municipiul București este mai accentuată decât la nivel național, impunându-se astfel o atenție deosebită din partea municipalității asupra implicațiilor acestei evoluții.



Figură 1 E evoluția numărului de mașini înmatriculate anual în România și în București

Sursă: Prelucrare date statistice preluate de la DRPCIV



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE SI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

Conform statisticilor elaborate de DRPCIV¹, parcul auto național din România s-a majorat în anul 2016 cu 6,21% față de anul anterior, depășind astăzi 7 milioane de mașini la nivel național, 1,25 de milioane fiind înmatriculate în București. La acest număr se adaugă și autovehiculele care sunt înmatriculate în Ilfov dar care tranzitează zilnic municipiul București.

Evoluția puternică din ultimul an a numărului de mașini second – hand înmatriculate în România este explicată și de eliminarea taxei de medium conform legii nr.1/2017 care abrogă OUG 9/2013. Eliminarea taxei a permis ca autovehiculele aduse din străinătate și care nu au plătit timbrul de mediu să poată fi înmatriculate fără taxe suplimentare, indiferent de motorizare sau vechime a autovehiculului.

Cu un număr de parcări înregistrate de aproximativ 142.000 de locuri, situate în cadrul inelului central prezentat de strategia de parcare la nivelul municipiului București, cu mult mai mic decât numărul de autovehicule care operează în această zonă, rezultă clar că gestiunea eficientă și dezvoltarea de parcări supraterane și subterane reprezintă o prioritate pentru municipiul București.

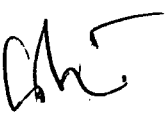
3.2 Modalitatea actuală de gestiune a parcarilor în municipiul București

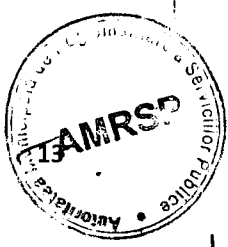
Conceptul și categoriile privind parcare sunt reglementate în baza unor acte normative referitoare la parcare, fie ca locuri speciale pentru lăsarea mașinii, fie ca operațiune specifică circulației de lăsare a vehiculelor în locurile corespunzătoare. În legislația aplicabilă pot fi găsite o serie de definiții, după cum se arată mai jos. Art 63 (4) al O.U.G. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice definește parcare ca „staționarea vehiculelor în spații special amenajate sau stabilite și semnalizate corespunzător”.

O altă definiție este dată de Art 24 (2) din Regulamentul Cadru privind organizarea și funcționarea serviciilor publice pentru administrarea proprietății locale, în care parcare reprezintă spațiul desemnat pentru staționarea vehiculelor, indicat prin semne și marcaje rutiere și separat de carosabil.

La momentul actual, gestiunea zonelor destinate parcarilor în municipiul București este împărțită între doi actori principali: **Primăria municipiului București**, prin Administrația Străzilor și **Primăriile de sector**.

¹ Statistici elaborate de DRPCIV, accesibile pe site-ul: <http://www.drpciv.ro/mib-portal/displayStatistics.do>



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



• **Primăria municipiului București, prin Administrația Străzilor**

Administrația Străzilor București este un serviciu public de interes local al Municipiului București, organizat ca instituție publică cu personalitate juridică, înființat prin HCLMB nr.72/1992, 66/1993, 83/1993 și HCGMB nr.143/2000. Aceasta administrează în prezent un număr de 34.996 de locuri de parcare din care 7.968 cu plată, majoritatea în centrul orașului și pe marginea străzilor importante din București.

La momentul actual, conform datelor primite de la Administrația Străzilor București, prin adresa 5124 din data de 25.07.2017, se constată că la nivelul municipiului București, în interiorul inelului central, aproximat în cadrul Strategiei de Parcare a municipiului București, realizată conform HCGMB 124/2008, există 142.272 de locuri de parcare cu o suprafață totală de 1.997.490 m².

Conform administrației străzilor la nivelul anului 2017 o evidență aproximativă a locurilor de parcare este prezentată în tabelul 2.

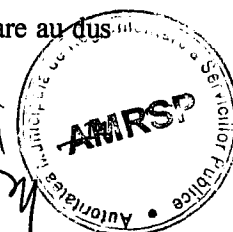
Tabel 2 Situația locurilor de parcare din cadrul inelului central aproximat de Strategia de parcare a municipiului București

Pe stradă				În afara străzii				
		Gestionate de ADM străzilor	Total		Parcare Umrit	TOTAL	TOTAL	Pe strada rezidenți
Sector 1	36.937	3.283	23.871	184	0	184	24.055	2.416
Sector 2	22.259	557	22.816	1199	0	1199	24.015	8.555
Sector 3	21.069	733	21.802	1419	1064	2483	24.285	12.685
Sector 4	20.903	156	21.059	25	0	25	21.084	3.737
Sector 5	13.274	378	13.652	0	0	0	13.652	6.230
Sector 6	2.141	0	2.141	0	0	0	2.141	6.308
TOTAL	100.234	5.107	105.341	2827	1064	3891	109.232	39.931

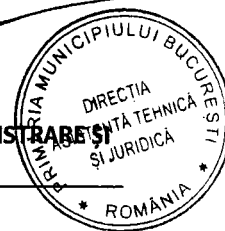
Sursă: Prelucrare date trimise de Administrația Străzilor București

Se impune precizarea că, din datele primite, puse la dispoziție grupului de lucru care a elaborat prezentul studiu, reiese că la nivelul anului 2016, din cele 7.939 de locuri de parcare cu plată gestionate de administrația străzilor, doar 2.484 dintre acestea au fost exploatate efectiv, în vedere obținerii de venituri. Acest fapt rezultând într-un nivel al veniturilor din parcări de doar 5.003.579 lei pentru anul 2016.

Conform situației prezentate de Administrația Străzilor, prin direcția Parcaje, factorii care au dus la acest nivel redus al locurilor exploatate au fost



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



- lipsa personalului;
- atribuirea gratis a locurilor de parcare către instituțiile publice și către persoanele cu handicap;
- lipsa unor reglementări clare în ceea ce privește modul de atribuire a locurilor de parcare către rezidenți riverani, instituții și agenți economici.

Pe baza recensământului efectuat de Direcția Drumuri din cadrul Administrației Străzilor, în luna februarie 2017, pe cele 191 de artere-străzi din totalul de 893 aflate în gestiune, existau 33.996 de locuri de parcare ce însumau o suprafață de 467.445 m².

Dintre acestea 16.320 erau parcări de tip spic, 10.816 parcări laterale și 6.860 parcări perpendiculare.

Situația detaliată a parcărilor aflate în gestiunea Administrației Străzilor se regăsește în ANEXA 1 a prezentului studiu.

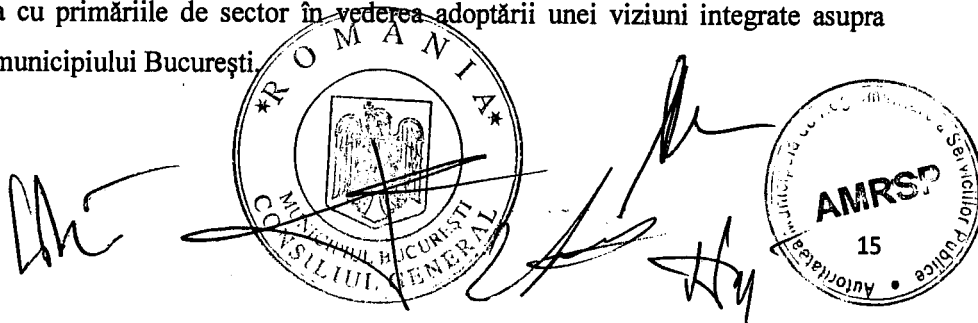
În ceea ce privește locurile de parcare cu plată, gestionate de Administrația Străzilor, conform situațiilor prezentate, acestea sunt în număr de 7.968 și ocupă o suprafață de 109.560 m². Acestea sunt concentrate într-un număr de 130 de parcări care variază ca dimensiune și număr de locuri, de la parcări de mici dimensiuni cu 8 locuri (ex. parcare de pe strada N. Filipescu), până la parcări de dimensiuni mari cu 543 de locuri (ex. Parcare de pe șoseaua Nordului).

Situația detaliată a parcărilor cu plată aflate în gestiunea Administrației Străzilor se regăsește în ANEXA 2 la prezentul studiu.

Primăriile de sector

Acestea sunt responsabile de parcările rezidențiale din fiecare cartier. Majoritatea locurilor de parcare sunt concesionate pe perioade de 1 an, nefiind însă suficiente pentru a acoperi cererea din ce în ce mai mare de locuri de parcare, datorată evoluției puternice a numărului de mașini din ultima perioadă.

Parcările gestionate de primăriile de sector nu fac obiectul prezentului studiu, sub rezerva că noul operator va colabora cu primăriile de sector în vederea adoptării unei viziuni integrate asupra parcărilor la nivelul municipiului București.



STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI



Strategia de parcare în municipiul București

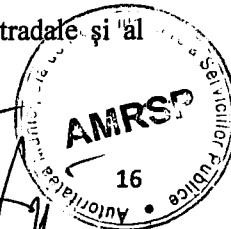
Datorită creșterii puternice a numărului de autovehicule în municipiul București, PMB a constatat necesitatea elaborării unui plan de acțiune pentru realizarea unui cadru eficient de dezvoltare a parcărilor din municipiul București. Astfel, la nivelul anului 2008, a fost elaborată “Strategia de Parcare pe teritoriul municipiului București” sub asistența Bancii Europene de Reconstrucție și Dezvoltare.

Principalul scop al Strategiei de Parcare constă în realizarea cadrului legal pentru realizarea și extinderea investițiilor în domeniul parcărilor publice, pentru asigurarea necesarului de locuri de parcare, concomitent cu amplasarea acestora astfel încât să permită utilizarea mai facilă a transportului în comun sau a altor mijloace de deplasare.

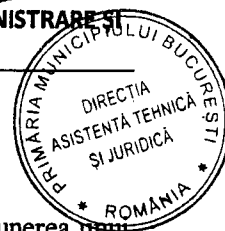
Totodată, într-un cadru mai larg, principalele obiective ale strategiei sunt următoarele:

- să asigure aplicarea efectivă a reglementărilor privind parcare;
- să conducă la reducerea cererii de parcare prin îmbunătățirea transportului public și a transportului nemotorizat;
- să stimuleze reducerea traficului în zona centrală a municipiului București;
- să faciliteze circulația pietonilor pe trotuare;
- să mărească numărul de locuri de parcare și accesibilitatea la spațiile de parcare în general și pentru persoanele cu handicap în particular;
- să reducă perioada de parcare a vehiculelor în centrul orașului și pe străzi;
- să asigure administrarea parcajelor și să îmbunătățească serviciile de parcare;
- să îmbunătățească fluxul circulației prin reducerea zonelor de aglomerație;
- să contribuie la reducerea poluării prin scăderea numărului de vehicule care circulă în zona centrală a municipiului București;
- să conducă la străzi mai sigure pentru pietoni, bicicliști, motocicliști, și șoferi;
- să faciliteze îmbunătățirea accesului pentru vehicule de urgență și transport public;
- să asigure includerea în totalitate a prevederilor ei în procesul de luare a deciziilor și în concordanță cu alte strategii conexe.

În cadrul strategiei au fost abordate parcarile din punct de vedere al parcajelor stradale și al parcajelor în afara străzii după cum urmează:



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE SI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



1. Parcaje pe stradă

În cadrul strategiei se propune ca zonele de parcare pe stradă să fie reduse prin impunerea unui timp limitat, foarte scurt, de staționare pe aceste tipuri de parcări, urmând ca acestea să fie eliminate în mod etapizat.

În imaginea de mai jos (figura 2) se poate observa cum partea carosabilă este îngustată puternic de parcare pe stradă, afectând astfel circulația din această zonă.

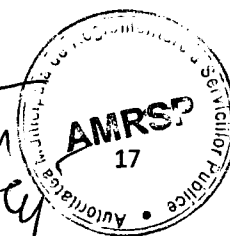


Figură 2 Parcare stradală pe ambele părți ale carosabilului care îngreunează circulația

Sursă: <http://bucurestiul.ro/premiera-bucuresti-cum-se-acorda-anul-acesta-locurile-de-parcare-dintre-blocuri/>

În vederea îmbunătățirii siguranței și pentru modificarea comportamentului privind parcare, în cadrul strategiei se propune ca:

- numărul parcajelor cu plată să crească;
- să se aplice verificări și limitări ale parcării pe stradă ;
- să se facă verificări și să se aplice sancțiuni care vor conduce la limitarea parcării pe stradă.



STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI



2. Parcaje în afara străzii

Aceste tipuri de parcuri sunt preferate cu precădere datorită faptului că pot reduce gradul de ocupare al străzilor rezultând astfel o îmbunătățire a traficului și a transportului public.

Pentru a obține un număr mai mare de locuri de parcare se pot construi parcaje etajate, însă tendința generală este de construire a parcajelor subterane, conform bunelor practici întâlnite în marile capitale europene.

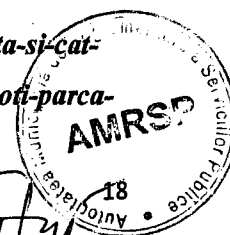
Un mare avantaj al construirii parcajelor subterane este reprezentat de reducerea costurilor de construcție în cazul în care sunt construite simultan cu parcaje supraterane sau infrastructuri asemănătoare.

Un exemplu de parcare subterană construită în centrul Bucureștiului este cea din Piața Universității prezentată în figura 3.



Figură 3 Parcare subterană Piața Universității

(Sursa: <http://www.gandul.info/stiri/parcare-subterana-de-la-universitate-cum-arata-si-cat-costa-un-abonament-pentru-un-loc-de-parcare-vezi-harta-cu-strazile-unde-nu-mai-poti-parca-galerie-foto-10324330>)



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

• **Parcarea subterană din piața Universității**

Parcarea subterană din piața Universității este rezultatul parteneriatului public privat dintre PMB și grupul belgian Interparking. Aceasta cuprinde un total de 425 de locuri, din care: 2 locuri pentru persoane cu dizabilități, 4 locuri pentru motociclete și 2 puncte de încărcare pentru motoare electrice.

Tarifele practicate sunt următoarele:

- 1 ora – 5 lei
- 2 ore – 10 lei
- 3 ore – 14 lei
- 4 ore – 18 lei
- 5 ore – 22 lei
- 6 ore – 26 lei
- 7 ore – 30 lei
- 8 ore – 34 lei
- 9 ore – 38 lei
- 10 ore – 40 lei



Există și posibilitatea achiziționării următoarelor tipuri de abonamente:

- abonament full time, timp de o lună – 492 lei
- abonament de noapte, timp de o lună – 149 lei
- abonament de zi, timp de o lună – 349 lei
- abonament pentru motocicletă full time – 199 lei.



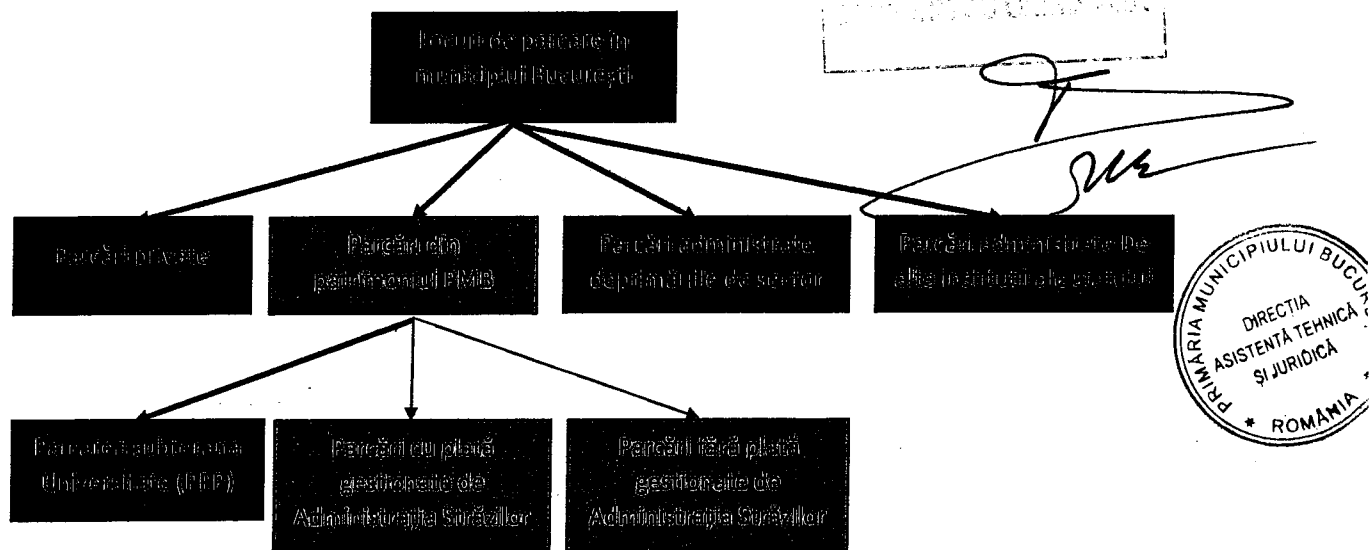
Accesul pietonal se realizează pe scări pe trotuarele rampelor din str. Academiei și b-dul I.C. Brătianu. Prin str. Toma Caragiu se poate ajunge la parcarea subterană atât cu liftul cât și pe scări.

În cadrul parteneriatului public - privat costul de investiții suportat de compania belgiană Interparking a fost de 10 milioane de euro fără TVA.

Precizăm că nu a fost pusă la dispoziția grupului de lucru informații asupra contractului de parteneriat public privat realizat între PMB și grupul belgian Interparking, dar a fost luată în considerare oportunitatea ca după expirarea prezentului contract, administrarea parcarii subterane situate în Piața Universității să fie preluată de noul operator.

3.3. Concluzii

Având în vedere că la nivelul municipiului București gestiunea parcarilor este împărțită între mai mulți actori, a fost realizată următoarea schemă grafică pentru exemplificare (figura 4).



Figură 4 Actori relevanți ce gestionează parcarile la nivelul municipiului București.

Sursă: Autorii

Obiectul prezentului studiu îl reprezintă astfel, conform graficului de mai sus, delegarea gestiunii parcarilor din patrimoniul PMB care se află astăzi în gestiunea Administrației Străzilor.

Ca o concluzie asupra principalelor direcții de acțiune impuse de strategia de parcare pe teritoriul municipiului București se impune precizarea că entitatea care va gestiona activitatea de administrare și exploatare a parcarilor va trebui să caute cele mai bune soluții pentru promovarea parcarilor înafara străzii, cu precădere în parcarile subterane, în vedere decongestionării traficului în municipiul București.

Din perspectiva previzională prezentată în cadrul strategiei, în ceea ce privește necesarul de locuri de parcare se poate observa o discrepanță majoră între ce se prevedea a fi realizat și ce s-a realizat efectiv. Astfel, la nivelul anului 2008 când a fost aprobată strategia se dorea ca în fiecare an să se construiască un număr de 7000 de locuri de parcare care urma să crească anual cu 1.000 de locuri, ajungând ca în anul 2016 să se construiască 14.000 de locuri noi de parcare. Realitatea este însă alta, deoarece la nivelul anului 2017, în municipiul București, sunt exploatate doar aproximativ

**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

8.000 de locuri de parcare cu plată fără a se cunoaște cu exactitate numărul de locuri de parcare noi construite.

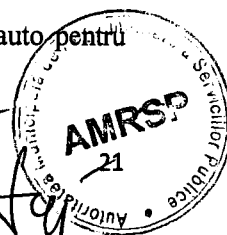
Se remarcă astfel o neîndeplinire a prevederilor strategiei, ca urmare a faptului că Primăria Municipiului București nu a avut niciodată un control direct asupra unei entități care să aibă ca scop unic administrarea, exploatarea și gestionarea parcarilor publice dar și datorită abordării neîntegrate a problemei parcarilor dintre PMB și primăriile de sector.

3.4 Activitățile prestate în cadrul serviciului de administrare și exploatare a parcarilor din municipiul București

Conform art. 5, alin. 2, lit.j din OG nr. 71/2002 activitățile care vor fi prestate se referă la "amenajare, întreținere și exploatare a locurilor de parcare (...), în condițiile stabilite prin planurile de urbanism și studiile de circulație". În aceste condiții operatorul care va furniza prezentul serviciu va realiza un ansamblu de activități în vederea eficientizării gradului în care parcarile din București răspund la nevoile cetățenilor.

Astfel, în conformitate cu activitățile prestate astăzi de Direcția parcaje din cadrul Administrației Străzilor și cu cerințele prevăzute de strategia de parcare în municipiul București, operatorul care va administra și exploata toate locurile de parcare, atât cele cu plată cât și cele fără plată, aflate în patrimoniul public și privat al primăriei municipiului București va asigura următoarele:

- a) activitatea de administrare a parcajelor publice (amenajare, dotare, exploatare);
- b) activitatea de ridicare și de blocare a autovehiculelor oprite/staționate/parcate neregulamentar în Municipiul București;
- c) activitatea de constatare și sancționare a contravențiilor;
- d) activitatea de gestionare a formularelor cu regim special și a altor bunuri utilizate de operatorul serviciului;
- e) activitatea de urmărire a contractelor pentru folosința locurilor de parcare rezervate;
- f) activitatea de gestionare și întreținere a dotărilor parcajelor publice și a parcului auto pentru ridicări și blocări;



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

- g) activitatea de încasare a tarifelor pentru parcare, ridicare și blocare a autovehiculelor, a amenzilor pentru oprire/staționare/parcare neregulamentară în parcajele publice;
- h) va urmări permanent prin personalul propriu, modul în care sunt ocupate spațiile de parcare, indiferent de forma de plată, precum și a spațiilor destinate parcării autovehiculelor aparținând Poliției, Pompieri, MAPN, Salvare, Protecție și Pază.

4 Motive de ordin economic, social și de mediu privind care justifică realizarea serviciului

4.1 Motive de ordin economic privind delegarea serviciului

Evaluarea investițiilor, a cheltuielilor de administrare și a veniturilor pe durata delegării au avut la bază datele previzionate oferite de Compania Municipală Parking București SA.

Principalele investiții propuse pentru modernizarea și extinderea zonelor de parcare în municipiul București sunt prezentate în tabelul 3.

Tabel 3 Investiții propuse pentru modernizarea și extinderea zonelor de parcare în municipiul București

	Efectele proiectului investițional propus	Valoarea totală estimată (lei)	Durata estimată a realizării investiției (ani)
Investiții în reabilitare			
Investiții în modernizare	Accesul mai facil la locurile de parcare.	20.000.000	3
Modernizare parcare	Marcarea și numerotarea locurilor de parcare.		
	Semnalizarea locurilor de parcare.		
Investiții în extindere	Mărirea numărului locurilor de parcare.	6.000.000	3
Transformare terenuri virane în parcări noi			
Modalitatea de asigurare a sumelor necesare pentru reabilitarea/modernizarea/extinderea serviciului asumate de către companie	Venituri proprii		
TOTAL		26.000.000	



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

**Sursa :Adresa Compania Municipală Parking București S.A. nr. 1855/2.08.2017:
adresa Compania Parking nr. 1855 - 2.08.2017.pdf, chestionar Parking Bucuresti 01.08.docx**



Pe de altă parte, Compania Municipală Parking București SA are nevoie de o dotare minim necesară realizării serviciului de amenajare, organizare și exploatare a parcărilor în municipiul București (tabel 4).

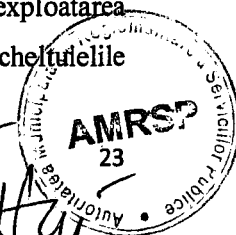
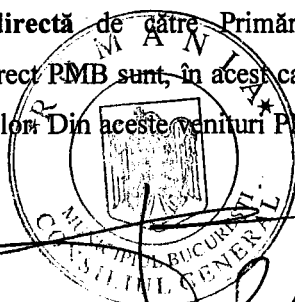
Tabel 4 Costurile estimate care trebuie suportate de companie pentru dotarea minimă necesară prestării/furnizării serviciului la începerea activității

Categorii de costuri	lei
Autovehicule	650.000
DACIA DUSTER, 3 buc	300.000
Autoutilitara 5-9 locuri, 2 buc	350.000
Utilaje	1.250.000
Trailer platforma auto - carlig remorcare, 2 buc	40.000
Buldoexcavator, 2 buc	900.000
Freza zapada, 5 buc	250.000
Bobcat, 2 buc	60.000
Dotări specializate prestării/furnizării serviciului	175.000
Furnituri de birou	25.000
Centrala ECO Plus	50.000
Gard, 90 ml	100.000
Altele - sisteme IT, componente hardware și software etc	195.000
Echipamente IT	65.000
Achiziționare soft gestiune parcare	130.000
TOTAL	2.270.000

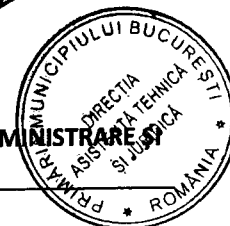
**Sursa :Adresa Compania Municipală Parking București S.A. nr. 1855/2.08.2017:
adresa Compania Parking nr. 1855 - 2.08.2017.pdf, chestionar Parking Bucuresti 01.08.docx**

Pentru determinarea variantei cele mai bune din punct de vedere economic de realizare a obiectivului privind dezvoltarea serviciului de parcare publică a municipiului București este analizată posibilitatea realizării obiectivului de investiții în cadrul a două scenarii, respectiv:

Scenariul I – Amenajarea, organizarea și exploatarea parcărilor de pe domeniul public și privat al municipiului București prin gestiune directă de către Primăria Municipiului București. Rezultatele financiare atribuibile în mod direct PMB sunt, în acest caz, veniturile din exploatarea parcărilor și eventual din colectarea amenzilor. Din aceste venituri PMB suportă toate cheltuielile



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



de administrare, gestionare, întreținere și exploatare a parcarilor, respectiv cheltuielile privind achiziționarea de mijloace fixe, cheltuieli privind angajarea de personal etc.

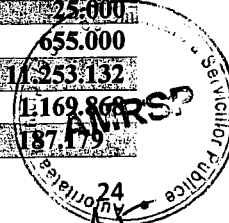
Scenariul II – Gestiunea delegată prin atribuirea amenajării, organizării și exploatării parcarilor de pe domeniul public și privat al municipiului București către Compania Municipală Parking București SA, societate de drept privat, reglementată de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al PMB, înființată prin HCGMB nr.97/2017. Rezultatele financiare atribuibile în mod direct operatorului sunt, în acest caz, veniturile din exploatare, destinate acoperii costurilor de administrare și de gestionare a sistemului de parcare dar și obținerii unui excedent sub formă de profit.

Pentru alegerea scenariului recomandat, evaluarea celor două scenarii tehnico-economice propuse are la bază utilizarea metodei de calcul a valorii nete (VN) pentru fluxurile de numerar. Se va realiza o evaluare a a costurilor, veniturilor totale și a profitului brut, pe perioada de prognoză (5 ani), în cazul Scenariul 1 comparativ cu estimarea veniturilor, cheltuielilor și a profitului brut în scenariul 2. Durata de viața a proiectului este de 5 ani.

Conform bugetului estimat de către Compania Municipală Parking București SA, datele privind veniturile și cheltuielile de exploatare pentru realizarea serviciului de amenajare, întreținere și exploatare a parcarilor în municipiul București se prezintă în tabelul 5.

Tabel 5 Bugetul veniturilor și cheltuielilor de exploatare Compania Municipală Parking București SA anul 2018.

BUGET DE VENITURI ȘI CHELTUIELI de exploatare		Estimare 2018 lei
I	VENITURI TOTALE	13.755.000
	Venituri din servicii prestate	
II	CHELTUIELI TOTALE	12.585.132
	Cheltuieli de exploatare, din care:	12.585.132
A	Cheltuieli cu bunuri și servicii	1.332.000
A1	Cheltuieli privind stocurile	652.000
	cheltuieli cu materiile consumabile	440.000
	cheltuieli cu materialele consumabile, din care:	200.000
	b1) cheltuieli cu piesele de schimb	20.000
	b2) cheltuieli cu combustibili	180.000
	cheltuieli privind energia și apa	12.000
A2	Cheltuieli privind serviciile executate de terți	25.000
A3	Cheltuieli cu alte servicii executate de terți	655.000
B	Cheltuieli cu personalul	11.253.132
	REZULTATUL BRUT (profit/pierdere)	1.169.868
	IMPOZIT PE PROFIT	187.179



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE SI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



Sursa : Adresa Compania Municipală Parking București S.A. nr. 2016 / 22.08.2017: adresa Compania Parking nr. 2016 - 22.08.2017.pdf, anexe 1-5 2017 2018.xls

Definirea ipotezelor de realizare a veniturilor din activitatea de parking pentru perioada 2018-2022 (tabel 6) a avut la bază datele din situațiile prezentate mai sus și în condițiile în care: *Conform situației pe 2016, Administrația Străzilor, prin Direcția Parcaje, are în gestiune un număr de 130 parcări cu o capacitate de aproximativ 8.000 de locuri de parcare, iar în 2016 a gestionat în mod direct 24 astfel de parcări, cu o capacitate aproximativă de 5.000 de locuri, din care doar aproximativ 2.500 de locuri au fost exploatate efectiv (31% din totalul locurilor de parcare aflate în gestiune). În cifre, Administrația Străzilor, prin Direcția Parcaje, dintr-un potențial de 20.958.964 lei a reușit să încaseze doar 5.003.579 lei.* (sursa Adresa Compania Municipală Parking Bucuresti S.A. nr. 1855 / 2.08.2017: adresa Compania Parking nr. 1855 - 2.08.2017.pdf, chestionar Parking bucuresti 01.08.docx).
Calcul venit mediu anual pentru 1 loc de parcare:

Numar mediu de zile 22 zile lucratoare/lună	
Număr de ore parcare plătibile lunar	$22 \text{ zile/lună} \times 8 \text{ h/zi} = 176 \text{ ore/lună}$
Tarif parcare/oră cu TVA (în vigoare)	1,5 lei/h
Venit cu TVA pentru 1 loc de parcare/lună	$176 \text{ ore/lună} \times 1,5 \text{ lei/h} = 264 \text{ lei/lună/loc parcare}$
Venit cu TVA pentru 1 loc de parcare anual	$264 \text{ lei/lună/loc} \times 12 \text{ luni} = 3.168 \text{ lei/an/loc cu TVA}$
Venit fără TVA pentru 1 loc de parcare anual	2.662 lei/an/loc fără TVA

În tabelul 6 sunt prezentate o serie de ipoteze care conduc la stabilirea venitului anual care ar fi obținut din activitatea de parking la nivelul municipiului București.

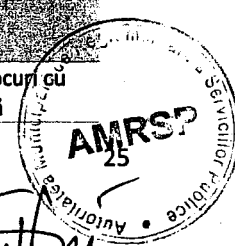
Tabel 6 Ipoteze de realizare a veniturilor din parking 2018-2022

Venit mediu anual/loc parcare	2.662 lei/an/loc fără TVA						
Număr potențial locuri de parcare cu plată	Ipoteză de creștere anuală	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
		Nr.locuri cu plată	Nr.locuri cu plată	Nr.locuri cu plată	Nr.locuri cu plată	Nr.locuri cu plată	Nr.locuri cu plată

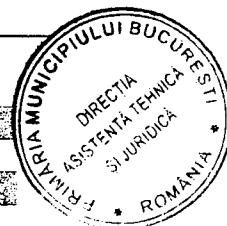
Handwritten signature

Handwritten signature

Handwritten signature



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



Ipoteza 1	1%	5.167	5.219	5.271	5.324	5.377	
Ipoteza 2	2%	5.000	5.100	5.202	5.306	5.412	
Ipoteza 3	1%	8.000	8.080	8.161	8.242	8.325	
Ipoteza 4	2%	8.000	8.160	8.323	8.490	8.659	
Venit parking Ipoteza 1		13.754.554	13.892.100	14.031.021	14.171.331	14.313.044	70.162.049
Venit parking Ipoteza 2		13.310.000	13.576.200	13.847.724	14.124.678	14.407.172	69.265.775
Venit parking Ipoteza 3		21.296.000	21.508.960	21.724.050	21.941.290	22.160.703	108.631.003
Venit parking Ipoteza 4		21.296.000	21.721.920	22.156.358	22.599.486	23.051.475	110.825.239

Din perspectiva PMB, pentru analiza celor două scenarii, parametrii de calcul : veniturile și costurile estimate pentru perioada 2018-2022, au următorul conținut :

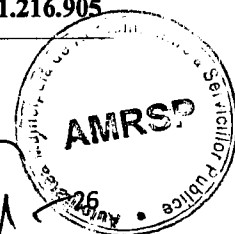
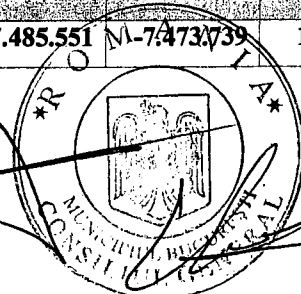
Parametrii		Scenariul 1 Gestiune directă	Scenariul 2 Gestiune delegată
Venituri		Venituri încasate din prestarea serviciului	Redevența
Costuri operaționale (OPEX)		Costuri de exploatare pentru amenajarea, organizarea și exploatarea parcarilor	-
Costuri investiționale (CAPEX)		Intră în sarcina PMB	Intră în sarcina operatorului

Calculul veniturilor nete pentru cele două scenarii, utilizând ca valori parametrice pentru realizare veniturilor datele ipotezei 1, sunt prezentate în tabelele 7 și 8.

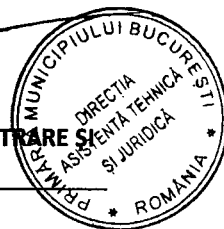
Tabel 7 Calcul venit net Scenariul 1 Gestiune directă

Gestiune directă	2018	2019	2020	2021	2022
Investiții	26.000.000	8.666.667	8.666.667	8.666.666	
Costuri		12.585.132	12.710.983	12.838.093	12.966.474
Venituri ipoteza 1		13.754.554	13.892.100	14.031.021	14.171.331
Venit net		-7.497.245	-7.485.551	-7.473.739	1.204.857
					1.216.905

[Signature]



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



În cazul gestiunii directe, dacă PMB ar amenaja, întreține și exploata locurile de parcare, în condițiile valorilor investiționale precizate în tabelul 7, rezultă o valoare netă negativă pe durata celor trei ani de realizare a investițiilor.

Tabel 8 Calcul venit net Scenariul 2 Gestiune delegată (din perspectiva PMB)

DELEGARE		2018	2019	2020	2021	2022
Investiții suportate de PMB						
Venit redevență (calculat la CA)	10% din Cifra de afaceri (ipoteza 1)	1.375.455	1.389.210	1.403.102	1.417.133	1.431.304
Venit net		1.375.455	1.389.210	1.403.102	1.417.133	1.431.304

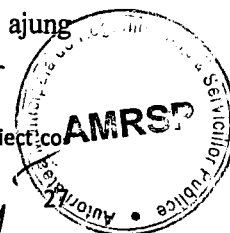
Din perspectiva PMB, avantajele delegării gestiunii activităților de amenajare, întreținere și exploatare a locurilor de parcare, constau în degrevarea de investiții și obținerea de venituri din redevență (estimăm 10% din cifra de afaceri a operatorului), iar în situația când operatorul obține profit, acesta va distribui o parte semnificativă a acestuia către acționarul majoritar (PMB).

Beneficiul gestiunii delegate din punctul de vedere al PMB este evident.

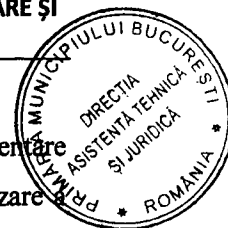
În ceea ce privește **motivația economică și financiară a realizării serviciului de administrare și exploatare a parcarilor la nivelul municipiului București**, argumentele care susțin necesitatea organizării unui astfel de serviciu într-o manieră eficientă din punct de vedere economic, dar care să satisfacă condițiile de creștere a calității vieții cetățenilor pot fi abordate pe mai multe paliere.

- **Un prim palier** se referă la avantajele economice și financiare generate de serviciul de parking pentru PMB. Realizarea acestui serviciu generează venituri din taxele de parcare. Aceste venituri se constituie drept sursă pentru acoperirea costurilor de exploatare ale operatorului dar și pentru obținerea profitului, asupra căruia PMB are dreptul exclusiv de control.
- **Un al doilea palier** vizează implicațiile economice, uneori dificil de cuantificat, pe care realizarea serviciului îl are asupra calității vieții în municipiul București, în condițiile în care proiectarea și gestionarea ofertei de parcare afectează atât calitatea locuirii, cât și calitatea deplasărilor pietonale la nivelul orașului. Construcția spațiilor noi de parcare este costisitoare, cu prețuri ce depășesc uneori 25.000 euro pe spațiu² iar acestea rareori ajung

² PUSH & PULL (2015): Ghid de planificare și gestionare a sistemului de parcare. PUSH & PULL este un proiect cofinanțat de Uniunea Europeană prin Programul Intelligent Energy Europe.



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

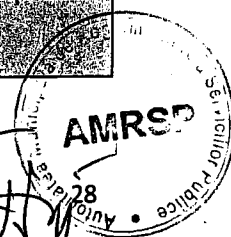


să se autofinanțeze și să devină facilități profitabile. Construirea unor locuri suplimentare dedicate parcării fără a gestiona oferta existentă determină un nivel ridicat de utilizare a autoturismelor și determină creșterea cererii pentru un număr cât mai mare de locuri de parcare. Gestionarea corectă a ofertei existente poate fi o modalitate eficientă de reducere a cererii de parcare și de a crește gradul de folosire a spațiilor neutilizate.

Cel mai eficient mod de a optimiza cererea, prin transferul acesteia de la o zonă la alta, îl reprezintă utilizarea mecanismelor de stabilire a prețurilor.

- **Al treilea palier** vizează o abordare proactivă în ceea ce privește utilizarea mecanismelor financiare în realizarea serviciului de parcare în municipiul București. Plata tuturor locurilor de parcare publică, creșterea taxelor de parcare, reducerea sau restricționarea ofertei de parcare sau implementarea de măsuri asemănătoare îi va determina pe posesorii de autovehicule personale să utilizeze modalități de transport mai durabile. În plus, veniturile generate prin gestionarea parcarilor pot fi folosite drept surse de finanțare a soluțiilor alternative de transport: redistribuirea spațiului carosabil pentru a realiza piste pentru biciclete, trotuare mai largi, benzi de vegetație, benzi dedicate autobuzelor etc. Fluxul resurselor financiare generat de serviciului de parcare în municipiul București poate permite implementarea măsurilor de management al mobilității și transport durabil, ca modalitate cheie de a garanta că modurile durabile de transport pot fi implementate în București.
- **Al patrulea palier** vizează atingerea a trei obiective cheie pentru autoritățile locale în ceea ce privește politica de parcare: dezvoltarea economică locală (conservarea vitalității economice); creșterea veniturilor provenite din taxele de parcare și gestionarea cererii de transport. Aceste ultime două obiective impun taxarea utilizării locurilor de parcare, respectiv necesitatea reducerii numărului acestora. Din punct de vedere economic, parcare gratuită este inefficientă în situația în care numărul locurilor de parcare sunt limitate.

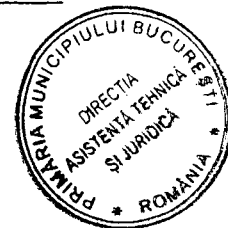
Costurile aferente serviciului de parcare publică (costurile de exploatare, personal pentru control, întreținerea automatelor de plată, administrare etc.) pot fi destul de ridicate, cel puțin la începutul organizării serviciului, dar investițiile pot fi compensate de veniturile obținute din parcare sau din sistemul de gestionare a accesului, precum și de amenzi asociate cu parcare sau accesul ilegal. În concluzie, activitățile de gestionare a parcarilor publice, de obicei, se autofinanțează și chiar generează venituri suplimentare pentru oraș.





STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

4.2 Motive de ordin social privind oportunitatea delegării gestiunii serviciului

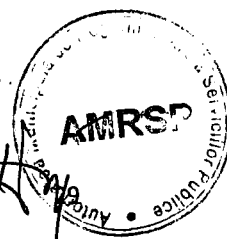


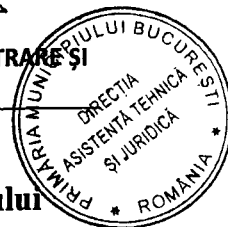
Din punct de vedere al aspectelor sociale ale prestării serviciului de administrare și exploatare a parcarilor, trebuie ținut cont că beneficiarii finali ai acestuia sunt cetățenii municipiului București.

Având în vedere specificul activităților de administrare și exploatare a parcarilor, viitorul operator este încurajat să angajeze atât personal calificat cât și personal necalificat din rândul cetățenilor municipiului București având ca efect implicit diminuarea numărului de șomeri.

Prin respectarea caietului de sarcini și a regulamentului de organizare și funcționare pentru serviciul de administrare și exploatare a parcarilor din municipiul București cetățenii vor avea o serie de avantaje precum:

- O circulație mai fluidă pe drumurile publice ca urmare a diminuării cazurilor de parcare ilegală cu efect direct în îngreunarea căilor de circulație.
- Creșterea calității vieții ca urmare a eliminării poluării excesive survenite în urma traficului congestionat și a circulației inutile în căutarea unui loc de parcare.
- Crearea de noi locuri de muncă în vederea extinderii activității de administrare și exploatare a parcarilor comparativ cu activitățile prestate astăzi de administrația străzilor.
- În situația în care serviciul este prestat de o companie municipală există posibilitatea mai facilă de a prelua angajați existenți din cadrul administrației străzilor și integrarea acestora în noua companie.
- Cetățenii vor beneficia de facilități suplimentare și moderne pentru plata locurilor de parcare.
- Accesul la noi locuri de parcare amplasate în mod strategic la nivelul municipiului București în vederea decongestionării traficului.
- Eliberarea zonelor pietonale ca urmare a diminuării cazurilor de parcare ilegală din municipiul București.
- Realizarea de locuri de parcare și facilități suplimentare dedicate special persoanelor cu handicap.





4.3 Motive de mediu privind oportunitatea delegării gestiunii serviciului

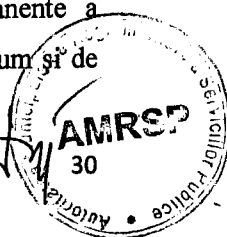
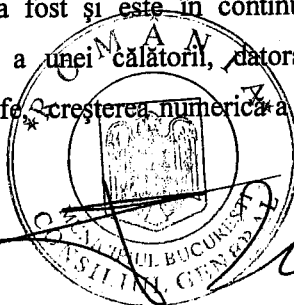
Activitatea de transport joacă un rol esențial în dezvoltarea economică și socială a unei societăți. Transportul asigură accesul la locurile de muncă sau agrement, locuințe, bunuri și servicii etc. Însă pe cât de folositoare sunt aceste activități, pe atât de dăunătoare sunt din punctul de vedere al mediului. Impactul acestor tipuri de transport asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin:

- aglomerări de trafic și accidente – în cazul transporturilor rutiere;
- poluarea aerului, ca efect al emisiilor generate;
- poluarea fonică și vibrațiile – în marile intersecții, de-a lungul șoselelor, în parcări;
- poluarea solului și a apei, prin deversarea produselor petroliere pe carosabil sau în parcări;
- ocuparea unor suprafețe de teren din intravilan pentru parcări;
- schimbarea peisajului eco-urban;
- generarea de deșeuri solide în parcări (ambalaje diverse, anvelope uzate, acumulatori, altele).

Dintre efectele pe care transportul le are asupra sănătății umane sunt importante cele legate de nocivitatea gazelor de eșapament care conțin NOx, CO, SO2, CO2, compuși organici volatili, particule încărcate cu metale grele (plumb, cadmiu, cupru, crom, nichel, seleniu, zinc), poluanți care, împreună cu pulberile antrenate de pe carosabil, pot provoca probleme respiratorii acute și cronice, precum și agravarea altor afecțiuni. Traficul greu este generator al unor niveluri ridicate de zgomot și vibrații, care determină condiții de apariție a stresului, cu implicații uneori majore asupra stării de sănătate.

Din punct de vedere al impactului asupra mediului înconjurător, există o gamă largă de factori care influențează creșterea emisiilor de CO2 rezultate din transportul rutier, cum ar fi cererea și oferta de autoturisme, necesitățile de mobilitate individuală, disponibilitatea/lipsa disponibilității serviciilor publice alternative de transport în comun, precum și costurile asociate deținerii unui autoturism proprietate personală.

Deși eficiența energetică a vehiculelor a fost și este în continuă creștere, acest lucru este compensat de creșterea lungimii medii a unei călătorii, datorate extinderii permanente a municipiului București spre zonele limitrofe, creșterea numerică a parcurilor auto, precum și de



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

alte variabile, cum ar fi stilul de condus, ambuteiajele din trafic etc., fapt care se traduce, în final, printr-o creștere a intensității emisiilor de gaze cu efect de seră.

Strategia de dezvoltare durabilă a Uniunii Europene, în ceea ce privește transportul, este „*de a se asigura că sistemele actuale de transport îndeplinesc nevoile economice, sociale și de mediu, minimizând în același timp efectele nedorite asupra economiei, societății și mediului*”.

În România, politica în domeniul transporturilor urmărește alinierea continuă a sistemului național de transport la principiile Politicii Comunitare de Transport definite în Cartea Albă a transporturilor (cu actualizările aferente) și cerințele de dezvoltare durabilă a României.

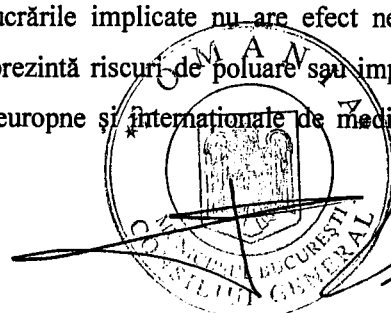
Una dintre marile probleme ale traficului în București e numărul mare de automobile care-i transportă pe navetiști și pe cei care trăiesc în afara orașului, dar muncesc în Capitală. Nu există în acest moment suficiente parcări park&ride la principalele intrări în oraș, ca navetiștii și persoanele din alte localități care vin în București cu mașina pentru perioade scurte (delegații de serviciu, excursii personale etc.) să aibă unde să-și lase mașinile și să folosească mai departe în oraș transportul public.

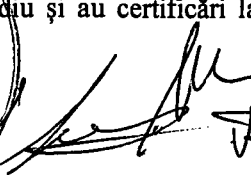
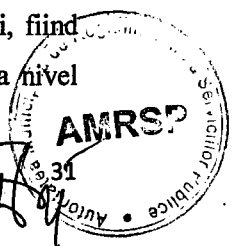
Pe acest fond, creșterea parcului de autoturisme proprietate a rezidenților din București și zonele limitrofe orașului a generat următoarele consecințe:

- grupuri de proprietari de autovehicule indisciplinați, care sfidează reglementările legale, parchează oriunde există un spațiu capabil să preia un autoturism (alee, trotuar, carosabil și în special zonă verde);
- accesul dificil în aceste zone atât pentru locatari cât și pentru autovehiculele salubrității, salvării, pompierilor, fenomen cvasi general în intervalul orar 18,00 – 8,00; încercări de monopolizare, rezervare a unor suprafețe din parcările publice, invocându-se lucrări executate în regie proprie, transiteri de folosințe în virtutea unor cutume etc;
- apariția de stări conflictuale între vecini pe subiectul parcării;
- un volum important, mult mai mare în zonele rezidențiale decât în centrul orașului, al distrugerilor de zone verzi existente etc.

Prin concepție și mod de realizare, sistemul parcărilor publice nu prezintă impact direct asupra mediului, întrucât niciuna dintre lucrările implicate nu are efect negativ asupra acestuia. De asemenea, materialele utilizate nu prezintă riscuri de poluare sau impact asupra mediului, fiind prin legislație supuse standardelor europene și internaționale de mediu și au certificări la nivel european.





STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

Aspectele de mediu cu influență indirectă identificate se referă la:

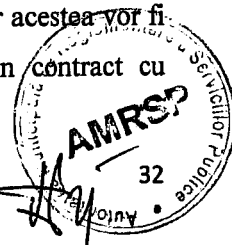
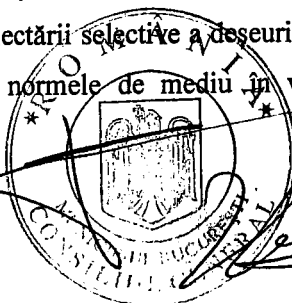
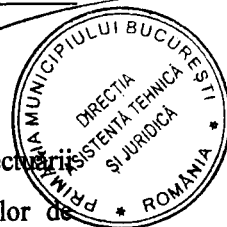
Poluarea atmosferei: emisii de pulberi, COV, zgomot și mirosuri, care apar în timpul efectuării lucrărilor de întreținere/reparații drumuri și parcări; emisii de poluanți specifici gazelor de eșapament (pulberi, SO_x, NO_x, COV,) provenite din circulația autovehiculelor; Indirect, prin poluarea atmosferei va apărea un impact negativ și asupra florei, faunei, apelor și cel mai important, asupra populației. Gazele emise din trafic contribuie, atât la creșterea acidității atmosferei, cât și la formarea ozonului troposferic, cu efecte directe și/sau indirecte asupra tuturor componentelor de mediu (vegetație, fauna, sol, apă).

Poluarea solului / subsolului: carburanți, lubrifianți, lichide de frână, ce pot fi pierdute accidental din vehiculele care sunt parcate, sau din echipamentele de lucru utilizate la întreținere și reparații drumuri și parcări; Prezența metalelor grele în gazele de eșapament afectează calitatea solului și a apelor, starea de sănătate a florei și faunei.

Zgomotul provenit din parcări (accelerări/frânări, claxonat prelungit, turații de motoare, reparații mașini etc.) afectează indivizii în diferite moduri: cauzează, atât disconfort, cât și probleme de sănătate. Efectele asupra stării fizice includ: un ritm cardiac mai ridicat (deci un risc mai mare de boli cardiovasculare), dereglări psihice și un nivel mare de stres, dereglări de somn, probleme cognitive, de înțelegere și concentrare la copii, iar la nivele foarte înalte de zgomot, probleme auditive.

Managementul deșeurilor în cadrul parcărilor aflate în subordonarea CM Parking. Depozitarea de deșeuri (în special în locurile de parcare), cu produse petroliere provenite de la unele defecțiuni ale autovehiculelor, precum și cu diferite substanțe provenite din accidente rutiere, "depozitate" în parcări. Din această cauză ar trebui ținut cont de necesitățile de salubritate ale spațiilor destinate parcărilor publice, utilizând una din metodele de mai jos:

- Parcărilor de tip stradal amplasate la marginea carosabilului, vor fi salubritate de operatorul care gestionează acest tip de activitate la nivelul Municipiului.
- Parcărilor tip incintă aflate în afara zonei stradale vor fi salubritate de CM Parking prin contract cu operatori de salubritate.
- Depozitarea periodică, în pubele, a deșeurilor provenite în urma salubrității zilnice a parcărilor, inclusiv prin respectarea colectării selective a deșeurilor. Ulterior acestea vor fi transportate și depozitate respectând normele de mediu în vigoare, prin contract cu operatori de salubritate.



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

Consumurile energetice. Conform unui studiu realizat de International Parking Institute, reiese că o mașină își "petrece" 90% din timpul său parcată (<http://www.parking.org/wp-content/uploads/2016/02/TPP-2015-09-2015-Emerging-Trends-in-Parking.pdf>).

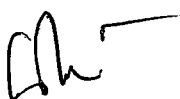
Din studiul celor de International Parking Institute mai reies și alte lucruri extrem de importante: 30% din aglomerația traficului urban se datorează celor care caută un loc de parcare pentru mașina lor. Pe lângă acest aspect, cel al aglomerației produse de aceștia, mai intervin și factori de mediu, adică emisiile de CO₂. Dacă s-ar reuși reducerea cât de mică a procentului de mașini în căutarea unui loc de parcare s-ar reduce substanțial emisiile de CO₂. Cele mai importante probleme ridicate de o parcare sunt: accesul facil la aceasta, ieșirea din parcare să fie cât mai ușoară și un sistem de plată cât mai comod.

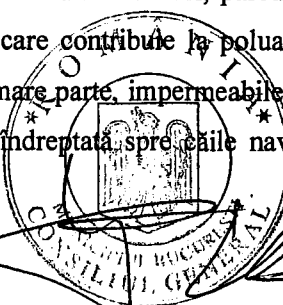
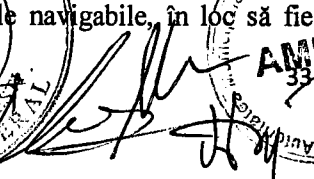
Deoarece parcare gratuită abundă, aceasta încurajează conducerea și, astfel, descurajează mersul pe jos, ciclismul și utilizarea transportului public, contribuind astfel, în mare măsură, la congestia urbană. Impactul ecologic al parcării și al managementului acesteia sunt adesea suportate de populațiile locale și nu de călătorii înșiși.

Consumul de spații construite sau spații verzi. Potrivit unui raport din SUA (<http://www.myparkingsign.com/blog/free-parking/#report>), există aproximativ 3 până la 8 locuri de parcare disponibile pentru fiecare mașină pe șosea. Cele mai multe locuri de parcare sau garaje sunt vizibile, iar tot pavajul construit nu poate fi bun pentru mediul înconjurător. Știm cu toții că autovehiculele poluează aerul pe care îl respirăm, dar spațiile special destinate parcărilor și întreținerea implicate în aceste locuri de parcare poluează prin adăugarea în atmosferă a mai multor funingine, sulf și CO₂.

Cum afectează mediul parcare pe stradă și parcurile de suprafață :

- Parcare pe strada - utilizează cu siguranță mai puțin teren pe spațiu decât parcare în afara străzii. Cu toate acestea, acesta utilizează spațiul necesar, cum ar fi traseele de biciclete, trotuarele mai largi și, mai ales, spațiul verde. În plus, aceste spații sunt deseori gratuite sau cu costuri reduse, ceea ce contribuie la creșterea numărului de autoturisme pe stradă.
- Parcuri de suprafață - Acest tip de parcare este cel mai ieftin de construit și este o alegere populară pentru dezvoltatori. Acum cele mai multe mall-uri, parcuri și zone din centrul orașului sunt înconjurate de loturi pavate care contribuie la poluarea apei și a aerului. Aceste suprafețe asfaltate sunt, în cea mai mare parte, impermeabile, ceea ce înseamnă că apa de ploaie (metale, uleiuri și sol) este îndreptată spre căile navigabile, în loc să fie




**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

absorbită în sol. Toate acestea creează diferite probleme pentru sistemele noastre ecosistemice și de gestionare a apei. Datorită culorilor întunecate de asfalt, aceasta tinde să capteze și să rețină ușor căldura, creând o cerere mai mare de aer condiționat în zonele învecinate.

Concluzii și recomandări

Reducerea impactului asupra factorilor de mediu este principalul beneficiu al unei bune activități de manageriere și întreținere a parcarilor și implicit a drumurilor aferente, dat fiind faptul că pe drumuri de bună calitate și corect manageriate, frânările și accelerările sunt mult mai reduse. Este știut că emisiile de de poluanți în gazele de eșapament sunt maxime în momentul accelerărilor și frânărilor. Administrarea parcarilor publice municipale de o entitate desemnată, CM Parking, va conduce la o mai bună gestiune a politicilor de parcare în cadrul orașului în general și a zonei centrale în special, coerentă cu celelalte politici ale PMB destinate traficului.

Ponderea spațiilor verzi amenajate din subzonele orașului destinate parcarilor, ce cuprind instituții și servicii în spațiu plantat, vor putea fi făcute în favoarea spațiilor verzi. Se recomandă împrejmuiuri vegetale ale parcarilor administrate de CM Parking, în măsura posibilităților oferite de fiecare zonă în parte, și, pe cât posibil, la fiecare loc de parcare nou creat. În viitor printr-o politică administrativă prietenoasă cu mediul, PMB, ar putea demara programe de plantare, cu ajutorul ONG-urilor de mediu ce doresc să se implice și prin voluntariatul locuitorilor orașului, câte un copac plantat la fiecare patru locuri de parcare nou create.

Toate echipamentele ce vor fi instalate în zonele cu acces public din cadrul parcarilor, trebuie să asigure un consum mic de energie, corespunzător standardelor aplicabile de protecție a mediului, conforme cu directiva 2002/95/EC a Uniunii Europene - Restriction of Hazardous Substances (RoHS), privind materialele utilizate în construcția acestora. Se va asigura și se vor întreține pubele de gunoi selective de tip stradal în perimetrul administrat.

Asigurarea unui serviciu de calitate la standarde europene și care să corespundă normelor naționale și ale UE referitoare la mediu, este posibilă numai cu investiții adecvate în dotări performante, corespunzătoare și cu asigurarea de personal suficient și pregătit din punct de vedere profesional. Dotarea cu utilaje noi și performante va duce la scăderea nivelului de poluare a orașului. Prin creșterea nivelului calitativ al serviciilor de parcare la nivelul municipiului București, comunitatea locală va beneficia de o îmbunătățire a calității mediului și implicit a sănătății populației.

36

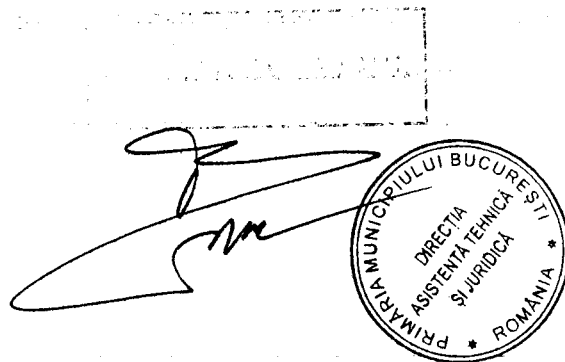
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

Măsurile de minimizare a efectelor negative asupra florei și faunei, solului, efectele negative date de zgomot și vibrații, este posibil să necesite măsuri de protecție ce ar putea implica tehnici specifice și restricții de folosire a anumitor echipamente. Pentru a împiedica contactul cu instalațiile existente (canalizări, alimentări cu apă, instalații electrice) este necesară executarea lucrărilor pentru parcări în strânsă legătură cu executarea altor lucrărilor în perimetrul respectiv și executarea de lucrări protectoare temporare cu scopul de a separa circulația de zona lucrărilor.

**5 Matricea SWOT a delegării serviciului de administrare și
exploatare a parcarilor din municipiul București**

Puncte tari	Puncte slabe
• Responsabilitatea asupra administrării și exploatarei parcarilor din municipiul București este împărțită între Operator și PMB. • CGMB va deține controlul final asupra prestării activităților delegate, având posibilitatea de a desființa delegarea de gestiune în cazul în care operatorul desfășoară o activitate neconformă și/sau neperformantă. • Reducerea resurselor angajate intern de către CGMB, pentru realizarea investițiilor necesare, în vederea exploatarei în condiții de eficacitate economicitate și eficiență parcarile din municipiul București. • Reducerea costurilor cu întreținerea și mentenanța parcarilor ca urmare delegării serviciului către un operator cu scop unic administrarea și exploatarea parcarilor în municipiul București. • Costurile privind administrarea și exploatarea în condiții de profitabilitate a parcarilor vor fi suportate în integralitate de operator. • Degrevarea CGMB de eventualele riscuri legate de nerecuperarea costurilor operaționale. • Reducerea costurilor din perspectiva autorității locale prin implementarea unui management adecvat al costurilor. • Preluarea de către Operator a unei infrastructuri extinse.	• Inexistența unei viziuni integrate asupra parcarilor din București între PMB și primăriile de sector. • Incapacitatea operatorului de a satisface cererea de locuri de parcare utilizând infrastructura existentă. • Necesitatea realizării investițiilor pentru dotarea tehnică a operatorului în cazul delegării către o companie municipală.

[Signature]



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

- Preluarea facilă a dotărilor tehnice și a resurselor umane din cadrul Administrației Străzilor.

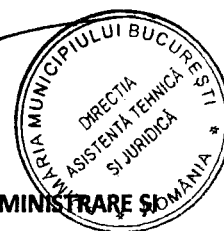
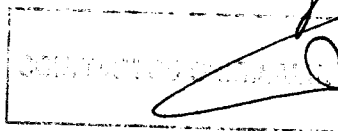
Amenințări	Oportunități
• Existența mai multor investitori privați cu potențial financiar interesați în preluarea administrării și exploatării diferitelor locuri de parcare din municipiul București • Posibilitățile restrânse de a realiza noi locuri de parcare în municipiul București.	• Accesul la fonduri europene și la alte fonduri externe nerambursabile. • Creșterea veniturilor din exploatarea parcarilor prin introducerea de noi locuri de parcare cu plată, din cele care astăzi sunt utilizate în mod gratuit. • Scăderea costurilor de operare prin introducerea metodelor moderne de plată pentru utilizarea locurilor de parcare. • Veniturile obținute din exploatarea parcarilor au un potențial de creștere ridicat, având în vedere cererea din ce în ce mai mare de locuri de parcare la nivelul municipiului București. • Posibilitatea de creștere a tarifelor pentru utilizarea locurilor de parcare în condițiile în care tariful utilizat în cadrul parcarilor private este de două sau trei ori mai mare..

6 Procedura de delegare a gestiunii serviciilor de administrare a domeniului public și privat

Serviciile de administrare a domeniului public sunt definite și reglementate de **O.G. nr. 71/2002** privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare.

Potrivit de **art. 2 lit. a**, acestea sunt definite ca reprezentând „totalitatea acțiunilor și activităților edilitar-gospodărești prin care se asigură administrarea, gestionarea și exploatarea bunurilor din domeniul public și privat al unităților administrativ-teritoriale, altele decât cele date, potrivit legii, în administrarea altor servicii publice locale”.





**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

Serviciile de administrare a domeniului public și privat sunt destinate satisfacerii unor nevoi ale comunității locale, contribuie la ridicarea gradului de civilizație și confort al acestora și grupează activități edilitar-gospodărești și acțiuni de utilitate și interes public local.

Pe de altă parte în baza prevederilor Legii nr. 215/2001 a administrației publice locale, organizarea și reglementarea serviciilor de administrare a domeniului public și privat constituie dreptul exclusiv al autorităților administrației publice locale.

În exercitarea acestui drept, Consiliul local are posibilitatea de a adopta hotărâri care să asigure funcționarea corespunzătoare a serviciilor de administrare a domeniului public și privat al unității administrativ-teritoriale.

Potrivit prev. **art. 10 din OG nr. 71/2002**, gestiunea serviciilor de administrare a domeniului public și privat se poate organiza în următoarele modalități:

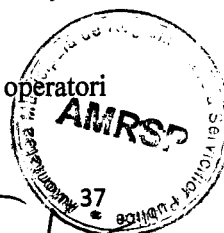
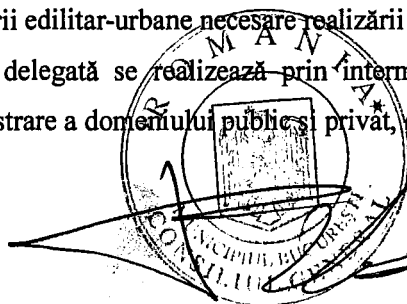
- a) **gestiune directă;**
- b) **gestiune indirectă sau gestiune delegată.**

Pentru exploatarea eficientă a activităților edilitar-gospodărești care compun serviciul de administrare a domeniului public și privat, autoritatea publică locală răspunde direct de organizarea, finanțarea, gestiunea și controlul activității, având însă posibilitatea de a încredința sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la gestiunea propriu-zisă a serviciului și administrarea infrastructurii necesare, unor operatori prestatori de servicii de administrare. Activitățile se pot transmite spre administrare, gestiune și exploatare, fie unui compartiment din aparatul propriu de specialitate sau unui serviciu public înființat în subordinea autorității publice, cum este cazul gestiunii directe, fie unui operator societate pe acțiuni cu capital al unității administrativ-teritoriale, înființată de autoritățile administrației publice locale, cum este cazul gestiunii indirecte (**art. 12 din OG nr. 71/2002**).

Conform **Art. 12 din OG nr. 71/2002**:

”(1) În cazul gestiunii indirecte sau gestiunii delegate autoritățile administrației publice locale pot apela pentru realizarea serviciilor la unul sau la mai mulți operatori cărora le încredințează, în totalitate sau numai în parte, în baza unui contract de delegare a gestiunii, sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la gestiunea propriu-zisă a serviciilor, precum și la administrarea și exploatarea infrastructurii edilitar-urbane necesare realizării serviciilor.

(2) Gestiunea indirectă sau gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori furnizori/prestatori de servicii de administrare a domeniului public și privat, care pot fi:



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

a) societăți comerciale pe acțiuni cu capital al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile administrației publice locale;

b) societăți comerciale pe acțiuni cu capital privat, intern sau extern;

c) societăți comerciale pe acțiuni cu capital mixt, public și privat.

Activitatea Companiei Municipale Parking București SA este organizată, coordonată, reglementată, condusă, monitorizată și controlată de autoritatea publică locală, respectiv Primăria Municipiului București.

Înființarea Companiei Municipale Parking București SA are un scop de interes public, în conformitate cu prevederile art. 36, alin. (1), alin. (2) lit. d) și alin. 7 lit. a) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, cu modificările și completările ulterioare. Conform acestui articol 36 (***Secțiunea a 2-a Atribuțiile consiliului local***):

"(1) Consiliul local are inițiativă și hotărăște, în condițiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepția celor care sunt date prin lege în competența altor autorități ale administrației publice locale sau centrale.

(2) Consiliul local exercită următoarele categorii de atribuții: [...]

d) atribuții privind gestionarea serviciilor furnizate către cetățeni; [...]

(6) În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), consiliul local:

a) asigură, potrivit competențelor sale și în condițiile legii, cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind: [...]

7. ordinea publică;

8. situațiile de urgență;

9. protecția și refacerea mediului; [...]

11. dezvoltarea urbană; [...]

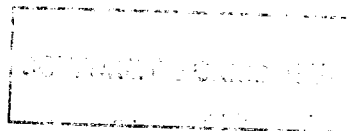
13. podurile și drumurile publice; [...]

16. activitățile de administrație social-comunitară; [...]

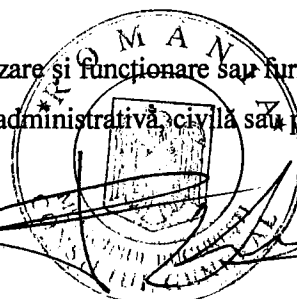
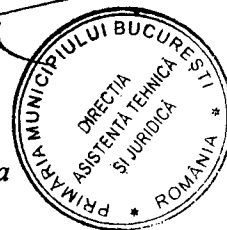
18. punerea în valoare, în interesul comunității locale, a resurselor naturale de pe raza unității administrativ-teritoriale;

19. alte servicii publice stabilite prin lege."

Nerespectarea prevederilor Regulamentului de organizare și funcționare sau furnizarea de informații false către CGMB atrage răspunderea contractuală, administrativă, civilă sau penală, după caz.



[Signature]

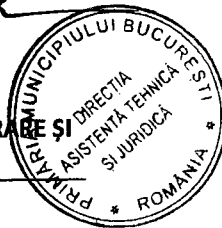


[Signature]

[Signature]

60

**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



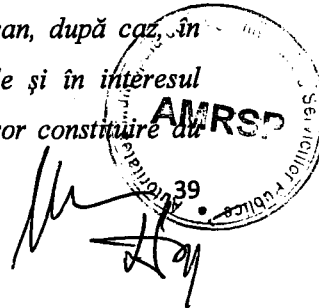
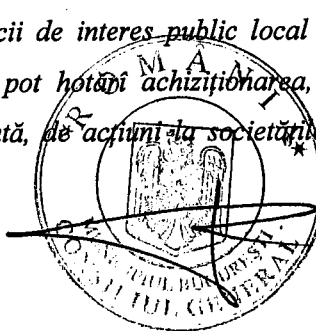
În conformitate cu prevederile art. 45, alin. 6 din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare, studiul de oportunitate însoțit de întreaga documentație va fi prezentat spre dezbateri și aprobare CGMB.

CGMB poate decide în baza studiului de oportunitate dacă va asigura serviciul de administrare a domeniului public și privat prin forțe proprii prin gestiune directă sau dacă va delega responsabilitatea prestării serviciului unui operator prin delegarea gestiunii, în baza unui contract de delegare.

Indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, gestiune directă sau delegată, **activitățile specifice componente ale serviciilor de administrare a domeniului public și privat sunt organizate și se desfășoară pe baza regulamentului serviciului și a caietului de sarcini, aprobate prin hotărâre a CGMB**, în conformitate cu regulamentul-cadru, respectiv cu caietul de sarcini-cadru, elaborate de AMRSP.

În ceea ce privește **bunurile** prin intermediul cărora sunt furnizate/prestate activitățile CMPB, acestea pot fi date în administrare și exploatare sau puse la dispoziție și exploatate, în baza hotărârii de dare în administrare, respectiv în temeiul Legii nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare, Ordonanței Guvernului nr. 21/2002 privind gospodărirea localităților urbane și rurale, Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, Hotărârii de Guvern nr. 1705 din 29 noiembrie 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, Hotărârii de Guvern nr. 76/2011 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 1705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului și Ordinului Ministrului Finanțelor Publice nr. 1718/2011 pentru aprobarea Precizărilor privind întocmirea și actualizarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului. Înființarea CMPB este justificată de Legea nr. 273/2006. privind finanțele publice locale, care prevede la Art.35:

" [...] (2) **Autoritățile deliberative pot hotărî asupra participării cu capital sau cu bunuri, în numele și în interesul colectivităților locale pe care le reprezintă, la constituirea de societăți comerciale sau la înființarea unor servicii de interes public local ori județean, după caz, în condițiile legii. Autoritățile deliberative pot hotărî achiziționarea, în numele și în interesul colectivităților locale pe care le reprezintă, de acțiuni la societăți la a căror constituire au**



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

participat cu aport de capital sau în natură și pot majora sau diminua capitalul social al acestora, în condițiile legii."

Cadrul legal este definit de normele de drept enumerate mai sus, la care se adaugă Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, publicată Monitorul Oficial partea I, nr. 883 din 14 decembrie 2011.

Apreciem că față de normele legale enumerate mai sus, gestiunea indirectă a serviciului de administrare și exploatare a parcarilor de pe domeniul public al Municipiului București se poate face fără a se publica anunțul privind delegarea serviciului pe SEAP, fără licitație publică, în temeiul art. 36 din Legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 392 din 23 mai 2016 și a următoarelor texte de lege enumerate în continuare, pe care le invocăm în sprijinul susținerilor noastre:

• *Constituția României TITLUL VI, Art. 148 :*

"[...] (2) Ca urmare a aderării, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare.

(3) Prevederile alineatelor (1) și (2) se aplică, în mod corespunzător, și pentru aderarea la actele de revizuire a tratatelor constitutive ale Uniunii Europene.

(4) Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului (2).

[...]"

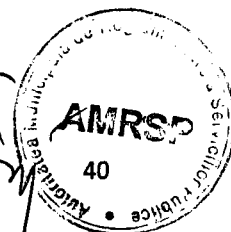
Legislație europeană

3.1. Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune;

3.2. Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE;

Transpuse în legislația națională prin:



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

- Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, publicată în M.O. nr. 390/23.05.2016;
- Norme de aplicare: Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, publicată în M.O. nr. 423/06.06.2016;
- Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, publicată în M.O. nr. 390/23.05.2016;
- Norme de aplicare: Hotărârea Guvernului nr. 394/2016, publicată în M.O. nr. 423/06.06.2016;
- Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 392/2016;
- Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea CNSC, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 393/2016.

În această situație, invocăm aplicabilitatea directă a dreptului comunitar, adică dreptul oricărei persoane fizice sau juridice a unui stat membru al Uniunii Europene, de a beneficia de toate sursele dreptului comunitar. Normele de drept comunitar se aplică direct, chiar dacă nu ar fi transpuse în legislația națională. Principiul aplicabilității directe este unul dintre cele mai importante principii de drept comunitar și prevede că legislația europeană conferă cetățenilor statelor membre drepturi și obligații, pe care le pot invoca în fața tribunalelor naționale și comunitare. Altfel spus, nu numai instituțiile europene și statele membre sunt afectate direct de dreptul comunitar, ci și cetățenii.

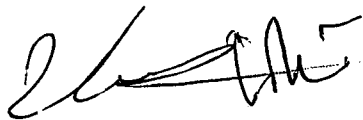
Principiul a fost adoptat în urma demersurilor Curții Europene de Justiție, care, în pofida opoziției unor state membre, a stabilit în Cazul 26/62, Van Gend & Loos, aplicabilitatea directă a întregului drept comunitar. Principiul aplicabilității directe are o semnificație deosebită, deoarece apără drepturile cetățenilor și consolidează locul dreptului european în cadrul dreptului național³.

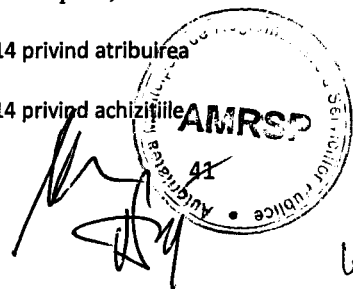
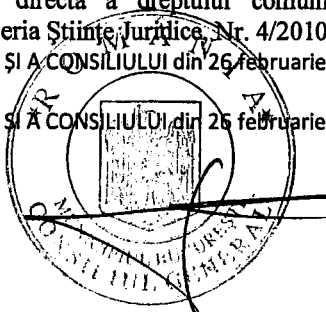
Directivele 2014/23/UE⁴ și 2014/24/UE⁵ includ gestiunea indirectă ca nouă modalitate, respectiv atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT operatorilor "in house", care duce la lărgirea sferei modalităților de

³ Emilian CIONGARU (2010): Aplicabilitatea directă a dreptului comunitar european, Analele Universității "Constantin Brâncuși" din Târgu Jiu, Seria Științe Juridice, Nr. 4/2010

⁴ DIRECTIVA 2014/23/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune

⁵ DIRECTIVA 2014/24/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE





**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

delegare a serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT, gestiunea indirectă fiind o formă a gestiunii delegate în care UAT/ADI atribuie în mod direct, fără licitație, contractul de delegare a gestiunii serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT operatorilor „in house”.

Operatorii „in house” sunt societăți comerciale înființate și controlate de UAT ori de asociații de UAT constituite în ADI. În reglementarea europeană se cumulează funcția de operare îndeplinită de societatea comercială căreia i se delegă în mod direct gestiunea serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT, cu funcția de reglementare îndeplinită de autoritățile deliberative ale UAT.

Trebuie precizat faptul că asigurarea unui control al operatorului „in house” similar celui exercitat asupra propriilor servicii (ca parte a aparatului administrativ), presupune, în mod cumulativ, îndeplinirea condițiilor de control asupra acestei întreprinderi și înlăturarea posibilității operatorului respectiv de a avea o orientare spre piață și o marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT/UAT afiliate prin ADI. Condițiile de control prezumă existența unui control al operatorului in house similar celui exercitat asupra propriilor servicii.

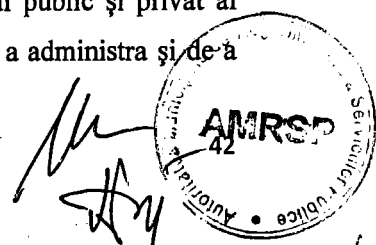
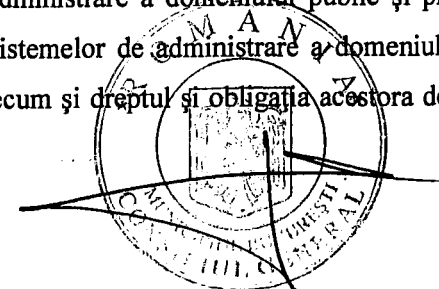
Menționăm că operatorul „in house” este o societate comercială care prestează activitățile economice corespunzătoare serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT delegate, fiind inevitabilă orientarea acestuia spre piață.

Luând în considerare caracterul restrictiv pentru piață al măsurii de atribuire directă către operatorul „in house”, o asemenea soluție se impune ca fiind singura opțiune viabilă din punct de vedere economic.

În acest sens, având în vedere faptul că operatorul in house este o întreprindere orientată, prin natura sa, spre obținerea de profit ca rezultat al activității sale pe o piață de monopol, trebuie instituite măsuri care să împiedice această entitate de a se comporta în mod unilateral față de clienții săi, ori de a se angaja în acțiuni anticoncurențiale pe piețe relaționate cu piețele serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT, libere spre concurență prin natura lor, astfel încât să denatureze sau să restrângă ori chiar să înlătore concurența de pe aceste piețe.

Gestiunea delegată a serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de administrare a domeniului public și privat al UAT aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme.





**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



Opțiuni analizate :

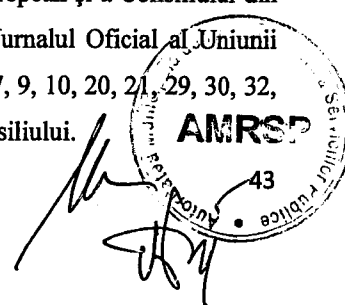
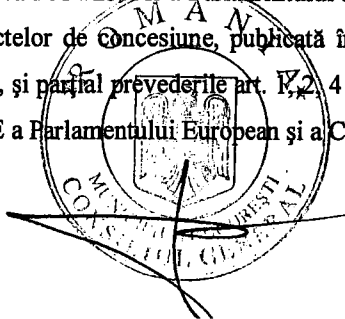
1. gestiune directă prin servicii serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT de interes local, specializate, înființate și organizate în subordinea CGMB;
2. gestiune indirectă prin societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al UAT, înființate de autoritățile deliberative ale UAT respective, conform art. 28 alin (2), cu variantele:
 - a) finanțare exclusiv de la bugetul local a tuturor activităților, și
 - b) finanțare susținută din taxe speciale pentru activitățile desfășurate pe domeniul privat.

Legislația aplicabilă este cea menționată mai sus, cu mențiunea că prin Legea nr. 174/2017 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 58/2016 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achizițiilor publice, în vigoare de la 21 iulie 2017, s-a aprobat Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 58 din 19 septembrie 2016 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achizițiilor publice, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 738 din 22 septembrie 2016, cu următoarea modificare: *la articolul II punctul 27, articolul 52 se abrogă*. Ca urmare nu mai este nevoie de notificarea Consiliului Concurenței, în contextul în care avizul acestuia nu mai este necesar pentru delegarea directă a gestiunii unui operator înființat de Municipiul București prin CGMB.

Dacă analizăm HCGMB nr. 97 din 29.03.2017 privind înființarea societății pe acțiuni Compania Municipală Parking București SA, raportat la prevederile legislației specifice aplicabile, observăm următoarele:

- Conform art. 36 din Legea nr. 100/2016⁶, gestiunea indirectă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți în același act normativ, dar cu anumite excepții privind delegarea/concesionarea serviciului unei societăți comerciale înființate de UAT:

⁶ **LEGE 100 19/05/2016 a concesiunilor de servicii** transpune prevederile art. 3, 8, 11, 13 - 19, 22 - 26, 28, 31, 34 - 36, 38 - 40, 43, 44 și 54 din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 94 din 28 martie 2014, și parțial prevederile art. 17, 24 - 7, 9, 10, 20, 21, 29, 30, 32, 33, 37, 41, 42 și 45 din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului.



STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE SI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI



Extras LEGE 100 19/05/2016 a concesiunilor de servicii

Articolul 36

(1) Prezenta lege nu se aplică contractelor de concesiune atribuite de o entitate contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) unei persoane juridice de drept privat sau de drept public, în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

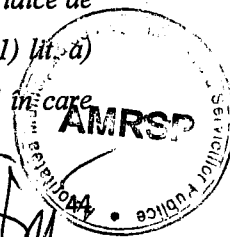
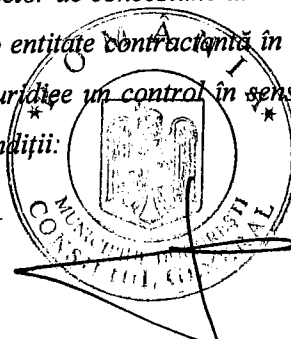
- a) entitatea contractantă respectivă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;*
- b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către entitatea contractantă respectivă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva entitate contractantă;*
- c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția participațiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate*

(2) În sensul alin. (1) lit. a), se consideră că entitatea contractantă în sensul art. 10 alin. (1)

lit. a) exercită asupra unei persoane juridice un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii, atunci când exercită o influență determinantă atât asupra obiectivelor strategice, cât și asupra deciziilor importante ale persoanei juridice controlate; un astfel de control poate fi exercitat și de o altă persoană juridică, ea însăși controlată în același mod de către entitatea contractantă respectivă.

(3) Excepția prevăzută la alin. (1) se aplică și atunci când o persoană juridică controlată, care are calitatea de entitate contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a), atribuie o concesiune de lucrări sau o concesiune de servicii entității contractante care o controlează sau unei alte persoane juridice controlate de aceeași entitate contractantă, cu condiția să nu existe participare privată directă la capitalul persoanei juridice căreia i se atribuie concesiunea de lucrări sau concesiunea de servicii, cu excepția participațiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

(4) Prezenta lege nu se aplică nici contractelor de concesiune atribuite unei persoane juridice de drept privat sau de drept public de către o entitate contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) care nu exercită asupra acelei persoane juridice un control în sensul alin. (1), în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

- a) entitatea contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) exercită în comun cu alte entități contractante asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;
- b) mai mult de 80% din activitățile respectivei persoane juridice sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către entitățile contractante care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de aceleași entități contractante;
- c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția participațiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

[...]

Articolul 117

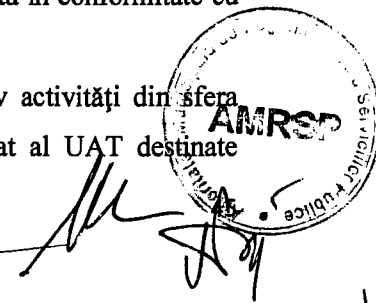
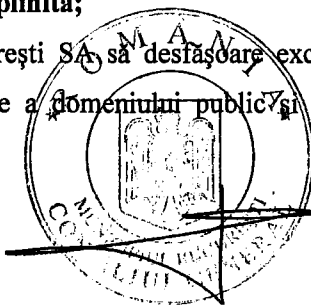
La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă:

- a) *Legea parteneriatului public-privat nr. 178/2010, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 676 din 5 octombrie 2010, cu modificările și completările ulterioare;*
- b) *Hotărârea Guvernului nr. 71/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii prevăzute în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 98 din 8 februarie 2007;*
- c) **orice alte prevederi contrare cuprinse în orice alte acte normative.**

Rezultă că pentru a fi încredințat direct de către Municipiul București contractul de delegare a serviciului de administrare și exploatare a parcarilor de pe domeniul public al Municipiului București fără a se publica anunțul privind delegarea serviciului pe SEAP și fără licitație publică, operatorul către care se încredințează serviciul trebuie să îndeplinească CONCOMITENT următoarele condiții:

1. Compania Municipale Parking București SA să fie o societate înființată în conformitate cu prevederile Legii nr. 31/1990 – **condiție îndeplinită;**
2. Compania Municipale Parking București SA să desfășoare exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT destinate





47

**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



satisfacerii nevoilor de interes public general, pe raza de competență a Municipiului București - **condiție îndeplinită;**

3. CGMB să exercite asupra Companiei Municipale Parking București SA un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii - **condiție îndeplinită;**

4. mai mult de 80% din activitățile Companiei Municipale Parking București SA să fie efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către CGMB care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de CGMB - **condiție îndeplinită;**

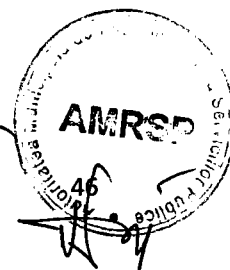
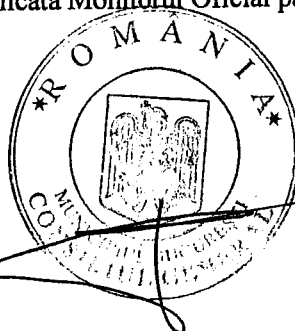
5. să nu există participare privată directă la capitalul Companiei, cu excepția participațiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate - **condiție îndeplinită;**

6. să nu existe participare privată la capitalul social al societății, acesta fiind deținut în totalitate de CGMB - **condiție îndeplinită** dacă luăm în considerare faptul că Municipiul București este asociat unic și la *Service Ciclop SA*, deci nu ar exista participare privată la capital al noii societăți, iar în final Municipiul București deține tot capitalul social al noii societăți.

Societatea *Service Ciclop SA* are CUI 11573879 și este înregistrată la registrul Comerțului sub nr. J40/2545/1999. Din datele comunicate de Oficiul Registrul Comerțului se confirmă că *Service Ciclop SA* are ca acționar unic Municipiul București prin CGMB.

În concluzie, sunt îndeplinite condițiile prevăzute de lege pentru delegare prin atribuire directă a serviciului de administrare și exploatare a parcarilor din municipiul București, față de prevederile:

- Legii 215/2001 privind administrația publică locală, cu modificările și completările ulterioare, Legii nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare;
- Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, publicată Monitorul Oficial partea I, nr. 883 din 14 decembrie 2011;



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILO DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

- Legii nr. 100 din 19/05/2016 a concesiunilor de servicii, care transpune în legislația română Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune;
- Ordonanței Guvernului nr. 21/2002 privind gospodărirea localităților urbane și rurale;
- Hotărârii de Guvern nr. 1705 din 29 noiembrie 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului;
- Ordinului Ministrului Finanțelor Publice nr. 1718/2011 pentru aprobarea Precizărilor privind întocmirea și actualizarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului.

7 Redevența

Conform celor precizate mai sus, serviciile de administrare a domeniului public și privat sunt definite și reglementate de **O.G. nr. 71/2002** privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare.

Conform art. 13 alin. (7) din OG 71/2002 cu modificările și completările ulterioare:

" Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de administrare a domeniului public și privat cuprinde în mod obligatoriu:

[...]

g) indicatorii de performanță, stabiliți prin caietul de sarcini și regulamentul de serviciu privind calitatea și cantitatea serviciilor prestate și modul de evaluare a acestora, condiții și garanții;

h) tarifele practicate și procedura de stabilire, ajustare, avizare și aprobare a acestora;

i) modul de tarificare și încasare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate;

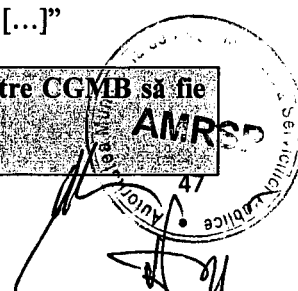
j) nivelul redevențelor;

n) condiții privind transmiterea bunurilor la expirarea contractului;

q) clauze privind administrarea patrimoniului public și privat încredințat; [...]"

Propunem ca nivelul redevenței care urmează să fie plătit de companie către CGMB să fie stabilit prin contractul de delegare al serviciului.







**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

Facem precizarea că în conformitate cu prerogativele care îi revin, Consiliul General al municipiului București stabilește, prin HCGMB, nivelul redevenței pentru utilizarea infrastructurii de prestare a serviciului.

8 Durata estimată a contractului

Durata derulării unui astfel de contract trebuie fixată ținând cont de necesitatea garantării stabilității economice și financiare a operatorului, în așa fel încât să nu limiteze libera concurență mai mult decât este necesar pentru garantarea recuperării costurilor asociate investițiilor.

De regulă, durata maximă a unui contract de delegare nu poate depăși timpul estimat în mod rezonabil necesar operatorului pentru a obține un venit minim care să permită recuperarea costurilor investițiilor efectuate, a costurilor în legătură cu exploatarea lucrărilor sau a serviciilor, precum și a unui profit rezonabil.

Față de raționamentele juridice făcute în cele ce preced, propunem ca durata contractului să nu depășească 5 ani, cu posibilitatea prelungirii acestuia în urma renegocierii prevederilor contractuale.

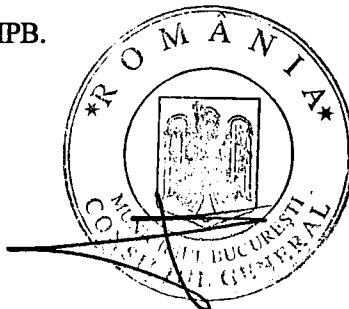
9 Termenele pentru realizarea procedurii de încheiere a contractului

Contractul de gestiune al serviciului de administrare a parcarilor aflate pe domeniului public și privat poate fi încredințat direct către CMPB.

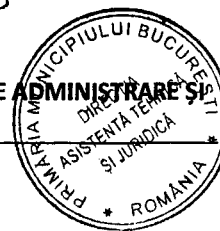
Delegarea gestiunii serviciului de administrare și exploatare a parcarilor din municipiul București către CMPB se va realiza prin negociere directă (lit.a), alin. (2), art.13 din OG nr.71/2002), deoarece acesta este un operator cu capital al unității administrativ teritorial al UAT București și este înființat prin HCGMB. Procedura aplicabilă va respecta reglementările în vigoare.

CGMB va stabili, în condițiile aprobării prezentului studiu de oportunitate, data încheierii contractului de delegare a gestiunii către CMPB.





**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



10 Riscuri

*Indiferent de forma de delegare adoptată, activitățile specifice serviciilor de administrare a domeniului public și privat se organizează și se desfășoară pe baza unui *caiet de sarcini* și a unui *regulament de serviciu*, prin care se stabilesc nivelurile de calitate și indicatorii de performanță ai serviciilor, condițiile tehnice, raporturile operator-utilizatori, precum și modul de tarificare, facturare și încasare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate (art. 10, alin (3)). Astfel, exigențele la care trebuie să răspundă un operator, care funcționează ca societate pe acțiuni înființată de municipalitate, căreia i-a fost încredințată gestiunea serviciului printr-un contract de delegare sunt aceleași ca și în cazul unui operator căreia i-a fost delegat serviciul prin câștigarea licitației de atribuire a contractului de gestiune. Repartiția riscurilor din punct de vedere al entității care își asumă responsabilitatea pentru eventualele consecințe ale manifestării acestora, este prezentată în tabelul 9.*

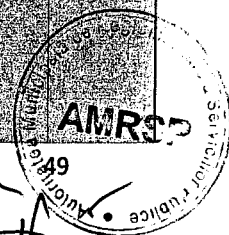
Tabel 9 Matricea riscurilor gestiunii serviciului de administrare și exploatare a parcarilor din municipiul București

Categoria de Risc	Descriere	Consecințe	Asumare integrală de către PMB	Împărțire egală a riscurilor între PMB și Operator	Asumare integrală de către Operator
Riscuri de planificare și proiectare					
Infrastructura existentă (reabilitare/modernizare)	Existența anumitor parcuri în municipiul București care prezintă un grad de uzură ridicat.	Scăderea calității serviciului și creșterea gradului de insatisfacție al cetățenilor față de serviciul prestat.		X	
Dotarea tehnică neadecvată a operatorului	În situația în care modul de atribuire a gestiunii serviciului se realizează prin delegare directă, către o companie înființată de municipalitate, trebuie să se acorde o mare atenție dotării tehnice necesare	Dotarea tehnică neadecvată a operatorului poate conduce la scăderea calității serviciului public de administrare și exploatare a parcarilor		X	

[Signature]



[Signature]

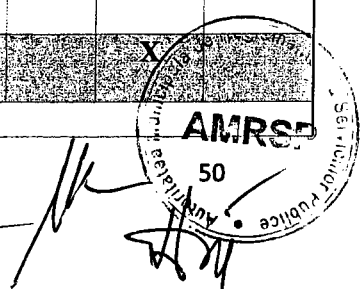
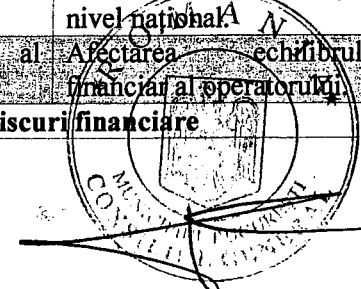


**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE SI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



	pentru prestarea, în condiții de eficiență, eficacitate și economicitate a serviciului.				
Aprobări	În situația necesității de reabilitare/modernizare/extindere a parcărilor din municipiul București pot apărea blocaje, dacă nu sunt obținute toate aprobările necesare.	Întârzieri în începerea sau finalizarea proiectelor de investiții în parcurile din municipiul București ce conduc, ulterior, la majorarea costurilor investiționale.	X		
Conflicte cu alți operatori	Având în vedere existența unui număr ridicat de parcuri ce se află pe carosabil pot apărea conflicte cu operatorii de administrare a străzilor.	Blocaje în prestarea serviciului.	X		
Utilizarea de materiale de slabă calitate	Creșterea costurilor investiționale sau de operare ca urmare a utilizării unor materiale de calitate inferioară.	Creșterea costurilor de operare/investiționale și în anumite situații, apariția unor blocaje în furnizarea serviciului, pe anumite perioade de timp.			X
Riscuri de întreținere și operare					
Creșterea costurilor cu forța de muncă	Creșteri neprevăzute a costurilor cu forța de muncă ca urmare a deciziilor de ordin politic sau alte situații de conjunctură.	Creșterea costurilor totale ale operatorului.		X	
Costuri de întreținere mai mari decât cele previzionate	Dépășirea costurilor de întreținere față de cele planificate în BVC (planificat).	Creșterea costurilor totale ale operatorului.		X	
Riscuri de disponibilitate	Apariția unor evenimente neprevăzute ce pot duce la incapacitatea operatorului de a exploata anumite parcuri.	Întreruperi în prestarea serviciului.	X		
Veniturile Operatorului și cererea aferentă					
Condiții extreme ale mediului economic general	Crize economice neprevăzute la nivel internațional ce pot avea efecte puternice asupra echilibrului financiar al operatorului.	Diminuare a veniturilor operatorului ca urmare a unor dezechilibre economice puternice atât la nivel internațional cât și la nivel național.		X	
Inflația	Un nivel neprevăzut al inflației.	Afectarea echilibrului financiar al operatorului.		X	
Riscuri financiare					

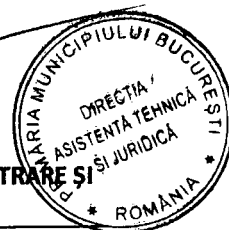
[Handwritten signatures]



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

Finanțare suplimentară	Este necesară o finanțare suplimentară pentru anumite costuri neprevăzute, în vederea asigurării continuității serviciului.	În conformitate cu ROF-ul serviciului și cu normele legate de ajutorul de stat trebuie stabilite situațiile în care pot fi acordate finanțări suplimentare de la bugetul local pentru asigurarea continuității serviciului.	X		
Modificarea dobânzilor bancare	Variațiile dobânzilor pot influența pozitiv sau negativ valoarea finanțărilor prin credite asumate de operator.	Creșterea sau diminuarea costurilor cu creditele angajate de operator.			X
Risc legal și de politică a PMB					
Schimbări legislative generale	Legi, ordonanțe, reglementări care afectează prestarea serviciului față de condițiile actuale.	Exigențe noi asupra modalității de prestare a serviciului.		X	
Schimbări politice	Anumite schimbări la nivel politic ce pot influența cadrul general de prestare a serviciului de administrare a domeniului public și privat de interes local.	Modificarea cadrului general de prestare a serviciului.		X	
Forță majoră	Evenimentele de forță majoră vor fi definite în ROF-ul serviciului sau contractul de delegare după caz.	În cazul manifestării unui eveniment de forță majoră pot apărea anumite sistări temporare în prestarea serviciului.		X	
Riscuri legate de performanța operatorului în prestarea serviciului					
Costuri unitare supraevaluate	Neutilizarea unor limite maxime de costuri unitare pe tipuri de operațiuni.	Creșterea costurilor unitare ce rezulta în creșterea costurilor totale ale operatorului.			X
Lipsa definirii și delimitării clare a activităților din cadrul serviciului	În cadrul serviciului de utilitate publică lucrările sau operațiunile realizate nu sunt clar definite și descrise, în vederea delimitării acestora.	Alocarea arbitrară a costurilor pe activități.	X		
Externalizarea activităților din cadrul serviciului de utilitate publică	Eventuala externalizare a unor activități din cadrul serviciului de utilitate publică pot produce implicații majore dacă nu sunt fundamentate pe baza de strategii, politici, calcule de eficiență și de	Externalizarea anumitor activități fără o fundamentare riguroasă poate duce la creșterea costurilor sau scăderea calității serviciului.			X

**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**



	economicitate sau studii comparative.				
Creșterea costurilor ca urmare a subcontractării intermediarilor	Lipsa unor politici și strategii clare privind contractarea și aprovizionarea cu materiale de la producători direcți și limitarea intermediarilor prin restricționarea subcontractării	Creșterea costurilor operatorului.	X		
Riscul neîndeplinirii cerințelor specifice impuse prin contractul de delegare	Posibilitatea ca operatorul care prestează serviciul să nu respecte cerințele contractului de delegare și nivelurile de performanță impuse de acesta.	În această situație se pot manifesta creșteri ale costurilor de exploatare, prestarea serviciului la un nivel de calitate sub cel prevăzut în cadrul contractului de delegare etc.			X

11 Concluzii

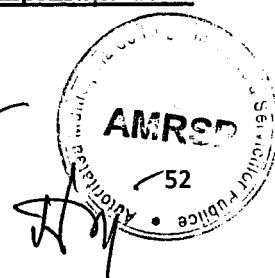
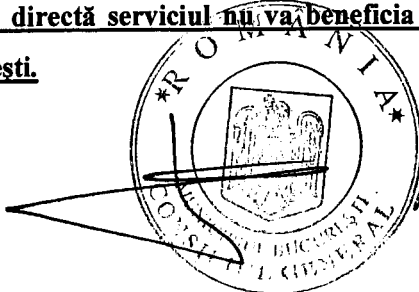
Apreciem că există suficiente avantaje de natură economică, socială, de mediu care justifică realizarea serviciului public administrare și exploatare a parcarilor în municipiului București și recomandăm delegarea gestiunii acestuia Companiei Municipale Parking București SA.

Compania își va asuma în totalitate responsabilitatea realizării serviciului în condiții de profitabilitate, asigurând creșterea continuă a satisfacției utilizatorilor

Compania Municipală Parking București SA trebuie să-și extindă influența în crearea de valoare adăugată prin colaborarea cu celelalte companii municipale contribuind astfel la stimularea unei bune dezvoltări teritoriale în conformitate cu scopul, misiunea și obiectivele strategice ale PMB.

În cazul Companiei Parking București S.A. se va urma delegarea gestiunii serviciului public de administrare și exploatare a parcarilor din municipiului București și atribuirea contractului de delegare prin negociere directă, compania fiind înființată de CGMB.

În final se impune precizarea că prezentul studiu nu intră sub incidența respectării criteriilor Altmark deoarece în cadrul acestuia s-a precizat în mod expres că operatorul căreia i se va delega prin atribuire directă serviciul nu va beneficia de compensație de la bugetul local al municipiului București.



STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE SI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

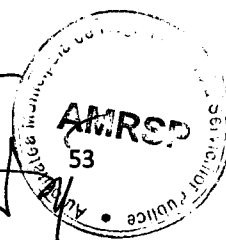


ANEXE

ANEXA 1

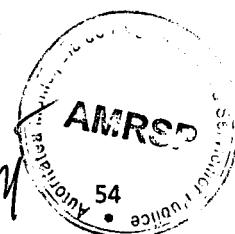
Tabel locuri de parcare pe străzile administrate

Nr cr.	Tip artera	Denumire artera	Nr locuri			Sector
			spic	laterala	perpendiculara	
1	Bd	Aviatorilor	0	300	0	1
2	Bd	Baru Manta	150	7	0	1
3	Str.	Berthelot Henri Matthias Gra	0	15	50	1
4	Str.	Biharia	0	0	40	1
5	Str.	Campineanu Ion	0	64	0	1
6	Str.	Caraiman	0	120	0	1
7	Str.	Caraimii Nicolae	0	170	0	1
8	Sos.	Chitiei	0	155	0	1
9	Str.	Cobălăcescu Grigore	0	78	0	1
10	Str.	Constantinescu Alex.	23	160	0	1
11	Bd	Dacia	0	28	0	1+2
12	Calea	Dorobanti	0	86	0	1
13	Pte	Dorobanti	28	0	0	1
14	Bd.	Duca Gheorghe Ing.	0	43	0	1
15	Bd	Eliade Mircea	0	70	0	1
16	Str	Felix Dr.	15	0	82	1
17	Bd	Ficusului	30	80	0	1
18	Calea	Floresca	0	85	0	1
19	Str.	Garil de Nord	61	22	0	1
20	Bd.	Goleacu Dinicu	0	84	124	1
21	Str.	Goleacu Nicolae	0	30	0	1
22	Calea	Grivitei	27	177	0	1
23	Bd.	Iancu de Hunedoara	0	10	0	1
24	Str	Jandarmeni	10	0	80	1
25	Str.	Maitopoi	0	34	0	1
26	Str.	Maradineanu Walter	0	0	18	1
27	Bd.	Mihalache Ion	28	40	45	1
28	Str	Natatiei	0	41	0	1
29	Sos.	Nordului	30	0	260	1
30	Sos	Orhideelor	58	0	0	1
31	Str	Palurei	0	8	20	1
32	Str.	Plata Miori	0	30	0	1
33	Calea	Plevnei	0	268	0	1+6
34	Str.	Polizu Gheorghe	0	30	27	1
35	Str.	Polona	0	120	0	1+2
36	Str.	Popa Tatu	0	147	0	1
37	Str.	Sirbei Voda	0	9	0	1
38	Sos.	Straulesti	0	0	200	1
39	Aleea	Telcani	0	0	0	1
40	Sos.	Titulescu Nicolae	0	0	38	1
41	Str.	Turda	0	0	0	1



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

42	Str.	Varnali Leonida	0	20	0	1
43	Str.	Vacarescu Elena	0	80	0	1
44	Calea	Victoriei	18	0	0	1+3
45	Calea	Vladescu Radu	0	0	0	1
46	Pta	Victoriei	0	0	0	1
47	Str.	Vulcanescu Mircea	0	89	0	1
48	Str.	Wilking	0	0	0	1
49	Calea	Zavoi Ion	0	0	0	1
50	Intr.	Afirmarii	0	0	0	2
51	Sos.	Andronache	0	0	0	2
52	Str.	Aighezi Tudor	0	84	0	2
53	Str.	Amenescusa	0	0	0	2
54	Str.	Avrig	0	98	0	2
55	Str.	Balcu	0	0	0	2
56	Bd.	Bessarabia	0	634	0	2+3
57	Str.	Balistei	0	4	24	2
58	Str.	Bacila Vasile Maior	0	100	0	2
59	Str.	Beki Constantin	0	0	0	2
60	Str.	Bucila	0	90	0	2
61	Str.	Calderon Jean Louis	0	18	0	2
62	Bd.	Chisineu	218	10	0	2
63	Sos.	Colentina	169	0	0	2
64	Str.	D-na Ghica	0	0	320	2
65	Pta	Foisorul de Foc	15	0	0	2
66	Sos.	Iancului	14	0	0	2
67	Bd.	Isacul Tei	0	88	0	2
68	Str.	Lascar Vasile	0	88	12	2
69	Sos.	Mihai Bravu	288	174	188	2+3
70	Sos.	Morarii	0	98	0	2
71	Sos.	Pantelimon	0	180	0	2
72	Str.	Pescarii	0	100	0	2
73	Bd.	Pierre de Coubertin	0	18	20	2
74	Sos.	Pipera	31	0	0	1+2
75	Str.	Ritmului	68	12	0	2
76	Str.	Rosetti Maria	25	30	15	2
77	Sos.	Stefan cel Mare	508	6	0	2
78	Str.	Telul Doamnei	150	0	0	2
79	Str.	Vacarescu Barbu	12	28	0	2
80	Sos.	Vergului	0	130	0	2
81	Str.	Vitorului	168	2	0	2
82	Str.	Zeca Mese	0	12	0	2
83	Str.	Baba Novac	240	0	0	3
84	Str.	Basarab Matei	268	192	0	3
85	Str.	Brancusi Constantin	0	0	520	3
86	Bd.	Burebista	232	0	0	3
87	Aleea	Barajul Dunarii	0	48	18	3
88	Str.	Botiv Hristo	0	5	0	3



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRIILOR DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

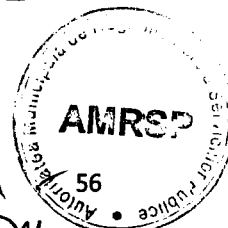
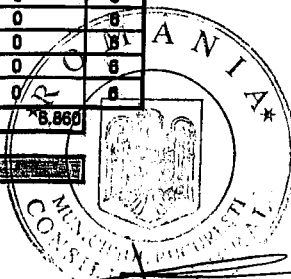
89	Calea	Calareșilor	492	0	0	3
90	Str.	Căvești Vechi	0	0	0	3
91	Str.	Cămpia Libertății	65	131	0	3
92	Bd.	Căpșoiu Corneliu	0	12	0	3
93	Str.	Domnului	0	27	0	3
94	Str.	Drăstănuț	0	18	0	3
95	Bd.	Enăscuțeniilor	60	0	0	3
96	Str.	Fizicienilor	0	4	0	3
97	Str.	Ghica Ion	0	8	0	3
98	Str.	Goga Octavian	0	18	128	3
99	Bd.	Grigorescu Nicolae	320	0	980	3
100	Bd.	Mircea Voda	200	24	241	3
101	Str.	Nerva Traian	0	0	258	3
102	Bd.	Palady Theodor pictor	406	0	0	3
103	Str.	Postavarului	0	0	381	3
104	Bd.	Râmnicu Sărat	0	88	0	3
105	Bd.	Râmnicu Vâlcea	0	131	0	3
106	Str.	Rădănuș Liviu	880	24	0	3
107	Bd.	Reșcu Camil pictor	916	0	0	3
108	Str.	Sianic	0	12	0	3
109	Str.	Traian	24	0	4	2+3
110	Spălatul	Unirii	236	314	0	3+4
111	Calea	Vitan	0	148	340	3
112	Bd.	1 Decembrie 1918	680	30	0	3
113	Sos	Berceni	145	311	0	4
114	Str.	Bibescu Voda	0	0	0	4
115	Bd.	Brancoveanu Constantin	177	84	284	4
116	Bd.	Canțemir Dimitrie	148	20	0	4
117	Str.	Căminul de Argint	0	22	0	4
118	Aleea	Dealul Mitropoliei	0	0	130	4
119	Str.	Fabrica de Chibrituri	0	163	0	4
120	Str.	Georgescu George	0	0	30	4
121	Sos.	Giurgului	0	0	621	4
122	Str.	Ilișanu Ion serg.	110	0	0	4
123	Str.	Izvorul Rece	0	0	82	4
124	Str.	Militaru Stelian	0	0	27	4
125	Str.	Nitu Vasile	0	12	0	4
126	Bd.	Obregia Alexandru	0	217	0	4
127	Sos.	Oltenei	162	0	97	4
128	Pta	Carol I	0	0	22	4
129	Str.	Popescu Caradino grai	16	202	0	4
130	Pta	Regina Maria	7	0	0	4
131	Str.	Reșcu	0	0	180	4
132	Bd.	Sincai Gheorghe	140	0	0	4
133	Calea	Serban Voda	0	128	30	4
134	Bd.	Tineretului	217	0	0	4



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRII DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

135	Str.	Titiana	0	0	20	4
136	Calea	Vacaresii	285	90	0	4
137	Sos.	Alexandriei	0	14	0	5
138	Str.	Brezolanu Ion	0	20	0	5
139	Str.	Carol Davila	0	158	0	5
140	Pta	Constitutiilor	0	0	470	5
141	Str.	Croitoru Nicolae sold.	0	37	169	5
142	Str.	Domnita Anastasia	0	14	0	5
143	Str.	Eforia	32	14	0	5
144	Bd.	Eroilor	0	30	0	5
145	Calea	Ferentari	185	0	24	5
146	Str.	Gutenberg	0	13	0	5
147	Str.	Ilfov	0	35	0	5
148	Spaiul	Independentei	160	187	0	5
149	Str.	Iepirescu Petre	16	0	0	5
150	Str.	Izvor	0	16	0	5
151	Bd.	Kogalniceanu Mihail	7	0	0	5
152	Pia	Kogalniceanu Mihail	32	0	0	5
153	Bd.	Libertatii	208	89	0	5
154	Str.	Marinescu C-En It.col.	0	125	0	5
155	Str.	Nassaud	48	30	27	5
156	Bd.	Natiunile Unite	20	0	0	5
157	Sos.	Panduri	68	32	0	5
158	Bd.	Pieptanari	0	103	0	5
159	Str.	Pucheni	34	180	25	5
160	Calea	Rahovei	102	69	154	5
161	Str.	Sebastian Mihail	259	130	24	5
162	Str.	Sifideler	0	8	0	5
163	Sos.	Vililor	15	83	0	5
164	Bd.	Tudor Vladimirescu	0	22	15	5
165	Calea	Calea 13 Septembrie	279	52	0	5
166	Str.	Apusului	200	0	0	5
167	Str.	Brasov	760	0	0	5
168	Allee	Callatis	0	5	0	5
169	Str.	Ceahlaui	200	0	0	5
170	Bd.	Construcțiilor	0	240	0	5
171	Sos.	Cotroceni	0	5	0	5
172	Calea	Crangasii	200	240	50	5
173	Str.	Dealul Tugulea	240	0	0	5
174	Str.	Dezrobirii	560	0	0	5
175	Bd.	Geniului	0	6	0	5
176	Bd.	Ghencea	0	9	0	5
177	Prel.	Ghencea	0	120	0	5
178	Str.	Lujerului	40	0	0	5
179	Bd.	Iuliu Maniu	1760	660	0	5
180	Str.	Margelelor	40	60	0	5

181	Str.	Molnesti	0	220	0	5
182	Str.	Romancierilor	120	0	0	5
183	Bd.	Regiei	0	40	0	5
184	Drum	Sabareni	0	5	0	5
185	Str.	Sibiu	0	240	0	5
186	Drum	Taberei	900	0	0	5
187	Str.	Targu Neamt	350	0	0	5
188	Bd.	Timisoara	400	340	0	5
189	Str.	Valea Argesului	380	0	0	5
190	Drum	Valea Doftanei	0	40	0	5
191	Bd.	1 Mai (fosta Compozitorilor)	200	80	0	5
			16.320	10.816	8.860	

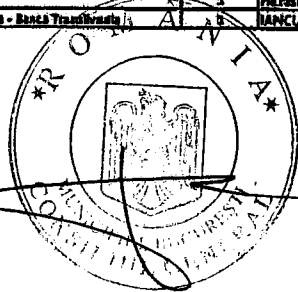


**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRII DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

ANEXA 2

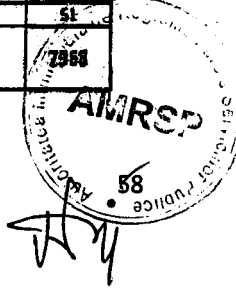
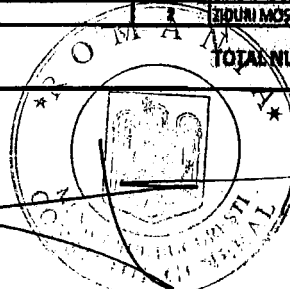
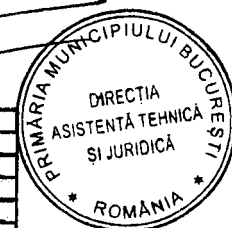
PARCARI PUBLICE DE SUPRAFATA, DE UTILITATE GENERALA,
TL-APC (TIMP LIMITAT-ACCES RECONTROLAT) - Iunie 2017

NR. CR.	TP. INTER.	ARTIERA	DELIMITARE ZONA	SECTOR	DE NUMIRE AMPLASAMENT	INVENTAR LOCURI Iunie 2017
1	str	Academiei	Bd. Reghe Eftimie - str. E. Ghibu	1+2	ACADEMIEI LURARE	15
2	str	Academiei	Str. Academiei	1+2	ACADEMIEI MAESTRIC	20
3	str	Academiei	Str. Academiei	1+2	ACADEMIEI ODON	37
4	str	Alba Iulia	Pia. Alba Iulia	3	ALBA IULIA	208
5	str	Alexandrescu Grigore	Str. Alexandrescu Grigore - Str. G. Alexandrescu - SECTOR 1	1	GRIGORE ALEXANDRESCU	45
6	str	Amiei	Pia. Amiei	1	AMIEI	149
7	str	Armandului	Pia. Armandului	3	MARROTT	43
8	bd	Aviatorilor	Pia. Bujina - Pia. Ch. de Gaulle	1	BD. AVIATORILOR - 1D	300
9	bd	Aviatorilor	Pia. Ch. de Gaulle - Pia. Bujina	1	BD. AVIATORILOR - 1S	180
10	bd	Aviatorilor	Pia. Ch. de Gaulle - Str. Mih. Moise	1	BD. AVIATORILOR - 2D	380
11	bd	Aviatorilor	Str. Mih. Moise - Pia. Ch. de Gaulle	1	BD. AVIATORILOR - 2S	395
12	str	Babes Victor	Pia. Victor Babes	3	OPERA	78
13	bd	Basarab Matei	Bd. Matei Basarab - Bd. Mircea Voda	3	MATEI BASARAB	25
14	str	Bathory	Str. Bathory	2	BATHORY	23
15	bd	Bălcescu Nicolae	Bd. Bălcescu, vîr. 1-10 de la Dacia	1	BA	28
16	bd	Bălcescu Nicolae	Bd. N. Bălcescu - 14 faza mag. Sephora	1	UNIC	53
17	str	Beller Rodu, av.	Str. Av. Rodu Beller	1	RADU BELLER	108
18	str	Berthelot	Str. L. Berthelot - Str. Pope Tatu	1	General BERTHELOT	36
19	str	Berthelot	Str. G-ral Berthelot	1	GRAL BERTHELOT 2	57
20	str	Bizrică Enel	Str. Edgar Degas - Str. Academi	1	ENEL FANTANI	56
21	str	Bizrică Enel	Intersecția str. Bizrică Enel și str. Academiei	1	UNION	29
22	bd	Bolintine L.C.	Bd. Bolintine	3	PANPAT	11
23	bd	Bolintine L.C.	Intersecția L.C. Bolintine cu Bd. Capeni	3	UNIREA PASAI	14
24	str	Bucuriei Ion	Bd. Reg. Elisabeta - Str. V. Trifile	1+2	Bucuriei	47
25	str	Bucur Obor	Bucur Obor - SECTOR 2	2	BUCUR OBOR	198
26	bd	Caștanilor Glodilor	Faza 1: Mădăraș - Intrarea în zona G. Căstăni	3	MEZOSCOF 2 Strada	28
27	str	Clujului	Intersecția Alina Costea cu Bd. Mircea Voda	3	ALINA CAUZA	8
28	str	Cămpineanu Ion	Str. Alexandru - Calea Victoriei	3	CONTINENTAL	13
29	str	Cămpineanu Ion	Str. Ion Cămpineanu, vîr. 1-10 de la Mădăraș	1	FLORIAN TURIN	14
30	str	Cămpineanu de Ion	Str. Ion Cămpineanu (N 17°45' 00" E)	1	SUPERB	45
31	str	Charles de Gaulle	Pia. Charles de Gaulle	1	CHARLES DE GAULLE	108
32	str	Chiriacului	Chiriacului	2	OBOR CHIRIACUL	138
33	str	Clopotarii Vechi	Bd. Ionuț de Mădăraș - str. G. Alexandrescu	1	CLOPOTARII VECHI	35
34	str	Constituiții	Pia. Constituiții	3	PIATA CONSTITUIȚII 1	494
35	str	Costa Veșta	Str. Vasile Conta	2	VASILE CONTA	17
36	bd	Corneliu Corneliu	Bd. Corneliu Corneliu - Faza 1: Unib	3	UNIREA PANTA	30
37	str	Cretulescu	Bizrică Cretulescu (Calea Victoriei - Str. Ion Cămpineanu)	1+2	CRETULESCU	36
38	bd	Dacia	Intersecția Bd. Dacia - Calea Victoriei	1+2	DACIA	17
39	bd	Dacia	Intersecția Bd. Dacia - str. Christa Teli	1+2	DACIA 2	40
40	bd	Dacia	Bd. Ghe. Mădăraș - Calea Victoriei	1+2	DEBORDANT Dacia	11
41	str	Danielopol	Str. Danielopol și Str. Palatul de Justiție	4	PALATUL DE JUSTITIE	36
42	str	Decalului	Pia. Decalului - SECTOR 2	2	DECEAL 1	54
43	str	Debarcarea B.S.	Bd. Ion Mihalache - str. Arh. Ion Mincu	1	B.S. DEBARCAREA	40
44	str	Doamnei	Bd. L.C. Beldaru - Remanescart	3	DOAMNEI 1	12
45	str	Doamnei	Str. Doamnei	3	DOAMNEI 2	21
46	str	Doamnei	Str. Doamnei BRD	3	DOAMNEI 4	28
47	str	Dobrescu Dana I.	Str. Dana I. Dobrescu	3	DANA I. DOBRESCU (BCU)	8
48	str	Dobrescu Dana I.	Str. Dana I. Dobrescu - Calea Dilescu	3	ORIZONT	12
49	str	Dobrescu Dana I.	Calea Dobrescu	1	DEBORDANT	21
50	str	Eftimie Victor	Intersecția Str. Eftimie cu Intr. Victor Eftimie	1	VICTOR EFTIMIE	24
51	str	Elena Pompliu	Str. Pompliu Elena	3	POMPLIU ELIAD	41
52	str	Enescu George	Bd. Grig. Ghe. Mădăraș - Pia. Lăbăreț	1	VOX MARIS	26
53	str	Enescu George	Str. Episcopiei - Str. Benjamin Franklin - Str. Episcopiei	1	ANA HOTELS	65
54	str	Enescu George	Pia. George Enescu	1	GINA	120
55	str	Enescu George	Bd. Mădăraș - Str. Mădăraș	1	GEORGE ENESCU	35
56	str	Episcopiei	Intersecția Str. Constantin Băneanu cu Str. Episcopiei	1	EPISCOPII	30
57	bd	Episcopiei	Bd. Episcopiei	1	EXPOZITII	158
58	str	Filipescu Nicolae	Str. N. Filipescu	2	Nicolae FILIPESCU	8
59	str	Franklin Benjamin	Bd. Bălcescu - Pia. George Enescu	1	UGO TERASA	62
60	str	Gara de Nord	Str. Gara de Nord	1	GARA CRAS	13
61	str	Gara de Nord	Str. Dinicu Golescu - Str. Gara de Nord	1	GARA PARC	39
62	str	Gemeni	Pia. Gemeni	2	PIATA GEMENI	25
63	bd	Goleșu Dinicu	Bd. Dinicu Golescu	1	GAȘA - Dinicu Golescu	72
64	str	Halilor	Str. Caldeier - Episc	3	HALELOA	19
65	str	Haraburda	Str. Haraburda - Președ. W	1	Haraburda 1	89
66	str	Haraburda	Str. Haraburda - Buz	1	Haraburda 2	112
67	bd	Iancu de Hunedoara	Bd. Iancu de Hunedoara - Str. Gemeni - Baza Transilvania	1	IANCU DE HUNEDOARA 1	45



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE ADMINISTRARE ȘI
EXPLOATARE A PARCĂRII DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI**

68	bd. Ionescu de Hunedoara	Bd. Ionescu de Hunedoara (Chibani)	1	DANU DE HUNEDOARA 1	15
69	spatiu independent	Str. Sapienței - Pia. Mathilde Ullrich	5	SPLAI EXIM BANK (alveoli)	24
70	str. Mav	Str. Mav	5	CEC Judecătoria	22
71	spatiu independent	Intersecția cu Str. Anghel Saligny	5	PECO Bariera	72
72	spatiu independent	Splaiul Independent	5+5	PECO Pământ	13
73	str. Ionescu Teche	Str. Mendeleev - Bd. Ghe. Magheru	1	TACHE IONESCU	38
74	pia. Lahovari	Str. Dimitrie Lupa - Str. George Enescu	1	LAHOVARI 1	23
75	pia. Lahovari	Calcea Dorobanți - Str. George Enescu	1	LAHOVARI 2	11
76	str. Vasile Vasilie	Str. Saligny - Str. T. Mădăraș	2	VASILE LASCAR	30
77	bd. Libertății	Calcea 13 Septembrie - Pia. Constituției	5	MINISTERUL MEDICINII	20
78	bd. Libertății	Splaiul Independent - Pia. Mathilde Ullrich (adiacent Parc Ilyen)	5	LIBERTATE 1	44
79	str. Lipscani	Str. Lipscani	2+5	LIPSCANI	25
80	str. Lipscani	Calcea Victoriei - Str. Camelia Anusca	2+5	MAGAZIN VICTORIA	28
81	str. Lutherana	Str. Mihail Voda - Str. George Enescu	1	LUTHERANA	51
82	bd. Magheru Ghe.	Str. Benjamin Franklin - Str. George Enescu	1	EVA	89
83	bd. Magheru Ghe. - gyal	Str. Benjamin Franklin - Str. C.A. Rosetti	1	LUDO	27
84	str. Marconi	Str. Marconi	5	CEC Marconi	28
85	pia. Mărăcineanu Walter	Pia. Walter Mărăcineanu	1	WALTER MĂRĂCINEANU	66
86	str. Mendeleev	Str. George Enescu - Pia. Rompă	1	MENDELEEV	113
87	str. Mihail Voda	Calcea Victoriei - Str. Mav	5	CEC Bancomex	30
88	str. Mila Constantin	Str. Brucolani - Calcea Victoriei	1	E-TIN MILA	77
89	str. Mila Matei	Calcea Victoriei - Str. Ion Brucolani (Palatul telefonelor)	1	MATEI MILLO - Telefoane	55
90	calcea Mosilor	Calcea Mosilor	2	DECERAL 2	44
91	calcea Mosilor	Calcea Mosilor	2	DECERAL 1	53
92	pia. Mathilde Ullrich	Pia. Mathilde Ullrich	5	SPLAI TURN	42
93	str. Nerva Traian	Bd. Octavian Goga - Bd. Unirii	3	NERVA TRAIAN	35
94	pos. Nordului	Pos. Nordului	1	SOS. NORDULUI	543
95	Pescarus	Alina de pescari la Parcul Herăstrău - restaurantul Pescarus	1	PESCARUS	99
96	calcea Plevnei	Splaiul Independent - Bd. Regina Elisabeta	1+5	CALEA PLEVNEI	33
97	str. Polizu	Str. Voinici si Str. Dr. Feld	1	POLIZU	23
98	str. Quinet Edgar	Str. Academiei - Str. Maria Amiel	1	ARHITECTURA	86
99	str. Quinet Edgar	Calcea Victoriei - Str. Academiei	1	EDGAR QUINET	28
100	bd. Regina Elisabeta	Bd. Regina Elisabeta	3+5	C.A.	16
101	pia. Revoluției	Pia. Revoluției	1	PIATA REVOLUTIEI	139
102	str. Rosetti C.A.	Str. C.A. Rosetti	1+2	C.A. Rosetti	17
103	str. Rosetti C.A.	Tr. Arhiepiscop - Calderon	1+2	GRĂDINTA	29
104	str. Rosetti C.A.	Intersecția cu Str. Dr. Protopopescu, bazele Trilux	1+2	ROSETTI semaltor	27
105	str. Rosetti Maria	Str. Ion Luca Caragiale - Str. Sf. Spiridon	2	MARIA ROSETTI	62
106	- Sala Palatului	Adela din zona Sali Palatului	1	SALA PALATILOR	166
107	str. Saligny Anghel	Str. Camelia Anusca - Splaiul Independent	5	PECO Anghel Saligny	51
108	str. Saligny Anghel	Intersecția str. Anghel Saligny cu Str. Lloicini	5	PECO NI	25
109	bd. Schitu Măgureanu	Bd. Schitu Măgureanu	1	SCHITU MĂGUREANU	140
110	bd. Schitu Măgureanu	Bd. Schitu Măgureanu	1	SCHITU MĂGUREANU 2	24
111	str. Sfânta Vinerei	Str. parcul Triunghiului București	2	SFANTA VINERI	117
112	str. Sfânta Vinerei	pe Str. Sf. VINERI, ADJACENT CU Bd. MIRELA VOCA	3	SFANTA VINERI JUNIOR	150
113	str. Sfântii Apostoli	Str. Sf. Apostoli	1	SFINTII APOSTOLI	62
114	str. Sfântii Voinici	Intersecția Sfântii Voinici cu Mihail Moza	1	SFINTII VOINICI	13
115	str. Sîrbiei Voda	Str. Sîrbiei Voda	1	CONSERVATOR LINESCO	54
116	bd. Titulescu Nicolae	Str. Dr. Feld - Str. Burești - parcul Pia. Victoriei - Spring Time	1	PIATA VICTORIEI Spring Time	10
117	str. Tonitza Nicolae	Str. Nicolae Tonitza	3	TONITZA	41
118	str. Traian	Str. Traian - Bd. Pache Protopopescu	2	TRAIAN	14
119	str. Udriste	Bd. Corneliu Coposu - Bd. Anina Voda	3	UDRISTE - STRADA	20
120	spatiu Unirii	Intersecția Splaiul Unirii - Bd. Dimitrie Cantemir	5	HOROSCOPI 3 Splai	24
121	calcea Văcărești	Calcea Văcărești	4	VĂCĂREȘTI	22
122	str. Vânători	Str. Vânători	5	VÂNĂTORI	15
123	str. Verona Arthur, pictor	Bd. Ghe. Magheru - Str. Pitar Mes	1	PICTOR VERONA	41
124	calcea Victoriei	Calcea Victoriei	1	Calcea Victoriei 2	16
125	calcea Victoriei	Calcea Victoriei - Str. Băneli	1	PETROM	38
126	pia. Victoriei	Pia. Victoriei - Deasupra pasajului	1	PIATA VICTORIEI	118
127	pia. Victoriei	Str. Băneli - Calcea Victoriei	1	TERASA SIDNEY 2	44
128	pia. Victoriei	Intersecția Calcea Victoriei cu Bd. Lascar Catargiu	1	TERASA SIDNEY 3	13
129	str. Vula Traian	Bd. N. Balcescu - Str. Vula Canta	1+2	TRAIAN VULA	82
130	str. Ziduri Moș	Str. Cristofor Colț - Str. Ion Hadea Aldeleanu	2	ZIDURI MOȘ	51
TOTAL NUMAR LOCURI				7958	



Handwritten signature and initials.

CAIET DE SARCINI
AL SERVICIULUI PUBLIC DE ADMINISTRARE A PARCAJELOR APARTINÂND
DOMENIULUI PUBLIC ȘI PRIVAT AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

CAPITOLUL I
OBIECTIVUL CAIETULUI DE SARCINI

Art. 1

Prezentul caiet de sarcini stabilește condițiile de desfășurare a activităților specifice serviciului public de administrare a parcajelor publice aparținând domeniului public sau privat al municipiului București, stabilind nivelurile de calitate și condițiile tehnice necesare funcționării acestor servicii în condiții de eficiență și siguranță, conform H.C.G.M.B. nr. 124/2008.



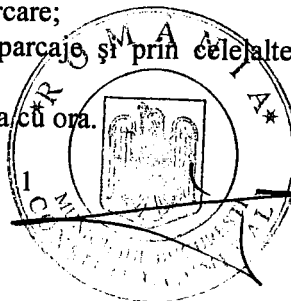
Art. 2

Prezentul caiet de sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentație tehnică și de referință în vederea stabilirii condițiilor specifice de desfășurare a activităților de organizare, amenajare, construire, întreținere și exploatare a parcajelor publice indiferent de modalitatea de gestiune hotărâtă.

Art. 3

Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația necesară desfășurării serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public sau privat al municipiului București, care presupune desfășurarea următoarelor activități specifice:

- a) identificarea locațiilor care se pretează a fi amenajate ca parcaje publice;
- b) organizarea parcajelor publice pe categorii și tipuri în locațiile stabilite;
- c) amenajarea parcajelor și semnalizarea lor, construcția parcajelor subterane și supraterane;
- d) marcarea locurilor de parcare în cadrul fiecărui parcaj;
- e) numerotarea locurilor de parcare în fiecare parcaj public;
- f) popularizarea acțiunilor desfășurate pentru organizarea, amenajarea și funcționarea parcajelor;
- g) evidența cererilor pentru închirierea parcarilor, precum și a documentelor anexate cererilor;
- h) încheierea contractelor de închiriere și eliberarea abonamentelor;
- i) evidența termenelor contractelor de închiriere;
- j) comunicările necesare cu titularii contractelor de închiriere referitoare la respectarea clauzelor contractuale, prelungirii duratei contractului sau expirarea termenului contractului;
- k) identificarea de noi amplasamente pentru amenajarea și construcția parcajelor, conform H.C.G.M.B. nr. 124/2008 și P.I.D.U.;
- l) verificarea pe teren a cererilor înregistrate în vederea încheierii contractelor de închiriere;
- m) rezervări de locuri de parcare pentru persoanele cu handicap, conform OUG nr. 102/1999 și a Legii nr. 448/2006;
- n) colaborarea permanentă cu toate serviciile, birourile și compartimentele din primărie în vederea rezolvării tuturor problemelor care au legătură cu competențele serviciului;
- o) soluționarea, în condițiile legii, a cererilor, sesizărilor și reclamațiilor care au legătură cu activitatea de exploatare parcaje, conform O.G. nr. 27/2002 și a Legii nr. 544/2001;
- p) întocmirea de informări și referate privind activitatea specifică Serviciului public de interes local pentru administrarea parcajelor, în colaborare cu organele abilitate: Poliția Națională, Jandarmeria, Poliția Locală, ANAF etc.
- r) verificarea legalității ocupării locurilor de parcare;
- s) colectarea banilor încasați din exploatare parcaje și prin celelalte forme adiacente serviciilor SMART PARKING;
- t) distribuirea de tichete pentru parcarile cu plată, cu ora.



Art. 4

(1) Prezentul caiet de sarcini conține specificațiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic și de performanță, siguranța în exploatare, precum și sisteme de asigurare a calității, terminologia, condițiile pentru certificarea conformității cu standarde relevante sau altele asemenea.

(2) Specificațiile tehnice se referă, de asemenea, la algoritmul executării activităților, la verificarea, inspecția și condițiile de recepție a lucrărilor de întreținere, reparații curente, reabilitare sau modernizare, construcție, precum și la alte condiții ce derivă din actele normative și reglementările în legătură cu desfășurarea serviciului de administrare a parcajelor publice, reglementate prin H.C.G.M.B. nr. 124/2008.

Art. 5

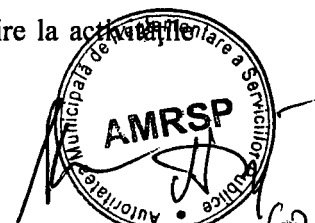
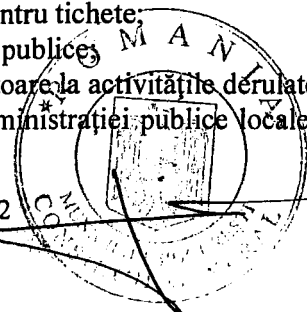
Termenii, expresiile și abrevierile sunt cele din Regulamentul Serviciului Public de Administrare a Parcajelor de pe domeniul public și privat al Municipiului București.

CAPITOLUL II CERINȚE ORGANIZATORICE MINIME

Art. 6

Operatorul serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public și privat al municipiului București va asigura:

- a) amenajarea locurilor de parcare, instalarea și întreținerea sistemelor de semnalizare și circulației în parcajele publice;
- b) marcasele corespunzătoare de delimitare de carosabil a zonelor destinate parcarilor publice;
- c) dotarea parcajelor cu indicatoare, automate de plată, stâlpișori, bariere, senzori, stâlpi de iluminat, soluții SMART PARKING etc.;
- d) modernizarea, exploatarea, întreținerea și construcția parcajelor publice;
- e) tipărirea formularelor cu regim special (tichete, abonamente, alte imprimare necesare activității prestate etc.);
- f) imprimarele necesare pentru activitățile din cadrul serviciului;
- g) eliberarea de tichete/jetoane/carduri de parcare și stabilirea modalităților de vânzare a acestora;
- h) eliberarea, în sistem de ghișeu unic a abonamentelor, legitimațiilor și autorizațiilor de parcare;
- i) distribuirea tichetelor de parcare prin centre în zona parcajelor;
- j) verificarea modului în care se efectuează dezapezirea și combaterea poleiului (pe timpul iernii) astfel încât să fie menținute utilizabile numărul de locuri aferente parcarii;
- k) condițiile de încasare a tarifelor de parcare, închiriere cu contract locuri de parcare publică și terenuri cu destinație parcare autovehicule pe domeniul public al municipiului București, garaje, copertine, alte construcții ușor demontabile și blocare autovehicule parcate neregulamentar pe domeniul public al municipiului București;
- l) participarea în baza protocoalelor încheiate la controalele efectuate de Poliția Locală a municipiului București sau de Poliția Rutieră la acțiuni privind modul de utilizare a parcarilor cu plată și a altor locuri publice cu aplicarea de sancțiuni în cazul opririi/staționării/parcării neregulamentare și a măsurilor complementare de blocare autovehicule;
- m) echipamentele, platformele software și aplicațiile care să ofere utilizatorului în timp real toate informațiile utile cu privire la spațiile de parcare (amplasament, număr de locuri disponibile, tarif/h, tip de taxare etc.);
- n) dotările necesare pentru toate activitățile din cadrul serviciului;
- o) întreținerea și repararea dotărilor din parcaje;
- p) service și reparații la automatele electronice pentru tichete;
- r) monitorizarea activității de parcare în parcarile publice;
- s) soluționarea sesizărilor și a reclamațiilor referitoare la activitățile derulate;
- t) punerea în aplicare a hotărârilor autorității administrației publice locale cu privire la activitățile desfășurate;



- u) construcția de parcuri subterane, supraterrane și amenajări parcuri terare
v) funcționarea stațiilor de alimentare pentru mașini electrice.

Art. 7

- (1) Sursele de finanțare a cheltuielilor curente pentru prestarea activităților privind întreținerea, exploatarea și funcționarea parcajelor sunt constituite din veniturile proprii, realizate din încasarea tarifelor și/sau prețurilor pentru utilizarea parcajelor ce aparțin domeniului public și privat al Municipiului București, aflate în administrarea operatorului, stabilite anual prin hotărâre a autorității administrației publice locale.
- (2) Finanțarea cheltuielilor de investiții se realizează de către operator și din veniturile proprii ale operatorului și din alte surse de venit, potrivit legii;
- (3) Cheltuielile de capital vor fi nominalizate în lista anuală de investiții anexată bugetului local și se vor aproba odată cu bugetul local.
- (4) Autoritatea publică locală poate realiza investiții pentru dezvoltarea patrimoniului, urmând ca bunurile realizate să fie date în administrare operatorului în aceleași condiții în care au fost date în administrare bunurile publice inițiale.

Art. 8

- (1) Lucrările de amenajare, reamenajare, întreținere, modernizare și construcția parcajelor, precum și a altor cheltuieli specifice pentru funcționarea serviciului public de administrare a parcajelor publice cad în sarcina Operatorului.
- (2) În situația accesării și derulării de fonduri comunitare în vederea realizării de investiții în scopul modernizării serviciului de administrare parcaje se vor încheia acte adiționale la contractul de gestiune al serviciului public încheiat între operatorul autorizat și autoritatea administrației publice locale în care se vor stipula responsabilitățile părților contractuale pentru derularea și implementarea proiectelor propuse.

CAPITOLUL III

AMENAJAREA, DOTAREA, SEMNALIZAREA, FUNCȚIONAREA ȘI EXPLOATAREA PARCAJELOR

SECȚIUNEA 1

AMENAJAREA PARCAJELOR PUBLICE

Art. 9

- (1) Proiectarea, organizarea și amenajarea parcajelor se face în conformitate cu legislația privind amenajarea teritoriului și a urbanismului, Normativul pentru proiectarea, execuția și exploatarea parcajelor etajate pentru autoturisme, indicativ NP 24-1997 și Normativul de securitate la incendiu a parcajelor subterane pentru autoturisme, indicativ NP 127-2009.
- (2) Operatorul serviciului de administrare a parcajelor cu avizul Poliției Rutiere este obligat să instaleze indicatoare, instalații de semnalizare ori alte dispozitive speciale și să aplice marcaje, conform standardelor în vigoare și să le mențină în stare corespunzătoare pe toată durata de funcționare a parcajelor.
- (3) Parcarea autovehiculelor trebuie să respecte marcajele rutiere pentru delimitarea spațiilor de parcare, astfel încât autovehiculele parcate să nu stânjenească sau să împiedice circulația normală a pietonilor pe trotuare și a celorlalte vehicule (auto, tramvaie etc.) pe partea carosabilă a drumului, distanțele laterale și față-spate dintre autovehiculele parcate să permită intrarea și ieșirea cu ușurință din locurile de parcare, precum și deschiderea ușilor pentru accesul persoanelor în deplină siguranță în și din acestea.
- (4) Lățimea locului de parcare variază în funcție de poziția locului de parcare față de calea de acces. Conform Normativului pentru proiectarea, execuția și exploatarea parcajelor etajate pentru autoturisme, indicativ NP 24-1997, acestea vor fi:
- Loc de parcare la 90 grade față de drum - loc parcare=2.30 m x 5.00 m
 - Loc de parcare la 75 grade față de drum - loc parcare=2.25 m x 5.10 m

- Loc de parcare la 60 grade față de drum - loc parcare=2.25 m x 5.15 m

- Loc de parcare la 45 grade față de drum - loc parcare=2.20 m x 4.80 m

(5) Pentru persoanele cu handicap care se deplasează în fotoliu, dimensiunea locului de parcare este 3.70 x 5.40 m.

(6) Amplasarea locurilor de parcare pentru persoanele cu handicap cu deplasare în fotoliu, precum și dimensiunile benzii de circulație pentru aceștia se vor face cu respectarea Normativului privind adaptarea clădirilor civile și a spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012.

(7) în parcajele publice din municipiul București se vor amenaja stații de alimentare pentru mașinile electrice.

Art. 10

Parcarea autovehiculelor poate fi efectuată pe partea carosabilă a drumurilor publice, în zone amenajate și semnalizate prin indicatoare de circulație sau marcaje rutiere corespunzătoare ori prin instalații speciale de semnalizare.

Art. 11

Locurile destinate parcării autovehiculelor pe drumurile publice se vor stabili pe partea dreaptă a carosabilului, autovehiculele trebuind așezate cât mai aproape de marginea din dreapta a sensului de mers, paralel cu trotuarul sau cu axul drumului, pe un singur rând, dacă printr-un mijloc de semnalizare nu se dispune altfel.

Art. 12

Pe drumurile publice cu sens unic, oprirea sau staționarea voluntară a autovehiculelor este permisă și pe partea stângă, dacă rămâne liberă cel puțin o bandă de circulație.

Art. 13

(1) Parcajele publice amenajate pe drumurile publice sunt stabilite de la începutul străzii până la capătul străzii unde obligatoriu se termină parcare, dacă prin indicatoare rutiere nu se prevede altfel.

(2) Fac excepție parcarile alăturate drumurilor publice, parcarile al căror acces este controlat prin bariere, parcarile subterane și parcarile supratere care vor fi amenajate în Municipiul București.

Art. 14

Este interzisă parcare în locurile nemarcate pentru parcare din zona parcarilor publice, în zona căilor de acces în curtea locuințelor și a unităților persoane fizice, în locurile nemarcate din zona de parcare de la începutul și sfârșitul străzilor în apropierea intersecțiilor la mai puțin de 5 m de acestea.

Art. 15

Zonarea parcajelor în vederea stabilirii tarifului de parcare va fi cea stabilită în Strategia de parcare pe teritoriul municipiului București aprobată prin HCGMB nr. 124/2008.

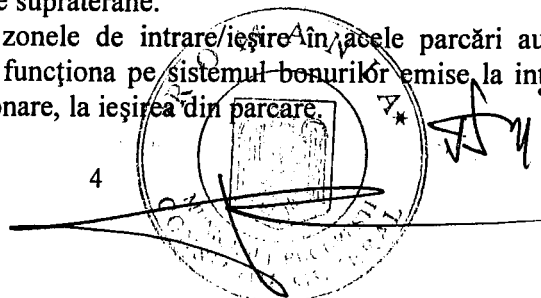
Art. 16

În interiorul zonei de aplicare a sistemului de parcaj, staționarea și parcare în zilele de luni până duminică între orele 00,00-24,00 este permisă numai în locurile de parcare semnalizate cu indicatoarele de parcare sau marcaje.

Art. 17

Pentru creșterea numărului de locuri de parcare în zona centrală se vor iniția proiecte pentru amenajarea de parcaje subterane și parcaje supratere.

(1) Sistemul barieră se va amplasa în zonele de intrare/ieșire în acele parări auto care prin configurația lor permit acest lucru și va funcționa pe sistemul bonurilor emise la intrare, taxarea făcându-se în funcție de perioada de staționare, la ieșirea din parcare.



(2) Un alt sistem de bariere care poate fi amplasat este specific pentru un număr limitat de posesori de autoturisme, care pot utiliza parcare pe bază de cartele sau pe bază de telecomandă.

Art. 18

Pe străzile din zona de aplicare a sistemului de parcare, oprirea/staționarea/parcare este permisă numai pe partea semnalizată cu indicatoarele de parcare. Pe partea opusă se pot amplasa indicatoare de circulație "Oprirea interzisă" însoțite de panouri cu semne adiționale conținând inscripții sau simboluri care le precizează, completează ori limitează semnificația sau marcaje pentru interzicerea opririi/staționării/parcării.

Art. 19

În parcajele amenajate pe drumurile publice, este interzisă parcare la mai puțin de 5 m de intersecții sau de trecerile de pietoni.

SECȚIUNEA 2 DOTAREA PARCAJELOR PUBLICE

Art. 20

(1) Pentru echiparea unui parcaj public se stabilesc următoarele dotări tehnice:

- a) indicatoare;
- b) sisteme de semnalizare;
- c) automate de plată, cât și soluții SMART PARKING;
- d) stâlpișori, sisteme de rezervare a locurilor de parcare;
- e) sistemul barieră pentru parcajele publice amenajate în afara străzii și alte dotări, după caz;
- f) distribuitor automat de bon/cartela/jeton.

(2) Pentru echiparea unui parcaj public cu plată automată se stabilesc următoarele dotări tehnice:

- a) barieră rapidă intrare;
- b) barieră rapidă ieșire;
- c) casă automată de plată + priză alimentare autoturisme electrice;
- d) distribuitor automat de cartele și/sau tichete;
- e) cititor de cartele și/sau tichete;
- f) indicator locuri libere;
- g) cabină casier-încasator și WC public.
- h) stații de alimentare pentru mașinile electrice.



Art. 21

(1) Pentru parcajele dotate cu sisteme automate de plată, operatorul va achiziționa echipamente (platforme) software și aplicații care să ofere utilizatorului în timp real toate informațiile utile cu privire la spațiul de parcare (amplasament, număr de locuri disponibile, tarif/h, tip de taxare etc.).

(2) Sistemele de rezervare a locurilor de parcare vor fi dotate cu placuță pe care sunt inscripționate:

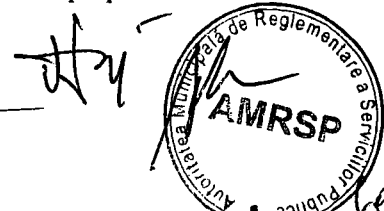
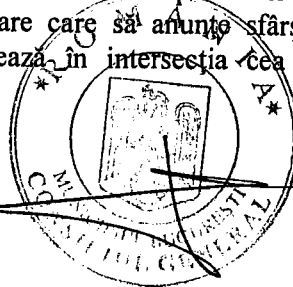
- a) numărul locului de parcare rezervat;
- b) categoria acestuia (de reședință, rezervare cu contract);
- c) numele societății care administrează locurile de parcare și numărul de telefon pentru reclamații, sesizări și/sau blocator individual loc de parcare;
- d) blocatorul individual pentru un loc de parcare, se instalează la solicitarea scrisă a titularului contractului/abonamentului de închiriere a locului de parcare. Modelul este cel stabilit de operatorul serviciului și se instalează de către personalul angajat al acestuia.

Art. 22

(1) Indicatoarelor din dotare a căror semnificație este de interdicere sau restricție începe sau este aplicabilă din dreptul acestora. În lipsa unei semnalizări care să precizeze lungimea sectorului pe care se aplică reglementarea ori a unor indicatoare care să anunțe sfârșitul interdicției sau al restricției, semnificația acestor indicatoare încetează în intersecția cea mai apropiată sau la indicatorul care indică sfârșitul zonei de restricție.

A large, stylized handwritten signature in black ink.

5



(2) Semnificația indicatoarelor de parcare este valabilă pe întreaga zonă a parcării publice, care pe drumurile publice începe la un capăt al străzii și se termină la celălalt capăt al străzii.

Art. 23

Parcajele publice pentru autoturisme se dotează cu mijloace de primă intervenție în caz de incendiu și se echipază cu instalații de stingere a incendiilor, conform prevederilor normativelor și regulamentelor în vigoare.

Art. 24

Echiparea și dotarea parcajelor amenajate în interiorul clădirilor vor fi dotate cu mijloace fixe și mobile de intervenție, conform Normativului pentru proiectarea, execuția și exploatarea parcajelor etajate pentru autoturisme, indicativ NP 24-1997.

Art. 25

Indicatoarele de informare parcaj se vor amplasa în locuri cât mai vizibile la intrarea în parcaj și în zone unde este necesară direcționarea circulației către locurile de parcare.

Art. 26

În parcajele publice și cât mai aproape de domiciliu, operatorul serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public sau privat al municipiului București poate repartiza locuri de parcare gratuită persoanelor cu handicap care au solicitat și au nevoie de astfel de parcare.

Art. 27

(1) Panourile ce conțin indicatoare de restricție (parcare cu plată, parcare de domiciliu, parcare cu locuri rezervate, parcare pe trotuar) includ înscrisuri sau simboluri care le completează semnificația. Acestea se amplasează în zona parcajului, la loc vizibil și conține în principal date privind:

- a) operatorul serviciului de parcaj;
- b) zona și tariful de parcare;
- c) orele de funcționare;
- d) modalități de plată;
- e) sancțiuni;
- f) interdicții de parcare pentru anumite mijloace auto și facilități, dacă este cazul.

(2) Zona de acțiune a unui panou indicator de parcare la care nu este precizată zona de acțiune ia sfârșit la prima intersecție cu o altă stradă.

CONTINUTUL DOCUMENTULUI



Art. 28

Automatele electronice de taxare se amplasează în parcarile cu plată stabilite de Operator, cu avizul autorităților administrației publice locale și funcționează cu monede/bacnote de 50 bani, 1 leu, 5 lei, 10 lei, taxarea făcându-se în funcție de perioada de staționare în parcare.

Art. 29

Indiferent de forma de încasare aleasă de operator, în vederea protejării utilizatorilor se vor respecta următoarele principii:

- a) metoda de plată să nu necesite alocarea unui timp mai mare de 3 minute și să nu necesite deplasări mai mari de 100 m din partea utilizatorului;
- b) mijloacele de plată trebuie să fie astfel concepute încât să fie ușor de utilizat/înțeles pentru toate categoriile de utilizatori;
- c) instalarea aparaturii de taxare pe domeniul public să nu agreseze aspectul urbanistic. În acest sens, nu se acceptă ceasuri de taxare montate pentru fiecare loc de parcare și echipamente care prin aspectul/gabaritul lor nu corespund.

Art. 30

(1) Stâlpișorii din metal/plastic armat sau bornele din beton se amplasează în zonele stabilite de operator, numai cu avizul autorității administrației publice locale, pentru protejarea pietonilor, delimitarea trotuarelor și a spațiului verde.

2/



(2) Pentru asigurarea corespunzătoare a iluminatului, în parcajele cu plată, unde este necesar, autoritatea administrației publice locale va aproba amplasarea sistemului de iluminat, prin grija operatorului.

Art. 31

În parcajele publice, locurile de parcare pot fi: asfaltate, betonate, dalate sau pavate și marcate corespunzător.

Art. 32

Orice construcție destinată parcării autoturismelor trebuie să dispună de toate utilitățile necesare funcționării în condiții de siguranță, igienă, sănătate și protecție a mediului.

SECȚIUNEA 3 MARCAREA ȘI SEMNALIZAREA PARCAJELOR PUBLICE

Art. 33

(1) Marcajele servesc la organizarea circulației, avertizarea sau îndrumarea participanților la trafic. Acestea pot fi folosite singure sau împreună cu alte mijloace de semnalizare rutieră pe care le completează, le întăresc sau le precizează semnificația.

(2) Marcajele rutiere pentru delimitarea spațiilor de parcare se vor realiza astfel încât:

- a) autovehiculele parcate să nu stânjenească sau să împiedice circulația normală a pietonilor pe trotuare și a celorlalte vehicule (auto etc.) pe partea carosabilă a drumului;
- b) distanțele laterale și față-spate dintre autovehiculele parcate să permită intrarea și ieșirea cu ușurință din locurile de parcare, precum și deschiderea completă a ușilor pentru accesul persoanelor în deplină siguranță în și din acestea.

Art. 34

Marcajele aplicate în parcarile publice sunt:

- a) longitudinale, care pot fi:
 - de delimitare a parcarilor;
 - de delimitare a locurilor de parcare;
 - de delimitare a părții carosabile.
- b) transversale, care pot fi:
 - de delimitare a locurilor de parcare sau a părții carosabile;
- c) de traversare pentru pietoni;
- d) alte marcaje:
 - pentru interzicerea staționării;
 - pentru stații taxi;
 - pentru locurile de parcare;
 - pentru locuri de parcare rezervate.

SECRETAR GENERAL



Art. 35

(1) Marcajele rutiere direcționează posibilitățile de intrare și ieșire din parcare și sunt stabilite în baza unui studiu de funcționalitate după consultarea Poliției Rutiere București.

(2) Marcajele rutiere, care delimitează locurile de parcare, se stabilesc în conformitate cu normele tehnice de proiectare a marcajelor și sunt amplasate față de bordură: paralel, perpendicular sau oblic la 30°, 45°, 60°.

Art. 36

Marcajul format dintr-o linie în zig-zag semnifică interzicerea staționării vehiculelor pe partea drumului pe care este aplicat. O astfel de linie completată cu înscrisul „TAXI”, sau „BUS” poate fi folosită pentru semnalizarea stațiilor taxi și a stațiilor de autobuz.



Art. 37

Marcajele sunt de regulă de culoare albă, cu excepția celor ce se aplică pe elementele laterale drumului care sunt de culoare albă și neagră sau galbenă și neagră, precum și a celor provizorii, folosite la organizarea circulației în zona lucrărilor, care sunt de culoare galbenă. În zonele unde staționarea vehiculelor este limitată în timp, marcajele pot fi și de alte culori.

Art. 38

Pentru asigurarea funcționalității urbane, semnalizarea parcajului se face de la distanță, astfel încât să fie vizibilă, ușor de reperat, prin panouri de semnalizare, care cuprind indicații privind accesul, dotarea și succinte condiții de staționare.

Art. 39

Indicatoarele de semnalizare, marcarea a traseului și modul de deplasare a autoturismelor în parcaje vor fi în conformitate cu prevederile legislației rutiere în vigoare.

SECȚIUNEA 4

FUNCȚIONAREA PARCAJELOR PUBLICE

Art. 40

Operatorul serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public sau privat al municipiului București are dreptul să efectueze, în condițiile legislației în vigoare, exploatarea sistemului de parcuri publice, în aria administrativ-teritorială a Municipiului București.



Art. 41

(1) Instrucțiunile de exploatare însoțite de schema de circulație auto și evacuarea persoanelor vor fi elaborate de proiectant.

(2) Pentru parcajele amplasate în construcții se vor urmări valorile de dioxid de carbon în vederea creșterii debitelor de ventilație, eventual cu luarea măsurilor de închidere a accesului în parcaj, dacă situația o impune.

Art. 42

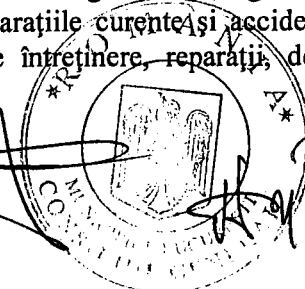
Operatorul serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public sau privat al municipiului București trebuie să organizeze programul de funcționare împreună cu locația, tipul de parcare, modul de taxare, tariful, adecvat pentru fiecare parcaj în parte.

Art. 43

În vederea realizării unui sistem de parcare pe raza Municipiului București, care să asigure o utilizare a spațiilor de parcare în condiții de eficiență, confort, continuitate, operatorul serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public sau privat al municipiului București va avea în vedere următoarele cerințe:

- a) asigurarea dotărilor și resurselor materiale necesare pentru prestarea serviciului în întreaga arie administrativ-teritorială încredințată;
- b) urmărirea și înregistrarea indicatorilor de performanță aprobați;
- c) să asigure afișarea elementelor de informare la loc vizibil, corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută;
- d) să asigure informarea permanentă a utilizatorilor cu privire la program, tarife aplicate, precum și modificarea acestora;
- e) să asigure dotări corespunzătoare, urmărirea, precum și aplicarea cu operativitate a măsurilor ce se impun în caz de eveniment, incident, accident sau alte situații care pot afecta desfășurarea transportului, în vederea asigurării condițiilor asumate privind regularitatea, siguranța și confortul;
- f) să elaboreze planul privind întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale la bunurile concesionate de la delegatar, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de acesta;

A large, stylized handwritten signature in black ink.



- g) să aplice normele de securitate și sănătate în muncă, protecția mediului, precum și situațiile de urgență specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat;
- h) să prezinte programe pentru dezvoltarea, modernizarea și exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat;
- i) să elaboreze strategii de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de produse, servicii sau lucrări și la gestionarea serviciului public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;
- j) un sistem de înregistrare, investigare, soluționare și raportare privind reclamațiile făcute în legătura cu calitatea serviciului;

Art. 44

- (1) Parcajele publice din municipiul București care fac obiectul administrării, întreținerii și exploatarei sunt prevăzute în Anexa nr. 1.
- (2) Anexa nr. 1 va fi completată ori de câte ori este necesar, prin includerea noilor parcaje ce vor fi amenajate.

Art. 45

Organizarea, amenajarea, întreținerea și exploatarea parcajelor publice se face în condițiile prevăzute în Regulamentul Serviciului și prezentul Caiet de Sarcini al Serviciului.

Art. 46

- (1) Utilizarea parcajelor publice se face pe baza tichetelor sau a abonamentelor în condițiile prevăzute în Regulamentul serviciului de administrare a parcajelor de pe domeniul public și privat al Municipiului București.
- (2) Utilizarea parcajelor publice de reședință se face prin închiriere, în urma procedurii de licitație publică, către locatarii din imobilele situate la cel mult 30 m distanță față de parcare de reședință, în condițiile prevăzute în Regulamentul serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public sau privat al municipiului București.
- (3) Gratuitățile pentru utilizarea unor locuri de parcare din parcajele publice se acordă în condițiile stabilite prin Regulamentul serviciului de administrare a parcajelor de pe domeniul public și privat al Municipiului București, după caz.

Art. 47

Dotările pentru operarea parcajelor publice sunt specifice fiecărui parcaj în parte ca număr și natură, și vor respecta normele legale și reglementările locale.

Art. 48

Numărul de personal necesar pentru prestarea serviciului este prevăzut în Regulamentul de Organizare și Funcționare al Operatorului care administrează și exploatează parcajele publice încredințate de către administrația publică locală.

Art. 49

- (1) Activitatea de întreținere și reparații se va face conform programului anual de lucrări, întocmit și fundamentat de către operator și avizat de către autoritățile administrației publice locale. Programul anual de lucrări însoțit de fișele de fundamentare și memoriile tehnico-economice justificative va sta la baza alocării subvențiilor din bugetul local și vor fi aprobate odată cu aprobarea bugetului local, anual.
- (2) Programul anual de lucrări va fi actualizat trimestrial de către operator și avizat de autoritățile administrației publice locale.
- (3) Evidența lucrărilor efectuate se face zilnic de către operator, iar pe baza acestora acesta va întocmi situații de lucrări lunare și anuale.
- (4) Verificarea lucrărilor se asigură de reprezentanții autorității administrației publice locale. În cazul în care rezultă neconformități se încheie un proces-verbal de constatare. Pe baza procesului-verbal de constatare, autoritatea administrației publice locale aplică penalitățile stabilite în reglementarea serviciilor publice.

Regulamentul serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public sau privat al municipiului București.

(5) Confirmarea lucrărilor se asigură lunar, de către reprezentanții autorităților administrației publice locale, pe baza situațiilor de lucrări, conform Programului de lucrări avizat.

(6) Autoritatea administrației publice locale, prin personalul împuternicit, va urmări și verifica atingerea și respectarea indicatorilor de calitate și de performanță ai serviciului public de administrare a parcajelor publice.

(7) Prestarea activității se va desfășura cu respectarea prevederilor în vigoare, a legislației de mediu, a protecției muncii, a prevenirii și stingerii incendiilor.

Art. 50

(1) În parcajele stradale vor fi rezervate locuri de parcare cu ~~regim special~~, numai pentru următoarele categorii de utilizatori:

- a) persoanele cu handicap;
- b) diplomați, lângă consulatele sau ambasadele de care aparțin;
- c) vehicule de securitate sau pentru urgențe, adică ambulanțe și mașini de poliție;
- d) vehicule electrice, odată ce aceste vehicule devin populare în București;

(2) Parcarea cu plată pe stradă va fi funcțională în zilele săptămânii de la ora 00.00 - 24.00 (NON STOP).

(3) În zonele cu număr mare de vizitatori care au nevoie de servicii de parcare, se va limita durata de parcare a vizitatorilor. Acest lucru va fi realizat fie prin introducerea de tarife diferențiate pe baza duratei de parcare, fie prin limitarea parcării la maximum 2 ore;

(4) În toate spațiile de parcare cu plată, rezidenții de pe stradă vor fi exceptați de la plata tarifelor obișnuite aplicate vizitatorilor. Totuși, rezidenții vor putea plăti o taxă anuală fixă pentru acoperirea costurilor de operare;

(5) Pe toate străzile incluse în reglementare, se va rezerva cel puțin o parte din stradă, în timpul zilelor lucrătoare, de la ora 17.00 pm până la ora 08.00 am a zilei următoare. Cealaltă parte a străzii poate fi folosită de vizitatorii care plătesc tariful necesar până la ora 19.00 pm sau de rezidenții care sunt exceptați de la plată. După ora 19.00 pm (în afara cazului în care se specifică altfel), vizitatorii vor putea parca gratuit pe partea care nu este rezervată pentru rezidenți;

(6) Dacă cererea de parcare din partea riveranilor din timpul serii sau nopții, în anumite zone, este foarte mare, este posibilă limitarea parcării vizitatorilor după ora 17.00 pm doar pe o parte din stradă;

(7) Riveranii de pe stradă pot parca oriunde pe spațiul rezervat pentru riverani. Nu vor fi rezervate spații specifice individuale (în afara persoanelor cu handicap).

(8) Pentru a descuraja parcare cu durată mare în zonele cu cerere foarte mare, tariful de bază în aceste zone se stabilește pentru fiecare jumătate de oră de parcare.

(9) Totodată, în zonele cu cerere mare, durata maximă de parcare va fi restricționată la maximum 2 ore, fără posibilitatea de a plăti pentru prelungirea duratei și poate fi stabilit un tarif de parcare pentru o unitate de timp de ½ oră.

(10) Parcajele de reședință, conform H.C.G.M.B. nr. 124/2008;

(11) Evenimente organizate în baza Legii nr. 60/1991, cât și cele similare, contra cost, conform aprobărilor C.G.M.B. în locuri reprezentative: Piața Constituției, Piața George Enescu, Piața Victoriei, Pavilion H, Bd. Expoziției, Sala Palatului, Piața Revoluției etc.

Art. 51

(1) Conducătorii auto vor avea posibilitatea de a alege din câteva metode de plată. Metodele de plată vor răspunde următoarelor cerințe:

- a) să fie ușor de înțeles și de operat de către conducătorii auto;
- b) să fie utilizate cu ușurință de către șoferi în orice sector din București;
- c) șoferii să poată plăti doar pentru timpul exact în care au parcat;
- d) să suporte actualizarea automată a ultimelor reglementări privind parcare, adoptate de Municipiul București și de sectoare, în orice moment;
- e) șoferii să poată verifica istoricul plăților și jurnalul tuturor tranzacțiilor;

f) plata să fie ușor de efectuat, inclusiv posibilitatea de a plăti online. În ceea ce privește plata parcarii de către riverani, recomandăm ca riveranii eligibili să fie exceptați de la plata tarifelor, în schimbul plății unei taxe anuale mici de înregistrare.

(2) Riveranii eligibili sunt riveranii care întrunesc toate condițiile de mai jos:

- a) posesorul vehiculului locuiește oficial în apartamentul de pe strada respectivă, plătește toate facturile de utilități asociate cu apartamentul și plătește taxele municipale relevante;
- b) vehiculul utilizat de către riveran este înregistrat oficial la poliție pe numele riveranului;
- c) fiecare apartament poate avea numai un riveran eligibil pe gospodărie. Astfel, dacă proprietarul oficial al apartamentului își închiriaza apartamentul, numai chiriașul va fi riveranul eligibil;
- d) apartamentul nu deține niciun spațiu de parcare în afara străzii, fie sub clădire sau în interiorul curții clădirii. Dacă apartamentul are loc de parcare în afara străzii, riveranul nu va fi considerat a fi riveran eligibil. Spațiul de parcare pe stradă poate fi rezervat dacă cererea de parcare din partea riveranilor este ridicată. În zona de domiciliu, riveranii pot parca gratuit în orice moment al zilei. În timpul programului de lucru (luni-vineri, în intervalul 8.00 am - 17.00 pm), vizitatorii care ajung în zona de rezidență își pot parca mașinile conform regulilor aplicabile în zona respectivă (adică, parcare cu plată, durata maximă etc.);
- e) cel puțin 1% din toate spațiile reglementate să fie rezervate pentru parcarele vehiculelor persoanelor cu handicap. Aceste spații vor fi amplasate, în general, lângă centrele majore de atracție, precum Primăria, birourile guvernamentale, magazinele principale, spitale etc.;
- f) vehiculele utilizate de persoanele cu handicap pot parca gratuit în spațiile dedicate;
- g) parcarile de reședință, cu taxă, cf. Cod fiscal.

Art. 52

(1) Se consideră încălcări ale reglementărilor privind parcare:

- a) parcare într-un spațiu de parcare reglementat, fără plata sumei corespunzătoare;
- b) parcare într-un spațiu de parcare reglementat pentru o perioadă mai lungă decât cea permisă pentru locul respectiv;
- c) parcare într-o zonă rezidențială pe perioada permisă, numai pentru riverani fără eligibilitate;
- d) parcare într-un spațiu rezervat pentru persoane cu handicap fără a avea un voucher adecvat;
- e) parcare într-un spațiu ce este legal rezervat unei categorii speciale (ex. diplomații sau serviciile de urgență) fără eligibilitate;

(2) Dacă posesorul unui autoturism ce a încălcat regulamentul nu a plătit penalitățile la timp, se vor lua măsurile legale ce se impun.

Persoanele care se ocupă de control vor fi echipate cu dispozitive electronice, ce pot:

- a) comunica cu dispozitivele de plată aprobate pentru utilizare;
- b) comunica cu centrul de control în timp real, pentru a verifica dacă un vehicul parcat și-a plătit taxa corespunzătoare parcarii, precum și abaterile anterioare;
- c) fotografia un vehicul care încalcă regulamentul, pentru a servi ca probă pentru identificarea vehiculului și a locului;
- d) verifica dacă un vehicul este parcat pentru o perioadă mai îndelungată decât cea maximum permisă, folosind un sistem LPR mobil (sistem de recunoaștere a plăcuței de înmatriculare) combinat cu GPS.
- e) ocuparea locului de parcare în parcare de reședință.

Art. 53

Operatorul va desfășura activități de identificare, marcare și numerotare a spațiilor de parcare în Municipiul București.

Art. 54

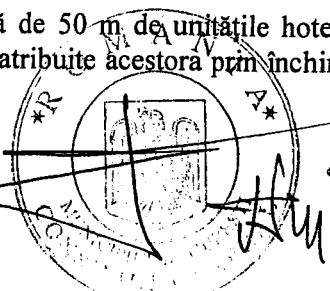
(1) Se vor atribui gratuit locuri de parcare pentru mijloacele auto aparținând serviciilor de intervenție, cum ar fi pompieri, ambulanță, aflate în misiune.

(2) Locurile de parcare aflate la o distanță mai mică de 50 m de unitățile hoteliere, complexe comerciale, sălile de spectacol, bazele sportive vor fi atribuite acestora prin închiriere, în condițiile legii.

CONFIRMARE



Handwritten signature.



(3) Parcarea autovehiculelor pe căile de circulație este permisă numai cu avizul organelor de reglementare a circulației rutiere și în condițiile stabilite împreună cu autoritatea administrației publice locale. Spațiile în care se permite parcarea vor fi identificate prin marcaje speciale. Sumele încasate drept taxe pentru parcare vor fi vărsate la bugetul local.

Art. 55

Marcarea și numerotarea spațiilor de parcare se va face cu vopsea de culoare albă respectându-se dimensiunile prevăzute în Normativul pentru proiectarea, execuția și exploatarea parcajelor etajate pentru autoturisme, indicativ NP-24-1997.

Art. 56

Popularizarea acțiunilor de administrare a parcajelor se va desfășura de operatorul serviciului și va consta în postarea de anunțuri scrise în zonele circulate, la asociațiile de proprietari, pe internet și prin intermediul televiziunii prin cablu, precum și la radio. Se vor aduce la cunoștința populației, acțiunile de marcarea a parcarilor și faptul că parcarile vor putea fi folosite doar în temeiul unui contract de închiriere, precum și sancțiunile pentru folosirea abuzivă a parcarilor.

SECȚIUNEA 5 EXPLOATAREA PARCAJELOR

Art. 57

Parcajele publice vor fi utilizate contra cost, pe bază de tichet de parcare și/sau orice altă formă de plată a contravalorii serviciului de parcare, adiacentă soluțiilor de smart parking, pe perioade limitate sau pe bază de abonament/autorizație pe perioade nelimitate.

Art. 58

În cadrul parcajelor publice de utilitate generală sunt locuri de parcare cu regim special pentru care nu se percep tarife de parcare, destinate numai anumitor categorii de utilizatori, conform reglementărilor legale.

Art. 59

Utilizarea locurilor de parcare din parcajele publice se poate face prin abonamente lunare, trimestriale, semestriale sau anuale, eliberate numai după plata unor tarife diferențiate în funcție de perioada rezervată prin abonament.

Art. 60

Eliberarea abonamentelor de parcare se va face pe baza buletinului/cărții de identitate și doar după ce se va verifica dacă solicitantul deține sau nu garaj amplasat pe domeniul public, în cazul utilizatorilor care solicită loc de parcare din parcajele publice amenajate în imediata apropiere a reședinței solicitantului.

Art. 61

Abonamentele se vor elibera de către operatorul serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public sau privat al municipiului București, acesta stabilind datele și limitele de valabilitate ale abonamentelor.

Art. 62

Utilizarea parcajelor publice sau a unor locuri de parcare din parcajele publice se poate face și în baza unor contracte de închiriere cu potențialii utilizatori care solicită această formă și pentru care se va elibera document corespunzător ce va fi afișat la vedere la bordul autoturismului.

Art. 63

(1) Procedura de închiriere se inițiază de către operator odată cu acțiunea de popularizare, urmată de depunerea cererilor însoțite de actele doveditoare, precizate în Regulamentul de funcționare

26 An



serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public sau privat al municipiului București.

(2) Odată cu încheierea contractului de închiriere se vor elibera abonamente pentru perioada închirierii în care vor figura denumirea operatorului, datele de identificare ale chiriașului și ale spațiului de parcare, termenul de valabilitate.

(3) La expirarea termenului de închiriere, contractul de închiriere va fi prelungit în baza cererii formulate de către chiriași după o înștiințare prealabilă din partea operatorului.

(4) Sumele de bani plătite cu titlu de chirie vor fi achitate în modalitatea prevăzută în regulamentul de funcționare al serviciului, sumele respective utilizându-se la modernizarea parcajelor.

Art. 64

Reglementările utilizate în prestarea serviciului public de administrare a parcajelor aparținând domeniului public sau privat al municipiului București sunt:

- a) O.G. nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- b) H.G.R. nr. 955/2004 pentru aprobarea reglementărilor cadru de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 71/2002;
- c) O.G. nr. 43/28.08.1997 privind regimul drumurilor, republicată;
- d) Ordinul MT nr. 49/27.01.1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în locațiile urbane;
- e) Normativ pentru proiectarea, execuția și exploatarea parcajelor etajate pentru autoturisme, indicativ NP 24-1997
- f) Normativ pentru proiectarea, construcțiilor publice subterane destinate parcajelor autoturismelor, indicativ NP 25-1997;
- g) Normativ de securitate la incendiu a parcajelor subterane pentru autoturisme, indicativ NP 127-2009;

Art. 65

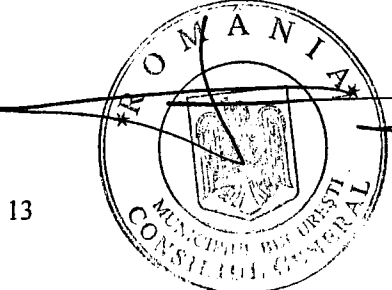
Anexa nr. 1 face parte integrantă din prezentul Caiet de Sarcini.



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]



Anexa nr. 1 la Caietul de Sarcini
al Serviciului de administrare a parcajelor aparținând domeniului public și privat al municipiului București

Parcaje publice de utilitate generală organizate și amenajate pe stradă

Tabel nr. 1

Nr. crt.	Denumire	Amplasament și localizare	Total număr locuri de parcare	din care			Program de lucru			Amenajarea locurilor de parcare			Tarif/h
				Carosabil	Trotuar	Combinat	Zi lucru	Sâmbătă	Duminică	Oblic (spic)	Perpendicular pe bordură	Paralel cu bordura	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

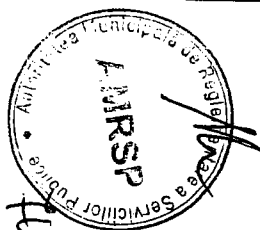
Parcaje de utilitate publică organizate în afara străzii

Tabel nr. 1 - Parcaje pe platforme la nivelul solului

Nr. crt.	Denumire amplasament	Total număr de locuri de parcare	din care					
			Utilitate generală	Riverani	Scurtă durată (timp limită)	Instituții publice/centre de afaceri/piețe	Persoane cu dezabilități	Tarif/h
	1	2	3	4	5	6	7	8

Tabel nr. 2 - Parcaje subterane

Nr. crt.	Denumire	Amplasament	Total nr. locuri amenajate	Repartiție nr. de locuri pe nivele					Mod de plată al locului de parcare				Tarif/h
				N1	N2	N3	-	-	Tichet	Abonament	SMS	Vigneta	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13



Tabel nr. 3 - Parcaje supraterrane

Nr. crt.	Denumire	Amplasament	Total nr. locuri amenajate	Repartiție nr. de locuri pe nivele					Mod de plată				Tarif/h
				N1	N2	N3	-	-	Tichet	Abonament	SMS	Vignetă	
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Tabel nr. 4 - Parcaje mixte (subterane și supraterrane)

Nr. crt.	Denumire	Amplasament	Total nr. locuri de parcare	din care:		Mod de plată	Tarif/h
				subteran	supraterran		
0	1	2	3	4	5	SMS	7
						6	

