

PROIECT DE HOTĂRÂRE

privind aprobarea participării Oraşului Eforie la majorarea capitalului social al societăţii
ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. – tranşa I

Primarul Oraşului Eforie,

Având în vedere:

- Referatul de aprobare nr. 24931 / 15.09.2026, elaborat de primarul oraşului Eforie, domnul Robert-Nicolae ŞERBAN
- Raportul de specialitate al Serviciului Financiar Contabilitate şi Buget, înregistrat sub nr. 24932 / 15.09.2026;
- Studiul „Analiza economico-financiară privind oportunitatea participării UAT Oraşul Eforie la majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., prin aplicarea principiului Investitorului Privat Prudent (TIPP/MEOT)” nr. 1/18.08.2026, elaborat de Ioanei Dobriţa – Birou de Arbitru, Birou Expert Contabil, Auditor Financiar, Consultant Fiscal şi Evaluator, în baza contractului de prestări servicii nr. 85073/04.08.2026, potrivit căruia majorarea capitalului social cu suma de 8.350.000 lei nu constituie ajutor de stat în sensul art. 107 alin. (1) TFUE;
- Bugetul de venituri şi cheltuieli pe anul 2026 al societăţii ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., în forma modificată, şi raportul de specialitate al administratorului societăţii;
- Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane nr. 5/06.08.2026, încheiat între Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol şi ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.;
- Actul constitutiv al societăţii ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. din 03.11.2025, Certificatul de înregistrare seria B nr. 5532863/19.11.2025 şi Certificatul constatator ONRC nr. 4166284/20.11.2025;
- Hotărârea Consiliului Local al Oraşului Eforie nr. 326/30.10.2025 privind aprobarea înfiinţării societăţii cu răspundere limitată ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., având ca asociaţi UAT Oraşul Eforie şi UAT Oraşul Techirghiol, şi Hotărârea Consiliului Local al Oraşului Techirghiol nr. 174/29.10.2025;
- Hotărârea Consiliului Local al Oraşului Eforie nr. 45/13.03.2026 privind aprobarea atribuirii Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria de competenţă a Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol;
- Hotărârea Consiliului Local al Oraşului Eforie nr. ____ / _____.2026 privind aprobarea bugetului local al Oraşului Eforie pe anul 2026, cu rectificările ulterioare;
- Avizul Comisiei de specialitate Consiliului Local al Oraşului Eforie;

În conformitate cu:

- prevederile art. 92 alin. (1), alin. (2) lit. b) și alin. (3), art. 129 alin. (2) lit. a) și b), alin. (3) lit. d) și alin. (4) lit. a), art. 136, art. 139 alin. (3) lit. h) și ale art. 196 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art. 14 alin. (4), art. 20 alin. (1) lit. d) și i) și art. 35 alin. (2) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art. 204, art. 210 alin. (1) și art. 221 din Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art. 8 alin. (3) lit. f), art. 29 alin. (4) lit. b) și art. 44 alin. (2) lit. a) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art. 2 pct. 2 lit. b) și art. 3 pct. 1 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art. 107 alin. (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, ale Comunicării Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat (2016/C 262/01), ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile art. 3.1, art. 3.2, art. 3.4, art. 4.3 și art. 5.1 din Actul constitutiv al societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.;
- prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;

În temeiul prevederilor art. 129 și art. 136 din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, propun spre aprobare prezentul

PROIECT DE HOTĂRÂRE

Art. 1. (1) Se aprobă participarea Orașului Eforie, în calitate de asociat deținător a 90% din capitalul social, la majorarea capitalului social al societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., cu sediul în Eforie Sud, str. Progresului nr. 1, biroul nr. 1, județul Constanța, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Constanța sub nr. J2025089155001, CUI 52936238, prin aport în numerar în sumă de 794.700 lei, reprezentând cota de 90% din tranșa I a majorării de capital social fundamentate prin Studiul TIPP nr. 1/18.08.2026, în valoare totală de 883.000 lei, destinată acoperirii necesarului de finanțare a activității societății aferent trimestrului III 2026 (lunile august și septembrie 2026), stabilit potrivit Bugetului de venituri și cheltuieli pe anul 2026 al societății la 882,33 mii lei și rotunjit astfel încât cotele asociaților să reprezinte multipli de 100 lei.

(2) Aportul prevăzut la alin. (1) corespunde unui număr de 7.947 părți sociale nou create, cu valoarea nominală de 100 lei fiecare, subscrise integral și vărsate în numerar de Orașul Eforie, prin Consiliul Local al Orașului Eforie. Ca urmare a majorării, capitalul social al societății se majorează de la 10.000 lei la 893.000 lei, divizat în 8.930 părți sociale cu valoarea nominală de 100 lei, din care Orașul Eforie 8.037 părți sociale (90%) și Orașul Techirghiol 893 părți sociale (10%), sub

condiția participării proporționale a Orașului Techirghiol cu un aport de 88.300 lei, structura finală a participației urmând a fi consemnată prin hotărârea Adunării Generale a Asociațiilor și actul constitutiv actualizat.

Art. 2. (1) Se ia act de faptul că valoarea totală a majorării capitalului social fundamentată prin Studiul TIPP nr. 1/18.08.2026 este de 8.350.000 lei, din care cota corespunzătoare Orașului Eforie (90%) este de 7.515.000 lei, iar cota corespunzătoare Orașului Techirghiol (10%) este de 835.000 lei.

(2) Diferența dintre cota prevăzută la alin. (1) și aportul aprobat prin prezenta hotărâre se va aproba prin hotărâri ulterioare ale Consiliului Local, în limita creditelor bugetare disponibile în bugetul local pe anul 2026 și pe anii următori, cu respectarea concluziilor Studiului TIPP și fără a depăși valoarea totală de 7.515.000 lei.

(3) Majorarea capitalului social se realizează cu păstrarea structurii participației asociațiilor prevăzute la art. 3.2 din Actul constitutiv (90% Orașul Eforie – 10% Orașul Techirghiol), Orașul Techirghiol urmând să participe la tranșa I cu un aport în numerar de 88.300 lei (883 părți sociale), în baza hotărârii propriului consiliu local.

Art. 3. Suma prevăzută la art. 1 alin. (1) se asigură din bugetul local al Orașului Eforie pe anul 2026, capitolul 84.02 „Transporturi”, titlul 72 „Active financiare”, articolul 72.01.01 „Participare la capitalul social al societăților comerciale”, cu respectarea art. 14 alin. (4) din Legea nr. 273/2006.

Art. 4. Vărsământul aportului se efectuează prin virament în contul societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. nr. RO41TREZ2365069XXX007728, deschis la Trezoreria Eforie, în termen de cel mult 15 zile de la data adoptării hotărârii Adunării Generale a Asociațiilor privind majorarea capitalului social.

Art. 5. Se împuternicește Primarul Orașului Eforie să reprezinte Orașul Eforie în Adunarea Generală a Asociațiilor societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., să voteze majorarea capitalului social în condițiile prezentei hotărâri și să semneze, în numele și pentru Orașul Eforie, hotărârea Adunării Generale a Asociațiilor, actul adițional și actul constitutiv actualizat al societății, cu modificarea corespunzătoare a art. 3.1 și art. 3.2.

Art. 6. Administratorul societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. va îndeplini formalitățile de înregistrare a mențiunilor privind majorarea capitalului social la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Constanța, în termenele prevăzute de Legea nr. 31/1990 și de Legea nr. 265/2022, și va comunica asociaților certificatul de înscriere de mențiuni.

Art. 7. Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Primarul Orașului Eforie, prin Administratorul Public, Serviciul Financiar Contabilitate și Buget și administratorul societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.

Art. 8. Prezenta hotărâre se comunică, prin grija Secretarului General al Orașului Eforie, Instituției Prefectului – Județul Constanța, Primarului Orașului Eforie, compartimentelor prevăzute la art. 7, societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., Orașului Techirghiol, Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol și se aduce la cunoștință publică prin afișare pe site-ul instituției și în Monitorul Oficial Local.

PRIMAR Robert Nicolae ȘERBAN	ÎNTOCMIT/REDACTAT
---	--------------------------



R O M Â N I A
J U D E Ţ U L C O N S T A N Ţ A
O R A Ş U L E F O R I E

Nr. 24931 / 15.09.2026

REFERAT DE APROBARE

**la proiectul de hotărâre privind aprobarea participării Unităţii Administrativ-Teritoriale
Oraşul Eforie la majorarea capitalului social al societăţii ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.
– tranşa I**

În temeiul art. 136 alin. (1) şi alin. (8) lit. a) din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare, în calitate de iniţiator, supun analizei şi aprobării Consiliului Local al Oraşului Eforie proiectul de hotărâre menţionat, pentru următoarele considerente:

Societatea ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. a fost înfiinţată prin Hotărârea Consiliului Local al Oraşului Eforie nr. 326/30.10.2025 şi Hotărârea Consiliului Local al Oraşului Techirghiol nr. 174/29.10.2025, fiind înmatriculată la 17.11.2025 sub nr. J2025089155001, CUI 52936238, cu un capital social de 10.000 lei (100 părţi sociale a 100 lei), deţinut în proporţie de 90% de UAT Oraşul Eforie (9.000 lei) şi 10% de UAT Oraşul Techirghiol (1.000 lei). Societatea are calitatea de operator intern al serviciului public de transport local de persoane în aria de competenţă a Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol, în baza Contractului de delegare a gestiunii nr. 5/06.08.2026, atribuit conform HCL nr. 45/13.03.2026, pe o durată de 18 luni, pentru trei trasee: Eforie Sud – Eforie Nord, Eforie Nord – Techirghiol şi Eforie Sud – Eforie Nord – Techirghiol.

Serviciul a devenit operaţional în luna august 2026, cu autobuzele electrice achiziţionate prin proiectul „Transport public local cu mijloace ecologice în oraşele Eforie şi Techirghiol”, ceea ce generează, începând cu această dată, cheltuieli curente de exploatare: salarii şi contribuţii pentru personalul de conducere şi execuţie (şoferi, controlori, personal administrativ), taxe şi licenţe ARR, asigurări RCA/CASCO, energie electrică pentru autobuze, întreţinere, vulcanizare, servicii contabile, medicina muncii, SSM, consumabile şi echipamente IT.

Capitalul social de 10.000 lei este vădit insuficient pentru susţinerea activităţii unui operator de transport public cu 20 de salariaţi prognozaţi şi cheltuieli totale estimate pentru anul 2026 la 2.008,01 mii lei, conform Bugetului de venituri şi cheltuieli al societăţii. În etapa de lansare, veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie sunt reduse şi se încasează progresiv, în timp ce obligaţiile de plată (salarii, contribuţii, taxe, energie, asigurări) sunt exigibile lunar şi nu pot fi amânate fără riscul întreruperii serviciului public sau al acumulării de plăţi restante şi penalităţi.

Studiul TIPP nr. 1/18.08.2026 a fundamentat necesitatea unei majorări totale a capitalului social cu 8.350.000 lei, raportată la bugetul societăţii pe anii 2026-2027 (8.331.471 lei), din care cota UAT Oraşul Eforie (90%) este de 7.515.000 lei. Întrucât bugetul local pe anul 2026 nu dispune în acest



R O M Â N I A
J U D E Ţ U L C O N S T A Ţ A
O R A Ş U L E F O R I E

moment de credite bugetare pentru întreaga cotă, propun aprobarea unei prime tranşe a majorării, în valoare totală de 883.000 lei, corespunzătoare cheltuielilor totale prevăzute în Bugetul de venituri şi cheltuieli al societăţii pentru trimestrul III 2026 (august–septembrie) – 882,33 mii lei –, din care cota UAT Oraşul Eforie (90%) este de 794.700 lei, iar cota UAT Oraşul Techirghiol (10%) este de 88.300 lei, urmând ca diferenţa să fie aprobată prin hotărâri ulterioare, pe măsura asigurării surselor bugetare.

Majorarea capitalului social prin aport în numerar al asociaţilor este expres permisă de art. 210 alin. (1) şi art. 221 din Legea nr. 31/1990 şi de art. 35 alin. (2) din Legea nr. 273/2006, iar Consiliul Local exercită, în numele UAT, toate drepturile şi obligaţiile corespunzătoare participaţiilor deţinute la societăţi, potrivit art. 129 alin. (3) lit. d) din Codul administrativ.

Studiul TIPP concluzionează că participarea UAT Oraşul Eforie şi UAT Oraşul Techirghiol la majorarea capitalului social se încadrează în sfera deciziilor pe care le-ar adopta un investitor privat prudent (RIRE 24,80%, RIRF 19,90%, indicatori menţinuţi şi în scenariul de senzitivitate) şi, în consecinţă, nu constituie ajutor de stat în sensul art. 107 alin. (1) TFUE. Aportul la capital reprezintă pentru UAT o investiţie financiară (active financiare), nu o cheltuială curentă, care se reflectă în patrimoniul unităţii administrativ-teritoriale sub forma părţilor sociale deţinute.

Din perspectiva interesului public, capitalizarea societăţii asigură continuitatea serviciului public de transport local nou-înfiinţat, evită imobilizarea unei flote de autobuze electrice finanţate din fonduri nerambursabile (cu riscul afectării indicatorilor proiectului şi al sustenabilităţii acestuia), susţine mobilitatea urbană durabilă între Eforie Sud, Eforie Nord şi Techirghiol şi creează premisele accesării de finanţări viitoare pentru dezvoltarea infrastructurii de transport (autobază, staţii de încărcare).

Eşalonarea majorării în tranşe este oportună întrucât permite corelarea vărsămintelor cu execuţia bugetară reală şi cu necesarul de finanţare efectiv al societăţii, menţinând totodată structura participaţiei 90%/10% prin invitarea UAT Oraşul Techirghiol să participe proporţional.

Făţă de cele prezentate, propun Consiliului Local al Oraşului Eforie aprobarea proiectului de hotărâre privind participarea UAT Oraşul Eforie la majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. – tranşa I, cu aport în numerar în sumă de 794.700 lei, din bugetul local pe anul 2026, capitolul 84.02, titlul 72, art. 72.01.01, cu mandatarea reprezentantului UAT în Adunarea Generală a Asociaţilor şi cu obligarea administratorului societăţii la îndeplinirea formalităţilor de publicitate la registrul comerţului.

PRIMAR Robert Nicolae ŞERBAN	ÎNTOCMIT/REDACTAT Administrator public Viorica GRECEANU
---	--

RAPORT DE SPECIALITATE
la proiectul de hotărâre privind aprobarea participării Unității Administrativ-Teritoriale
Orașul Eforie la majorarea capitalului social al societății ADI TRANSPORT EFORIE
S.R.L. – tranșa I

În conformitate cu art. 136 alin. (3) lit. a) și alin. (8) lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, Serviciul Financiar Contabilitate și Buget a analizat proiectul de hotărâre inițiat de Primarul Orașului Eforie prezintă următorul raport de specialitate:

Aprobarea participării UAT Orașul Eforie, asociat deținător a 90% din capitalul social, la majorarea capitalului social al societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., cu sediul în Eforie Sud, str. Progresului nr. 1, biroul nr. 1, județul Constanța, înregistrată la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Constanța sub nr. J2025089155001, CUI 52936238, prin aport în numerar în sumă de 794.700 lei, reprezentând 90% din tranșa I în valoare totală de 883.000 lei, din bugetul local pe anul 2026, cu mandatarea reprezentantului UAT în Adunarea Generală a Asociaților.

Datele de identificare și structura participației, conform Actului constitutiv din 03.11.2025 și Certificatului constatator ONRC nr. 4166284/20.11.2025:

Indicator	Valoare
Denumire / formă juridică	ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. – societate cu răspundere limitată, capital integral public
Înmatriculare	J2025089155001 din 17.11.2025 (Încheierea registratorului nr. 916942/17.11.2025); CUI 52936238; Certificat de înregistrare seria B nr. 5532863/19.11.2025
Sediu social	Eforie Sud, str. Progresului nr. 1, biroul nr. 1 (contract de comodat nr. 26207/05.09.2025, 49 ani)
Obiect principal	CAEN 4931 – Transporturi terestre de pasageri, pe bază de grafic
Capital social actual	10.000 lei – 100 părți sociale a 100 lei
UAT Orașul Eforie	9.000 lei – 90 părți sociale – 90% beneficii/pierderi
UAT Orașul Techirghiol	1.000 lei – 10 părți sociale – 10% beneficii/pierderi
Administrator	Șuster Adrian, mandat 03.11.2025 – 03.11.2026, puteri depline
Cont trezorerie	RO41TREZ2365069XXX007728 – Trezoreria Eforie
Contract de delegare	nr. 5/06.08.2026, 18 luni, atribuit prin HCL Eforie nr. 45/13.03.2026 (operator intern, art. 5 alin. (2) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007)

Bugetul de venituri și cheltuieli al societății pe anul 2026 (propuneri) și estimările pentru 2027, în mii lei:

Indicator	2026	2027	2028
Venituri totale (din care transferuri 900,00)	2.008,20	7.245,00	7.250,00
Cheltuieli totale, din care:	2.008,01	7.235,00	7.238,00
– bunuri și servicii	287,50	3.600,00	3.600,00
– impozite, taxe, vărsăminte	35,00	25,00	25,00
– personal (inclusiv mandat și CAM)	458,00	3.608,00	3.608,00
– alte cheltuieli de exploatare (amortizare)	1.222,51	–	–
– cheltuieli financiare	5,00	2,00	5,00
Rezultat brut	0,19	10,00	12,00
Număr salariați la finele anului	20	20	25
Cheltuieli aferente trim. III 2026 (august–septembrie)	882,33	–	–

Programul anual al achizițiilor publice pe anul 2026 al societății (Anexa nr. 6 la BVC) cuprinde achiziții directe în valoare cumulată de aproximativ 222.000 lei fără TVA (asigurări bunuri 30.000 lei, întreținere și reparații parc auto 5.000 lei, vulcanizare 5.000 lei, contabilitate 100.000 lei, SSM 12.000 lei, medicina muncii 3.000 lei, recrutare 6.000 lei, energie autobuze 10.000 lei, IT, software, papetărie etc.), toate cu sursa de finanțare „buget propriu”, la care se adaugă cheltuielile salariale lunare și taxele ARR (licență de transport, copii conforme, atestate).

Concluziile Studiului TIPP nr. 1/18.08.2026 (contract nr. 85073/04.08.2026):

- majorarea totală analizată: 8.350.000 lei, prin aport în numerar al celor doi asociați, proporțional cu părțile sociale deținute (Eforie 7.515.000 lei / Techirghiol 835.000 lei);
- baza de calcul: bugetul societății pe anii 2026 și 2027 – 8.331.471 lei; avantajele economice viitoare ale autobazei nu au fost incluse, analiza bazându-se exclusiv pe elemente certe și documentate;
- rata internă de rentabilitate economică (RIRE) 24,80%; rata internă de rentabilitate financiară (RIRF) 19,90%; indicatorii se mențin la un nivel acceptabil și în scenariul conservator de sensibilitate (rezultat 0 în 2027);
- măsura este compatibilă cu principiul investitorului privat prudent și nu constituie ajutor de stat în sensul art. 107 alin. (1) TFUE, nefiind necesară notificarea/autorizarea prealabilă în temeiul OUG nr. 77/2014.

Măsura propusă este legală, având următorul temei:

- art. 92 alin. (2) lit. b) din OUG nr. 57/2019 – unitățile administrativ-teritoriale pot participa cu capital la societăți pentru realizarea de servicii de interes public local; art. 129 alin. (3) lit. d) – consiliul local exercită, în numele UAT, toate drepturile și obligațiile corespunzătoare participațiilor deținute la societăți; art. 139 alin. (3) lit. h) – hotărârea se adoptă cu majoritate absolută;
- art. 35 alin. (2) din Legea nr. 273/2006 – autoritățile deliberative pot hotărî asupra participării cu capital, în numele și în interesul colectivităților locale, la societăți; art. 20 alin. (1) lit. d) și i) – competența de aprobare a creditelor bugetare și a participării cu capital;

- art. 210 alin. (1) din Legea nr. 31/1990 – capitalul social se poate mări în schimbul unor noi aporturi în numerar și/sau în natură; art. 221 – societatea cu răspundere limitată își poate majora capitalul social în modalitățile și din sursele prevăzute de art. 210; art. 204 – modificarea actului constitutiv se face prin hotărârea adunării generale, se depune la registrul comerțului și se publică;
- art. 3.1, 3.2 și 4.3 din Actul constitutiv – capitalul social, structura participației și participarea la beneficii și pierderi proporțional cu părțile sociale; art. 5.1 – adunarea generală a asociaților modifică actul constitutiv; în cazul participării la capitalul social, hotărârea se adoptă cu votul tuturor asociaților;
- art. 8 alin. (3) lit. f), art. 29 alin. (4) lit. b) și art. 44 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 51/2006 – gestiunea directă prin operator intern și finanțarea de către autoritățile locale a investițiilor necesare serviciilor comunitare de utilități publice; Legea nr. 92/2007 – organizarea serviciului public de transport local de persoane;
- OUG nr. 109/2011 – societatea este întreprindere publică, UAT Orașul Eforie având calitatea de autoritate publică tutelară; majorarea de capital este o decizie a acționarilor care nu contravine regulilor de guvernanță corporativă;
- art. 107 alin. (1) TFUE, Comunicarea Comisiei 2016/C 262/01 și OUG nr. 77/2014 – conformitatea cu testul investitorului privat prudent este demonstrată ex ante prin Studiul TIPP nr. 1/18.08.2026, elaborat de un expert contabil, auditor financiar și evaluator autorizat independent;
- clasificția bugetară (Ordinul MFP nr. 1954/2005) – cheltuiala se încadrează la capitolul 84.02 „Transporturi”, titlul 72 „Active financiare”, art. 72.01.01 „Participare la capitalul social al societăților comerciale”, fiind o operațiune de investiție financiară, iar nu o subvenție de exploatare (titlul 40) sau un transfer.

Eșalonarea majorării în tranșe nu contravine niciunei dispoziții legale: Legea nr. 31/1990 nu impune subscrierea integrală, dintr-o singură operațiune, a unei majorări fundamentate printr-un studiu economic, iar fiecare tranșă va fi supusă aprobării consiliului local, hotărârii AGA și înregistrării distincte la registrul comerțului. Angajarea cheltuielii se face în limita creditelor bugetare aprobate, cu respectarea art. 14 alin. (3) și art. 23 din Legea nr. 273/2006 și a fazelor ALOP prevăzute de Ordinul MFP nr. 1792/2002.

Societatea a fost constituită cu capitalul social minim, de 10.000 lei, și nu a desfășurat activitate până la data începerii serviciului de transport, în luna august 2026. De la acest moment, societatea suportă cheltuieli de exploatare exigibile lunar, estimate prin BVC pentru trimestrul III 2026 la 882,33 mii lei (din care cheltuieli de personal 247,33 mii lei, bunuri și servicii 128 mii lei, impozite și taxe 16 mii lei, amortizare 489 mii lei, cheltuieli financiare 2 mii lei), în timp ce veniturile proprii din titluri de călătorie sunt, în faza de lansare, reduse și se încasează progresiv, pe măsura consolidării fluxului de călători și a extinderii traseelor.

În lipsa capitalizării, societatea se află în imposibilitatea de a onora la termen obligațiile față de salariați, bugetul de stat, furnizori și ARR, cu următoarele consecințe directe: întreruperea serviciului public de transport, imobilizarea autobuzelor electrice finanțate din fonduri nerambursabile (risc de afectare a indicatorilor și a sustenabilității proiectului „Transport public local cu mijloace ecologice în orașele Eforie și Techirghiol”), acumularea de plăți restante și penalități, neîndeplinirea obligațiilor din contractul de delegare nr. 5/06.08.2026 și, în final, riscul intrării societății în dificultate financiară încă din primul exercițiu.

Necesarul total a fost stabilit prin Studiul TIPP la 8.350.000 lei. Întrucât bugetul local pe anul 2026 nu dispune în prezent de credite pentru întreaga cotă de 7.515.000 lei, este necesară aprobarea unei prime tranșe care să acopere necesarul de finanțare aferent lunilor august și septembrie 2026, urmând ca tranșele următoare să fie aprobate în funcție de sursele identificate la rectificările bugetare și la fundamentarea bugetului pe anul 2027.

Oportunitatea măsurii derive din următoarele considerente:

- Aportul la capital este soluția de finanțare cu cel mai redus risc juridic: spre deosebire de subvenție sau de compensația de serviciu public (care presupun calcule Altmark, plafonări și raportări specifice), majorarea de capital, validată prin TIPP, nu constituie ajutor de stat și generează pentru UAT un activ financiar (părți sociale) reflectat în patrimoniul unității.
- Indicatorii de rentabilitate determinați prin TIPP (RIRE 24,80%, RIRF 19,90%) confirmă că un investitor privat prudent ar adopta aceeași decizie; investiția are capacitatea de a genera beneficii economice și de a asigura recuperarea capitalului într-un orizont rezonabil.
- Măsura asigură continuitatea unui serviciu de interes economic general (SIEG) recent lansat, contribuie la reducerea traficului auto pe DN 39 și DJ 383, la diminuarea emisiilor și la conectarea celor două localități, obiective asumate prin Strategia de dezvoltare urbană a Orașului Eforie 2022-2027 și Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.
- Eșalonarea în tranșe corelate cu execuția bugetară evită imobilizarea unor sume în contul societății înainte ca acestea să fie efectiv necesare și permite monitorizarea utilizării fiecărei tranșe de către autoritatea publică tutelară, în condițiile OUG nr. 109/2011.
- Menținerea structurii 90%/10% prin participarea proporțională a UAT Orașul Techirghiol păstrează echilibrul asocierii și evită diluarea participației asociatului minoritar; în cazul în care UAT Orașul Techirghiol nu subscrie, structura participației se modifică potrivit art. 4.3 din Actul constitutiv, aspect care va fi reflectat în hotărârea AGA.

Suma de 794.700 lei se asigură din bugetul local al Orașului Eforie pe anul 2026, capitolul 84.02 „Transporturi”, subcapitolul 84.02.03.02 „Transport în comun”, titlul 72 „Active financiare”, art. 72.01.01 „Participare la capitalul social al societăților comerciale”, în limita creditelor bugetare aprobate prin HCL nr. ____/2026 (cu rectificările ulterioare). Plata se efectuează prin ordin de plată din contul de trezorerie al UAT Orașul Eforie în contul societății RO41TREZ2365069XXX007728, deschis la Trezoreria Eforie, după parcurgerea fazelor de angajare, lichidare, ordonanțare și plată și cu viza de control financiar preventiv propriu.

Valoarea tranșei I a fost determinată la nivelul cheltuielilor totale prevăzute în Bugetul de venituri și cheltuieli al societății pentru trimestrul III 2026 (Anexa nr. 2, col. Trim III): cheltuieli de exploatare 880,33 mii lei + cheltuieli financiare 2,00 mii lei = 882,33 mii lei, rotunjită la 883.000 lei (multiplu de 1.000 lei) astfel încât cotele ambilor asociați să fie multipli de 100 lei. Tranșa se împarte proporțional cu părțile sociale deținute: UAT Orașul Eforie 90% = 794.700 lei (7.947 părți sociale); UAT Orașul Techirghiol 10% = 88.300 lei (883 părți sociale). După vărsarea ambelor aporturi, capitalul social devine 893.000 lei (8.930 părți sociale), din care Orașul Eforie 803.700 lei (8.037 părți – 90%) și Orașul Techirghiol 89.300 lei (893 părți – 10%).

Obligații ulterioare adoptării hotărârii:

- adoptarea hotărârii Adunării Generale a Asociaților privind majorarea capitalului social, cu votul ambilor asociați (art. 5.1 din Actul constitutiv), și încheierea actului adițional / actului constitutiv actualizat;

- vărsarea aportului în contul societății și obținerea dovezii vărsământului (extras de cont);
- înregistrarea mențiunii la ORC Constanța și publicarea în Monitorul Oficial, Partea a IV-a (art. 204 din Legea nr. 31/1990; termen 15 zile de la hotărâre, potrivit art. 3.4 din Actul constitutiv);
- înregistrarea în contabilitatea UAT a participației majorate (contul 260 „Titluri de participare”) și raportarea acesteia în situațiile financiare;
- monitorizarea utilizării fondurilor de către autoritatea publică tutelară, în cadrul raportărilor periodice prevăzute de OUG nr. 109/2011 și de BVC aprobat.

Având în vedere cele expuse, Serviciul Financiar Contabilitate și Buget apreciază că proiectul de hotărâre este legal, necesar și oportun și propune Consiliului Local al Orașului Eforie:

- a) aprobarea participării UAT Orașul Eforie la majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. – tranșa I, cu aport în numerar în sumă de 794.700 lei (7.947 părți sociale), reprezentând 90% din tranșa I de 883.000 lei, din bugetul local pe anul 2026, cap. 84.02, titlul 72, art. 72.01.01;
- b) luarea la cunoștință a valorii totale a majorării fundamentate prin Studiul TIPP (8.350.000 lei, din care 7.515.000 lei cota UAT Orașul Eforie) și aprobarea diferenței prin hotărâri ulterioare, în limita surselor bugetare;
- c) mandatarea Primarului Orașului Eforie să voteze și să semneze în AGA hotărârea de majorare și actul constitutiv actualizat;
- d) obligarea administratorului societății la îndeplinirea formalităților de înregistrare la registrul comerțului.

ȘEF SERVICIU
FINANCIAR CONTABILITATE ȘI BUGET,
Cristina TASE



CONSILIUL
LOCAL EFORIE



PRIMĂRIA ORAȘULUI
TECHIRGHIOI

STUDIU

ANALIZA ECONOMICO-FINANCIARĂ privind oportunitatea participării **UAT ORAȘUL EFORIE** la majorarea capitalului social al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.,**

prin aplicarea principiului Investitorului Privat Prudent
(*Private Investor Test – TIPP / Market Economy Operator Test – MEOT*),
în vederea stabilirii conformității măsurii cu prevederile
art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene
referitoare la ajutorul de stat.



ÎN CONFORMITATE
CU ART. 107 ALIN. (1)
DIN TRATATUL PRIVIND
FUNCȚIONAREA
UNIUNII EUROPENE
REFERITOARE LA
AJUTORUL
DE STAT



ANALIZĂ ECONOMICĂ
ȘI FINANCIARĂ



LEGISLAȚIE UE
AJUTOR DE STAT



DECIZIE INFORMATĂ
INVESTITOR PRUDENT



SUSTENABILITATE
ȘI EFICIENȚĂ



BENEFICIARI

- ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.
- UAT Orașul Eforie
- UAT Orașul Techirghiol



UTILIZATORI DESEMNAȚI

- ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.
- UAT Orașul Eforie
- UAT Orașul Techirghiol



ÎNTOCMIT DE

EC. IOANEI DOBRIȚA

Expert contabil • Auditor financiar
Evaluator autorizat • Consultant fiscal



PRESTATOR

Ioanei Dobrița – Birou de Arbitru,
Birou Expert Contabil, Auditor Financiar,
Consultant Fiscal și Evaluator



CUI: 20300843



EFORIE
2026



Beneficiar	UAT Orașul Eforie UAT Orașul Techirghiol ADI Transport Eforie S.R.L.
Utilizatori desemnați	UAT Orașul Eforie UAT Orașul Techirghiol ADI Transport Eforie S.R.L.
Prestator	Ioanei Dobrița-Birou de Arbitru, Birou Expert Contabil, Auditor Financiar, Consultant Fiscal si Evaluator
Obiectiv și scop	Analiza economico-financiară privind oportunitatea participării UAT Orașul Eforie la majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., prin aplicarea principiului Investitorului Privat Prudent (Private Investor Test – TIPP / Market Economy Operator Test – MEOT), în vederea stabilirii conformității măsurii cu prevederile art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene referitoare la ajutorul de stat.
Număr și data Studiu	1/18.08.2026
Număr și data Contract	Contract de prestări servicii nr. 85073/04.08.2026



*Către,
UAT Orașul Eforie*

În urma solicitării dumneavoastră, formulată în baza **Contractului de prestări servicii nr. 85073/04.08.2026**, având ca obiect elaborarea **Testului Investitorului Privat Prudent (TIPP)**, necesar fundamentării analizei privind oportunitatea participării **UAT Orașul Eforie** la majorarea capitalului social al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.**, în vederea finanțării programului de investiții al societății, în contextul aplicării prevederilor **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene** referitoare la ajutorul de stat, avem onoarea de a vă înainta prezentul studiu.

Prezentul **Test al Investitorului Privat Prudent (TIPP)** are ca obiectiv evaluarea oportunității economice a participării **UAT Orașul Eforie și UAT Techirghiol** la majorarea capitalului social al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.**, prin analiza condițiilor în care un investitor privat, aflat într-o economie de piață și acționând în condiții normale de rentabilitate, ar fi adoptat o decizie similară.

Studiul urmărește stabilirea conformității măsurii propuse cu dispozițiile **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**, în vederea determinării dacă operațiunea analizată poate fi calificată sau nu drept ajutor de stat.

În urma analizelor economico-financiare și a calculelor efectuate, investiția propusă poate fi apreciată ca fiind eficientă din punct de vedere economic.

De asemenea, a fost realizată o analiză de sensibilitate asupra scenariului de bază, din care rezultă că indicatorii de eficiență economică se mențin la un nivel acceptabil chiar și în condițiile modificării principalelor ipoteze avute în vedere.

Rezultatele obținute evidențiază faptul că investiția analizată îndeplinește criteriile de rentabilitate și eficiență economică specifice unui investitor privat prudent. Din această perspectivă, comportamentul **UAT Orașul Eforie și UAT Techirghiol**, în calitate de asociați care participă la majorarea capitalului social al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.**, este comparabil cu cel al unui investitor privat care acționează în condițiile economiei de piață și urmărește obținerea unui beneficiu economic rezonabil.

În consecință, participarea **UAT Orașul Eforie și UAT Techirghiol** la majorarea capitalului social al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.**, prin aport în numerar, în contextul aplicării prevederilor **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**, se încadrează în sfera deciziilor pe care le-ar putea adopta un investitor privat prudent aflat în condiții normale de piață și nu conferă societății un avantaj economic care să depășească ceea ce ar accepta un investitor privat aflat într-o situație comparabilă.



Având în vedere concluziile prezentului Test al Investitorului Privat Prudent (TIPP), se apreciază că majorarea capitalului social al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.** cu suma de **8.350.000 lei**, prin participarea **UAT Orașul Eforie și UAT Techirghiol** cu aport în numerar, **nu constituie ajutor de stat** în sensul **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**.

Capitolul 1.

1.1. Istoricul societății

ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. reprezintă principalul operator al serviciului public de transport local de persoane din aria de operare a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol, având un rol esențial în asigurarea mobilității urbane și în desfășurarea serviciului public de transport în beneficiul comunității. Activitatea societății contribuie la funcționarea infrastructurii de transport urban, la reducerea traficului rutier și la dezvoltarea unui sistem de mobilitate durabilă la nivelul ariei de operare a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol.

Înființarea **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.** a avut loc la 17.11.2025. Pentru a asigura transportul local de călători în orașele Eforie și Techirghiol, pe 3 trasee, astfel:

Traseul 1: Eforie Sud- Eforie Nord,

Traseul 2: Eforie Nord- Techirghiol,

Traseul 3: Eforie Sud- Eforie Nord- Techirghiol.

Contractul de delegare de gestiune al serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol stabilesc obligațiile asigurării transportului public de călători în interes general, respectând prevederile art. 2 lit. e) din Regulamentul (CE)nr. 1370/2007.

Strategia de dezvoltare urbană a Orașului Eforie pentru perioada 2022-2027 descrie la subcapitolul 2.4 Infrastructura de transport și mobilitate c orașul Eforie are în actualizare Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, document strategic care detaliază situația actuală privind transportul în localitatea noastră. Propuneri pentru promovarea



mijloacelor de transport durabile, precum bicicletele sau transportul public, măsuri care pot contribui semnificativ la reducerea poluării și la îmbunătățirea calității aerului, în special în lungul DN 39 care face legătura între cele două localități componente, dar și cu celelalte stațiuni.

Infrastructura rutieră majoră a orașului Eforie, prezentată în Strategia de dezvoltare urbană a Orașului Eforie pentru perioada 2022-2027, este reprezentată de sectoarele drumurilor naționale DN 39 (Municipiul Constanța – frontiera Bulgaria) și DN 39A (Eforie Nord- Port RO-RO Constanța), respectiv de drumul județean DJ 383 (Eforie Nord – Techirghiol). La acestea se adaugă rețeaua feroviară care asigură conectarea localităților Eforie Nord și Eforie Sud cu municipiul Constanța și localitățile învecinate și axele europene de transport din apropiere, orașul Eforie fiind racordat la Rețeaua Trans-Europeană de Transport centrală (TEN-T Core), respectiv la autostrada A4 prin DN 39.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a orașului Techirghiol 2021-2027, precizează la capitolul II.5 "Infrastructura de transport și mobilitate" următoarele aspecte.

Orașul Techirghiol este situat în apropierea Municipiului Constanța care, prin așezarea sa geografică, reprezintă o zonă de intersecție a magistrelor internaționale de transport, care leagă atât nordul de sudul Europei, cât și vestul de estul acesteia. Rețeaua de transport există în zonă și asigură legătura cu toate rețelele țărilor vecine, precum și cu cele din țările Europei și Asiei.

Orașul Techirghiol este străbătut de drumul național DN38 (E675), Agigea-Negru Voda. În interiorul localității drumul este denumit str. Răscoala din 1907.

Transportul public între Techirghiol și Constanța se realizează prin intermediul unei linii de autobuze și microbuze, administrate de operatori privați.

Rețeaua de drumuri naționale, județene și comunale este corelată cu trama stradală majoră a orașului Techirghiol, astfel încât să se evite discontinuitățile și disfuncționalitățile de circulație.

Căile de comunicație rutiere reprezintă 10,6% din teritoriul intravilan. Rețeaua locală de drumuri are o lungime de aproximativ 45 de km, mai mult de jumătate dintre acestea fiind drumuri asfaltate.

La nivelul orașului Eforie, dar și a orașului Techirghiol, o preocupare continuă în ultimii ani a reprezentat-o modernizarea infrastructurii rutiere existente, fiind executate mai multe lucrări de modernizare a infrastructurii rutiere existente.

ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. este o persoană juridică română organizată sub forma unei **societăți cu răspundere limitată**, care își desfășoară activitatea în



conformitate cu prevederile legislației aplicabile, ale Actului constitutiv și ale reglementărilor incidente în domeniul serviciilor publice de transport local de persoane.

Societatea are calitatea de operator, în aria teritorială de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol, în baza contractului de delegare de gestiune nr. 5/06.08.2026 încheiat între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol, în calitate de delegatar, entitate contractantă și ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., în calitate de delegat, operator.

Societatea are sediul social în orașul Eforie, **str. Progresului nr. 1, biroul nr. 1, județul Constanța** și este înregistrată la **Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul Constanța** sub nr. **J2025089155001**, având **Codul Unic de Înregistrare 52936238**, potrivit **Certificatului de înregistrare seria B nr. 5532863 din 19.11.2025**.

ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. este o entitate de interes public, organizată sub forma unei **societăți cu răspundere limitată**, având un **capital social integral de stat** în valoare de **10.000 lei la data de 31.12.2025**. Asociații societății sunt: Orașul Eforie, în calitate de autoritate publică tutelară, cu sediul în localitatea Eforie Sud, strada Progresului nr. 1, județul Constanța, având Codul de Înregistrare Fiscală 4617794 și orașul Techirghiol, în calitate de autoritate publică tutelară, cu sediul în localitatea Techirghiol, str. Dr. Victor Climescu nr. 24, județul Constanța, având Codul de Înregistrare Fiscală 4300540.

Potrivit prevederilor art. 3.1, al Actului constitutiv al societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., la constituire capitalul social subscris al societății este de 10.000 lei, prin aport în numerar, reprezentând 100 părți sociale cu valoare nominală de 100 lei pentru fiecare parte socială.

Potrivit prevederilor art. 3.2, al Actului constitutiv al societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., capitalul social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. este deținut de asociați astfel:

-UAT oraș Eforie, aport la capitalul social subscris 9.000 lei, reprezentând 90 părți sociale cu valoare nominală

Societatea își va desfășura activitatea pe aria teritorială de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol, utilizând o bază operațională principală, care va asigura desfășurarea activităților specifice serviciului public de transport local de persoane.

Potrivit clasificării activităților economice aprobate prin **Ordinul INS nr. 377/2024 privind actualizarea Clasificării activităților din economia națională – CAEN Rev. 3**, obiectul principal de activitate al societății este încadrat la codul



CAEN 4931 – Transporturi terestre de pasageri, pe bază de grafic, ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. fiind principalul operator al serviciului public de transport local de persoane din aria teritorială de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol

Pe lângă activitatea principală, societatea a declarat că va desfășura și o serie de activități secundare autorizate, respectiv:

- **CAEN 4100** – Lucrări de construcții ale clădirilor rezidențiale și nerezidențiale;
- **CAEN 4211** – Lucrări de construcții ale drumurilor și autostrăzilor;
- **CAEN 4212** – Lucrări de construcții ale căilor ferate de suprafață și subterane;
- **CAEN 4311** – Lucrări de demolare a construcțiilor;
- **CAEN 4312** – Lucrări de pregătire a terenului;
- **CAEN 4321** – Lucrări de instalații electrice;
- **CAEN 4322** – Lucrări de instalații sanitare, de încălzire și aer condiționat;
- **CAEN 4324** – Alte lucrări de instalații pentru construcții;
- **CAEN 4331** – Lucrări de ipsoserie;
- **CAEN 4332** – Lucrări de tâmplărie și dulgherie;
- **CAEN 4333** – Lucrări de pardosire și placarea pereților;
- **CAEN 4334** – Lucrări de vopsitorie, zugrăveli și montări geamuri;
- **CAEN 4335** – Alte lucrări de finisare;
- **CAEN 4341** – Lucrări de învelitori, șarpante și terase la construcții;
- **CAEN 4399** – Alte lucrări speciale de construcții n.c.a.
- **CAEN 4671** – Comerț cu ridicata al autovehiculelor;
- **CAEN 4672** – Comerț cu ridicata al pieselor și accesoriilor pentru autovehicule;
- **CAEN 4781** – Comerț cu amănuntul al autovehiculelor;
- **CAEN 4931** – Transporturi terestre de pasageri, pe bază de grafic;
- **CAEN 4939** – Alte transporturi terestre de călători n.c.a.;
- **CAEN 6290** – Alte activități de servicii privind tehnologia informației;
- **CAEN 6310** – Prelucrarea datelor, administrarea paginilor web și activități conexe;
- **CAEN 6820** – Închirierea și subînchirierea bunurilor imobiliare proprii sau închiriate;
- **CAEN 7311** – Activități ale agențiilor de publicitate;
- **CAEN 8559** – Alte forme de învățământ n.c.a.;
- **CAEN 9540** – Servicii de intermediere pentru repararea calculatoarelor, a articolelor personale și de uz gospodăresc, a autovehiculelor și motocicletelor.

Având în vedere natura și scopul activităților desfășurate, **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.** este încadrată în categoria **serviciilor publice de transport rutier**



local de persoane, reprezentând un **serviciu comunitar de utilitate publică de interes economic general (SIEG – Service of General Economic Interest)**.

Prestarea acestui serviciu se realizează în baza unei obligații de serviciu public stabilite de autoritatea administrației publice locale și delegate operatorului, în condițiile legislației naționale și europene aplicabile. Contractul de delegare este structurat astfel încât să respecte condițiile prevăzute de jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene în cauza **Altmark**, în vederea compensării obligațiilor de serviciu public fără calificarea acestora ca ajutor de stat.

Temeiul juridic al îndeplinirii obligației de serviciu public îl constituie **Contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol, încheiat la data de 06.08.2026 între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol și ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., pentru o perioadă de 18 luni, în conformitate cu prevederile Hotărârii Consiliului Local al Orașului Eforie nr. 45/ 13.03.2026.**

1.2. Cadrul legal

Activitatea ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. este reglementată de un ansamblu de acte normative care stabilesc organizarea și funcționarea societății, modul de prestare a serviciului public de transport local de persoane, guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, precum și cadrul juridic aplicabil participării autorităților publice la capitalul societăților comerciale.

În contextul prezentului studiu, cadrul legal relevant este structurat pe următorii piloni principali:

- organizarea și funcționarea societății ca întreprindere publică organizată sub forma unei societăți cu răspundere limitată;
- reglementarea serviciului public de transport local de persoane și a serviciilor comunitare de utilități publice;
- normele privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice;
- legislația națională și europeană aplicabilă ajutorului de stat și principiului Investitorului Privat Prudent (TIPP);
- actele administrative adoptate de autoritățile administrației publice locale privind organizarea, administrarea și finanțarea serviciului public de transport local.

Societatea **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.** a fost înființată în conformitate cu prevederile **Hotărârii Consiliului Local al Orașului Eforie nr. 326/30.10.2025** și



prevederile **Hotărârii Consiliului Local al orașului Techirghiol nr. 174/29.10.2025**. Societatea funcționează sub forma unei **societăți cu răspundere limitată**, având următorii asociați:

Orașul Eforie, reprezentat prin Consiliul Local al Orașului Eforie cu participare de 90% din părțile sociale, 90% participare la profitul societății și 90% participare la pierderea societății;

Orașul Techirghiol, reprezentat prin Consiliul Local al Orașului Techirghiol cu participare de 10% din părțile sociale, 10% participare la profitul societății și 10% participare la pierderea societății.

În calitate de societate cu capital integral public și operator al serviciului public de transport local de persoane, ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. își desfășoară activitatea în baza unui cadru legislativ complex, care reglementează atât organizarea și funcționarea societății, cât și prestarea serviciului public și administrarea participației autorităților publice locale.

Principalele acte normative incidente sunt următoarele:

- **Legea nr. 31/1990 privind societățile**, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care reglementează constituirea, organizarea, funcționarea și administrarea societăților pe acțiuni;
- **Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice**, cu modificările și completările ulterioare, care stabilește regulile privind administrarea și conducerea întreprinderilor publice, transparența decizională, selecția administratorilor și monitorizarea performanței de către autoritatea publică tutelară;
- **Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ**, cu modificările și completările ulterioare, care reglementează exercitarea drepturilor și obligațiilor unităților administrativ-teritoriale în calitate de autorități publice și acționari ai întreprinderilor publice;
- **Legea contabilității nr. 82/1991**, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice**, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care stabilește cadrul general de organizare și funcționare a serviciilor comunitare de utilități publice;
- **Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale**, cu modificările și completările ulterioare, care



reglementează organizarea, funcționarea și gestionarea serviciului public de transport local de persoane;

- **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului**, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, act normativ care stabilește cadrul european privind atribuirea contractelor de servicii publice și acordarea compensațiilor pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public;
- **Legea concurenței nr. 21/1996**, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- **Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**, în special **art. 107-109**, precum și Comunicarea Comisiei Europene privind noțiunea de ajutor de stat și principiul **Investitorului Privat Prudent (MEOT/TIPP)**, care constituie fundamentul juridic al prezentului studiu.

Necesitatea capitalizării pentru realizarea activității

În contextul dezvoltării mobilității urbane și al creșterii cerințelor privind calitatea serviciilor publice, ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. trebuie să respecte condițiile impuse prin contractul de delegare de gestiune al serviciului de transport de persoane în aria de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol, de a presta serviciul public de transport călători doar în aria de competență a Entității contractante, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective, care intră pe teritoriul localității învecinate.

Conform Contractului de delegare de gestiune ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. are următoarele obligații:

-exploatarea, întreținerea, repararea și modernizarea sistemului de transport public și a echipamentelor existente și viitoare aferente acestuia, puse la dispoziție de către entitatea contractantă;

-asigurarea operațiilor de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin Contract, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități;

-efectuarea lucrărilor de întreținere, revizii și reparații, conform prescripțiilor și normativelor tehnice în vigoare, care se impun, la bunurile puse la dispoziție de către Entitatea contractantă. Cheltuielile aferente acestor activități vor fi luate în considerare pentru calculul costurilor eligibile (CE) aferente Obligațiilor de serviciu public, conform instrucțiunilor din Anexa nr. 9 la Contractul de delegare de gestiune;

-asigurarea întreținerii și reparația infrastructurii de transport în conformitate cu



Programul anual de întreținere și reparații aprobat de Entitatea contractanta, precum și lucrările accidentale care se impun potrivit prevederilor Contractului de delegare;

-asigurarea fondurilor pentru realizarea lucrărilor de întreținere și reparații la infrastructura de transport pusă la dispoziție, conform Programului anual de întreținere și reparații aprobat de Entitatea contractantă;

-informarea Entității contractante, de îndată, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura de transport care afectează prestarea Serviciului public de transport călători.

Principalele argumente care fundamentează realizarea activității, conform prevederilor contractului de delegare de gestiune, sunt următoarele:

Asigurarea întreținerii infrastructurii și a bazei materiale

O parte din infrastructura tehnică utilizată de societate, este asigurată prin proiectele "Transport public local cu mijloace ecologice în orașele Eforie și Techirghiol" și "Infrastructură pentru transportul verde-ITS la nivelul orașului Eforie".

Rezultatul urmărit îl reprezintă creșterea disponibilității tehnice a parcului auto, asigurarea unui serviciu de calitate populației, diminuarea costurilor de exploatare și întreținere.

Asigurarea întreținerii infrastructurii și a bazei materiale

În cadrul proiectelor "Transport public local cu mijloace ecologice în orașele Eforie și Techirghiol" și "Infrastructură pentru transportul verde-ITS la nivelul orașului Eforie", denumite în continuare "Proiecte", autobuzele livrate au garanție de 5 ani. Operatorul economic ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. realizează în perioada de derulare a Proiectului doar micile reparații și realizarea ITP a autovehiculelor.

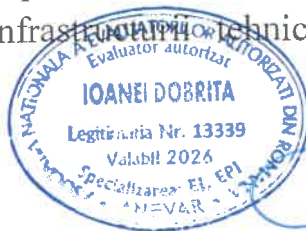
Soluția propusă constă în contractarea serviciului de vulcanizare.

Rezultatul urmărit îl reprezintă reducerea timpilor de intervenție, creșterea disponibilității tehnice a parcului auto.

Creșterea eficienței energetice și reducerea impactului asupra mediului

Politicile europene și naționale privind mobilitatea urbană promovează utilizarea mijloacelor de transport cu emisii reduse și dezvoltarea unui sistem de transport public sustenabil.

Soluția propusă vizează continuarea procesului de mărire a flotei prin utilizarea autobuzelor electrice și dezvoltarea infrastructurii tehnice necesare exploatării acestora.



Rezultatul urmărit constă în reducerea consumului energetic, diminuarea emisiilor poluante și îmbunătățirea performanței de mediu a societății.

Creșterea siguranței și continuității serviciului public

Funcționarea unui serviciu public de transport presupune existența unei infrastructuri tehnice capabile să asigure exploatarea în condiții de siguranță a parcului auto și reducerea riscului apariției defecțiunilor care pot afecta desfășurarea programului de transport.

Soluția propusă constă în înființarea unui atelier de reparații, la finalul perioadei de garanție a autovehiculelor.

Rezultatul urmărit este reducerea duratei de imobilizare a autobuzelor, creșterea gradului de disponibilitate a flotei și diminuarea riscului anulării sau întârzierii curselor.

Creșterea eficienței economice și consolidarea sustenabilității financiare

Investițiile în infrastructura operațională contribuie la reducerea costurilor de exploatare și la utilizarea mai eficientă a resurselor societății. Totodată, existența unei baze materiale moderne permite accesarea mai facilă a programelor de finanțare europeană și națională destinate dezvoltării mobilității urbane și transportului public ecologic.

Rezultatul urmărit îl reprezintă consolidarea performanței economico-financiare a societății, creșterea capacității investiționale și utilizarea eficientă a resurselor publice.

1.3. Concluzii

Programul de investiții analizat în cadrul prezentului studiu reprezintă o componentă esențială a strategiei de dezvoltare a ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., fiind orientat către optimizarea costurilor de exploatare, creșterea fiabilității serviciului public și îmbunătățirea performanței economice a societății. Realizarea acestor investiții va contribui la dezvoltarea unui sistem de transport public modern, eficient și sustenabil, capabil să răspundă cerințelor actuale ale cetățenilor orașelor Eforie și Techirghiol, în condiții de eficiență economică și utilizare responsabilă a fondurilor publice.

Capitolul 2.

2.1. Analiza oportunității participării UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol la majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. în contextul prevederilor art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene privind ajutorul de stat



În vederea susținerii programului de investiții al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.**, autoritățile publice tutelare intenționează să participe la majorarea capitalului social al societății prin aport în numerar. Din perspectiva dreptului societar, o astfel de operațiune este permisă de legislația națională, însă, având în vedere calitatea de autoritate publică a investitorului, aceasta trebuie analizată și prin prisma normelor europene privind ajutorul de stat, respectiv a prevederilor **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE)**. Potrivit dispozițiilor **art. 210 alin. (1) din Legea nr. 31/1990 privind societățile**, republicată, cu modificările și completările ulterioare:

„Capitalul social se poate mări prin emisiunea de acțiuni noi sau prin majorarea valorii nominale a acțiunilor existente, în schimbul unor noi aporturi în numerar și/sau în natură.”

Astfel, legislația societară consacră posibilitatea majorării capitalului social prin aporturi noi, reprezentând mecanismul juridic utilizat în cazul prezentei operațiuni. De asemenea, **Normele metodologice nr. 773/P/608/1998 privind modul de ținere a registrelor comerțului și de efectuare a înregistrărilor** prevăd principalele modalități de majorare a capitalului social, respectiv:

- a) **majorarea capitalului social prin noi aporturi în numerar și/sau în natură**, situație în care dovada efectuării vărsămintelor și a dreptului de proprietate asupra aporturilor în natură se realizează prin documentele prevăzute pentru constituirea capitalului social inițial;
- b) **majorarea capitalului social prin încorporarea rezervelor, a beneficiilor, a primelor de emisiune sau a diferențelor favorabile rezultate din reevaluarea patrimoniului**, caz în care se verifică existența documentelor prevăzute de lege, precum și a situațiilor financiare corespunzătoare. În cazul societăților pe acțiuni, se prezintă și raportul administratorilor și raportul auditorului financiar sau al cenzorilor, după caz;
- c) **majorarea capitalului social prin compensarea unor creanțe lichide și exigibile asupra societății cu acțiuni ale acesteia**, inclusiv prin conversia obligațiunilor în acțiuni, cu respectarea condițiilor prevăzute de lege și pe baza documentelor justificative corespunzătoare.

În cazul de față, majorarea capitalului social al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.** se realizează prin **aport în numerar al asociaților UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol**, în raport cu părțile sociale deținute de către fiecare asociat, modalitate expres prevăzută de legislația societară.

Cu toate acestea, deoarece investitorul este o autoritate publică, analiza nu se poate limita la legalitatea operațiunii din perspectiva dreptului societar, fiind necesară și verificarea respectării condițiilor prevăzute de **art. 107 alin. (1) TFUE**, prin aplicarea **Testului Investitorului Privat Prudent (TIPP)**.



Obiectivul acestei analize este de a determina dacă investiția este realizată în condiții pe care le-ar accepta și un investitor privat aflat într-o situație comparabilă sau dacă, dimpotrivă, aceasta conferă societății un avantaj economic susceptibil de a fi calificat drept ajutor de stat.

2.2. Considerații generale privind cadrul de reglementare al Testului Investitorului Privat Prudent (TIPP) – art. 107 alin. (1) TFUE

Testul Investitorului Privat Prudent (TIPP), cunoscut în practica europeană și sub denumirea de **Market Economy Operator Test (MEOT)**, reprezintă instrumentul utilizat pentru a evalua dacă o intervenție economică realizată de o autoritate publică este comparabilă cu comportamentul pe care l-ar adopta un investitor privat aflat în condiții normale de piață.

Prin aplicarea acestui test se urmărește stabilirea faptului dacă măsura analizată este justificată din punct de vedere economic și dacă aceasta ar fi fost realizată, în condiții similare, și de un operator privat care urmărește obținerea unui randament rezonabil al investiției. În situația în care comportamentul autorității publice este comparabil cu cel al unui investitor privat prudent, măsura nu conferă un avantaj economic în sensul dreptului european al ajutorului de stat și, în consecință, nu constituie ajutor de stat.

Testul Investitorului Privat Prudent reprezintă, astfel, o analiză comparativă între comportamentul autorității publice și cel al unui investitor privat ipotetic aflat într-o situație similară, având ca obiectiv determinarea existenței sau inexistenței unui avantaj economic acordat beneficiarului măsurii. Fundamentul juridic al acestui test îl constituie **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (TFUE)**, potrivit căruia:

„Cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă, în măsura în care afectează schimburile comerciale dintre statele membre, ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri.”

Din interpretarea dispozițiilor art. 107 alin. (1) TFUE și din practica constantă a Comisiei Europene și a Curții de Justiție a Uniunii Europene rezultă că o măsură poate fi calificată drept ajutor de stat numai dacă sunt îndeplinite **în mod cumulativ** următoarele patru condiții:

- a) utilizarea sau transferul unor **resurse de stat**;
- b) acordarea unui **avantaj economic** beneficiarului;
- c) caracterul **selectiv** al măsurii;
- d) existența unui **efect potențial asupra concurenței și schimburilor comerciale dintre statele membre**.



Numai îndeplinirea cumulativă a tuturor condițiilor prevăzute de art.107 alin.(1) TFUE conduce la calificarea unei măsuri drept ajutor de stat. Lipsa oricăreia dintre aceste condiții exclude această calificare.

Totodată, normele europene privind ajutorul de stat sunt aplicabile numai în măsura în care beneficiarul măsurii poate fi calificat drept **întreprindere**, în sensul dreptului Uniunii Europene, respectiv orice entitate care desfășoară o activitate economică, indiferent de forma sa juridică sau de modalitatea de finanțare.

a) Transferul resurselor de stat

Prima condiție analizată este existența unui transfer direct sau indirect de resurse de stat. În sensul art. 107 alin. (1) TFUE, noțiunea de **resurse de stat** include toate resursele aflate sub controlul autorităților publice, indiferent dacă acestea aparțin administrației centrale, autorităților administrației publice locale sau altor organisme publice.

În anumite situații, pot fi avute în vedere și resurse administrate de organisme private, dacă acestea rămân sub controlul statului. Transferul resurselor de stat poate îmbrăca forme variate, precum subvenții, aporturi la capitalul social, împrumuturi, garanții, aporturi în natură sau alte măsuri care implică utilizarea resurselor publice.

De asemenea, potrivit practicii europene, nu este necesar ca transferul să presupună întotdeauna o plată efectivă din fonduri publice, fiind suficientă și renunțarea statului la venituri pe care, în mod normal, le-ar fi încasat.

b) Avantajul

În sensul **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**, un **avantaj economic** reprezintă orice beneficiu pe care o întreprindere nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață, în absența intervenției statului. Pentru calificarea unei măsuri drept ajutor de stat, este relevant **efectul economic** produs asupra beneficiarului, iar nu scopul urmărit de autoritatea publică. Astfel, ori de câte ori intervenția statului conduce la îmbunătățirea situației economice sau financiare a unei întreprinderi în condiții mai favorabile decât cele care ar fi fost disponibile pe piață, se consideră că aceasta beneficiază de un avantaj economic.

În schimb, tranzacțiile economice realizate de autoritățile publice nu conferă un avantaj în sensul art. 107 alin. (1) TFUE atunci când sunt efectuate în condiții comparabile cu cele pe care le-ar accepta un operator privat care acționează în condiții normale de piață.

În jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene și în practica decizională a Comisiei Europene, acest principiu este consacrat prin **Testul Operatorului Economic Privat în Economia de Piață (OEP/MEOT)**, particularizat în cazul investițiilor în capital prin **Testul Investitorului Privat Prudent (TIPP)**. Aplicarea acestui test presupune compararea comportamentului autorității publice cu cel al unui investitor privat ipotetic, aflat în aceeași situație comparabilă și având ca obiectiv



obținerea unei rentabilități economice rezonabile. Dacă un astfel de investitor ar fi realizat aceeași investiție în condiții similare, măsura nu conferă un avantaj economic beneficiarului și, în consecință, nu constituie ajutor de stat.

În cadrul prezentului studiu este analizată măsura prin care **UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol**, în calitate de asociați ai **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.**, participă la majorarea capitalului social al societății prin aport în numerar.

Scopul analizei este de a determina dacă această investiție este realizată în condiții care pot fi considerate acceptabile pentru un investitor privat prudent și dacă, prin urmare, aportul de capital conferă sau nu societății un avantaj economic în sensul art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.

c) Selectivitatea

Pentru ca o măsură să intre în domeniul de aplicare al **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**, aceasta trebuie să favorizeze anumite întreprinderi sau producția anumitor bunuri ori servicii, conferindu-le un avantaj economic față de alți operatori aflați într-o situație comparabilă.

Prin urmare, nu orice măsură adoptată de stat constituie ajutor de stat, ci numai acele măsuri care acordă un avantaj economic în mod selectiv unor întreprinderi, unor categorii de întreprinderi sau anumitor sectoare economice.

În practica europeană, selectivitatea poate îmbrăca două forme:

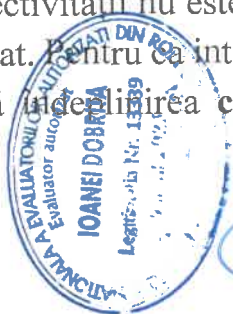
- **selectivitate materială**, atunci când măsura se aplică numai anumitor întreprinderi sau anumitor sectoare de activitate;
- **selectivitate regională**, atunci când avantajul este acordat exclusiv întreprinderilor care își desfășoară activitatea într-o anumită zonă geografică.

La rândul său, **selectivitatea materială** poate fi:

- **de jure**, atunci când rezultă în mod direct din dispozițiile actului normativ sau administrativ care limitează aplicarea măsurii la anumite întreprinderi;
- **de facto**, atunci când, deși criteriile de acordare sunt formulate în termeni generali și obiectivi, efectele concrete ale măsurii favorizează, în practică, numai anumite întreprinderi sau anumite categorii de operatori economici.

În cadrul prezentului studiu este analizată măsura prin care **UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol**, în calitate de asociați, participă la majorarea capitalului social al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.** prin aport în numerar. Din perspectiva criteriului selectivității prevăzut de **art. 107 alin. (1) TFUE**, măsura are caracter **individual**, fiind destinată exclusiv societății **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.**

Cu toate acestea, existența selectivității nu este suficientă, prin ea însăși, pentru calificarea măsurii drept ajutor de stat. Pentru ca intervenția să intre sub incidența art. 107 alin. (1) TFUE, este necesară îndeplinirea **cumulativă** a tuturor celor patru condiții prevăzute de acest articol.



În consecință, analiza prezentului studiu urmărește să stabilească dacă aportul de capital acordat **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.** conferă societății un avantaj economic pe care un investitor privat prudent nu l-ar fi acordat în condiții normale de piață sau dacă, dimpotrivă, investiția este justificată din punct de vedere economic și respectă principiul investitorului privat prudent.

d) Efectul potențial asupra concurenței și schimburilor comerciale dintre statele membre

Potrivit **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**, o măsură poate constitui ajutor de stat numai în măsura în care aceasta **denaturează sau amenință să denatureze concurența** și este **susceptibilă să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre ale Uniunii Europene**.

Aceste două condiții reprezintă elemente distincte ale noțiunii de ajutor de stat, însă, în practica decizională a Comisiei Europene și în jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene, ele sunt analizate în mod corelat, întrucât existența unui avantaj economic acordat unei întreprinderi poate influența atât poziția concurențială a acesteia, cât și schimburile comerciale din cadrul pieței interne.

Se consideră că o măsură este susceptibilă să denatureze concurența atunci când aceasta îmbunătățește poziția concurențială a beneficiarului în raport cu alți operatori economici care desfășoară activități similare.

De asemenea, pentru îndeplinirea acestei condiții nu este necesară demonstrarea unui efect concret asupra concurenței, fiind suficient ca măsura să fie aptă să producă un asemenea efect. În ceea ce privește afectarea schimburilor comerciale dintre statele membre, jurisprudența europeană a statuat în mod constant că nu este necesar să se dovedească existența unui impact efectiv asupra comerțului intracomunitar, ci doar faptul că măsura este susceptibilă să influențeze aceste schimburi.

Totodată, Comisia Europeană a reținut, în numeroase decizii, că anumite măsuri cu impact exclusiv local, destinate furnizării unor servicii publice prestate într-o arie geografică limitată și fără vocație de extindere pe piața internă a Uniunii Europene, pot avea un efect nesemnificativ sau chiar inexistent asupra schimburilor comerciale dintre statele membre.

În cazul de față, analiza vizează investiția realizată de **UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol** prin participarea la majorarea capitalului social al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.**, operatorul serviciului public de transport local de persoane din aria teritorială de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol.

Activitatea desfășurată de societate este circumscrisă prestării unui **serviciu public de transport local de persoane**, în baza unui contract de delegare a gestiunii serviciului public, serviciu destinat satisfacerii nevoilor de mobilitate ale comunității locale. Din această perspectivă, activitatea societății are o arie de desfășurare limitată



la nivelul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol.

În măsura în care, în urma aplicării **Testului Investitorului Privat Prudent**, se concluzionează că aportul de capital este realizat în condiții comparabile cu cele pe care le-ar accepta un investitor privat aflat într-o situație similară, măsura nu conferă un avantaj economic în sensul art. 107 alin. (1) TFUE. În aceste condiții, analiza detaliată a efectului asupra concurenței și schimburilor comerciale dintre statele membre nu mai este determinantă pentru calificarea juridică a măsurii.

Cu toate acestea, având în vedere caracterul local al serviciului prestat de ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., precum și natura investiției analizate, se poate aprecia că măsura este puțin probabil să producă efecte semnificative asupra concurenței la nivelul pieței interne sau asupra schimburilor comerciale dintre statele membre ale Uniunii Europene.

2.3 Concluzii privind aplicarea art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Functionarea Uniunii Europene

În vederea prevenirii acordării unui ajutor de stat incompatibil cu piața internă, dreptul Uniunii Europene și practica decizională a Comisiei Europene au consacrat **Testul Investitorului Privat Prudent (TIPP)** ca instrument de analiză a intervențiilor economice realizate de autoritățile publice. Prin aplicarea acestui test se urmărește stabilirea faptului dacă investiția realizată de o autoritate publică este justificată din punct de vedere economic și dacă aceasta corespunde comportamentului pe care l-ar adopta un investitor privat prudent aflat în condiții comparabile de piață.

În jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene s-a statuat în mod constant că o măsură adoptată de stat nu constituie ajutor de stat atunci când beneficiarul nu obține un avantaj economic pe care nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață. În consecință, aportul de capital realizat de o autoritate publică nu intră sub incidența art. 107 alin. (1) TFUE dacă investiția este efectuată în condiții pe care le-ar accepta și un investitor privat orientat către obținerea unui randament economic rezonabil. De asemenea, calificarea unei măsuri drept ajutor de stat presupune îndeplinirea **cumulativă** a celor patru condiții prevăzute de art. 107 alin. (1) TFUE, respectiv: utilizarea resurselor de stat, acordarea unui avantaj economic, caracterul selectiv al măsurii și existența unui efect potențial asupra concurenței și schimburilor comerciale dintre statele membre. Lipsa oricăreia dintre aceste condiții exclude calificarea măsurii ca ajutor de stat.

În cadrul prezentului studiu, **Testul Investitorului Privat Prudent** este utilizat pentru a analiza dacă participarea UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol, în calitate de asociați ai ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., la majorarea capitalului



social prin aport în numerar este justificată din punct de vedere economic și dacă aceasta conferă sau nu societății un avantaj economic în sensul art. 107 alin. (1) TFUE.

În acest scop, au fost analizate perspectivele economico-financiare ale societății, necesitatea investiției, rentabilitatea estimată, riscurile asociate și beneficiile economice așteptate, astfel încât să se poată aprecia dacă decizia de investiție este comparabilă cu cea pe care ar adopta-o un investitor privat prudent aflat într-o situație similară.

În măsura în care analiza efectuată prin aplicarea TIPP demonstrează că investiția este justificată din punct de vedere economic și că un investitor privat prudent ar fi realizat aceeași operațiune în condiții comparabile, aportul de capital nu conferă societății un avantaj economic în sensul art. 107 alin. (1) TFUE și, în consecință, nu poate fi calificat drept ajutor de stat.

2.4 Piata specifică

Activitatea desfășurată de ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. se încadrează în categoria **serviciilor comunitare de utilități publice**, fiind organizată și prestată în conformitate cu prevederile **Legii nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice**, republicată, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale **Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local**.

Potrivit Legii nr. 51/2006, serviciile comunitare de utilități publice reprezintă ansamblul activităților organizate și reglementate în scopul satisfacerii nevoilor esențiale ale colectivităților locale, fiind caracterizate prin continuitate, accesibilitate, eficiență economică și orientare către interesul public. În acest context, serviciul public de transport local de persoane reprezintă un **serviciu economic de interes general (SIEG)**, organizat și prestat sub autoritatea administrației publice locale, în baza unui contract de delegare a gestiunii serviciului public și cu respectarea obligațiilor specifice de serviciu public.

Serviciul prestat de ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. prezintă principalele caracteristici specifice serviciilor comunitare de utilități publice:

- are un pronunțat caracter economico-social;
- răspunde unor nevoi esențiale ale comunității locale;
- este prestat în mod continuu și permanent;
- necesită existența unei infrastructuri și a unei baze materiale specifice;
- este organizat sub autoritatea administrației publice locale;
- este gestionat pe principii de eficiență economică și continuitate a serviciului;
- este finanțat atât din veniturile proprii obținute din exploatare, cât și, după caz, din compensații și alocații bugetare acordate în condițiile legii.



În conformitate cu legislația aplicabilă, organizarea serviciului public de transport local trebuie să asigure respectarea unor principii fundamentale, dintre care cele mai importante sunt:

- continuitatea serviciului;
- accesibilitatea egală și nediscriminatorie pentru utilizatori;
- adaptarea permanentă la cerințele de mobilitate ale populației;
- transparența și protecția intereselor utilizatorilor;
- eficiența economică și utilizarea judicioasă a resurselor publice.

Din perspectiva **Testului Investitorului Privat Prudent**, definirea pieței relevante prezintă o importanță deosebită, întrucât permite evaluarea contextului economic în care este realizată investiția și identificarea caracteristicilor specifice activității desfășurate de societate. În cazul de față, ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. își desfășoară activitatea pe piața serviciilor publice de transport local de persoane din orașele Eforie și Techirghiol, în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului public încheiat cu Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol.

Activitatea societății este limitată teritorial la aria de competență stabilită prin actele de delegare și este supusă obligațiilor de serviciu public prevăzute de legislația națională și europeană aplicabilă serviciilor economice de interes general. Specificul acestei piețe presupune realizarea unor investiții semnificative în infrastructură, mijloace de transport, baze de întreținere și sisteme informatice, precum și menținerea unui nivel ridicat al calității și continuității serviciului public.

În acest context, participarea acționarului unic la finanțarea investițiilor trebuie analizată din perspectiva comportamentului pe care l-ar adopta un investitor privat prudent aflat într-o situație comparabilă, având în vedere atât obligațiile specifice serviciului public, cât și perspectivele economice și financiare ale societății.

Potrivit prevederilor **Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local**, serviciul public de transport local de persoane se organizează și se desfășoară prin intermediul infrastructurii specifice aparținând, după caz, domeniului public sau privat al unităților administrativ-teritoriale ori al asociațiilor de dezvoltare intercomunitară. Ansamblul acestor elemente formează sistemul de transport public local, aflat în responsabilitatea autorităților administrației publice locale.

În conformitate cu dispozițiile legale, serviciul public de transport local de persoane prin curse regulate este prestat de operatori licențiați sau transportatori autorizați, în baza unui contract de delegare a gestiunii serviciului public și cu respectarea condițiilor stabilite de autoritatea competentă. Principalele caracteristici ale serviciului public de transport local sunt următoarele:

- este prestat pe raza administrativ-teritorială a unității administrativ-teritoriale sau a asociației de dezvoltare intercomunitară competente;



- se desfășoară pe trasee și programe de circulație aprobate de autoritatea deliberativă competentă;
- este realizat cu mijloace de transport autorizate, aflate în proprietatea operatorului, în leasing sau puse la dispoziție de autoritatea publică;
- îmbarcarea și debarcarea călătorilor se realizează în stații stabilite prin programul de transport;
- serviciul este prestat pe baza tarifelor aprobate și a titlurilor de călătorie emise conform legislației aplicabile;
- autoritățile administrației publice locale exercită competențe exclusive privind organizarea, reglementarea și monitorizarea serviciului public de transport local;
- autoritatea competentă poate impune operatorului obligații de serviciu public și poate acorda, în condițiile legii și ale **Regulamentului (CE) nr. 1370/2007**, drepturi exclusive și/sau compensații pentru îndeplinirea acestora.

Obligațiile de serviciu public reprezintă cerințe stabilite de autoritatea competentă pentru asigurarea unui serviciu de transport de interes general pe care un operator economic, dacă ar urmări exclusiv propriul interes comercial, nu și le-ar asuma sau nu le-ar presta în aceeași măsură și în aceleași condiții fără o contraprestație corespunzătoare.

În vederea asigurării continuității serviciului public, componentele sistemului de transport local, inclusiv infrastructura și mijloacele de transport aparținând unității administrativ-teritoriale, pot fi date în administrare sau puse la dispoziția operatorului desemnat prin contractul de delegare a gestiunii, cu respectarea regimului juridic al proprietății publice și a prevederilor legale incidente.

Aceste particularități evidențiază faptul că ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. își desfășoară activitatea într-un cadru juridic specific serviciilor economice de interes general (SIEG), în care obiectivul urmărit nu este exclusiv maximizarea profitului, ci și asigurarea continuității, accesibilității și calității serviciului public de transport.

În consecință, analiza realizată prin **Testul Investitorului Privat Prudent** trebuie să țină seama atât de perspectivele economico-financiare ale societății, cât și de obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare a gestiunii.

În cazul ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., gestiunea serviciului public de transport persoane a fost delegată de Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol, în baza **Hotărârii Consiliului Local nr. 45 din 13.03.2026**, prin care a fost aprobată atribuirea **Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol**, înregistrat sub nr. 5/06.08.2026.



Contractul de delegare reglementează condițiile de organizare și prestare a serviciului public de transport local de persoane, stabilind drepturile și obligațiile părților, obligațiile de serviciu public asumate de operator, mecanismul de compensare, indicatorii de performanță, precum și condițiile privind finanțarea și realizarea investițiilor necesare pentru asigurarea continuității, accesibilității și calității serviciului public.

ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. prestează serviciul public de transport local de persoane pe aria de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol, utilizând infrastructura operațională proprie, care asigură desfășurarea activităților de exploatare, întreținere și suport logistic necesare funcționării serviciului public.

Infrastructura specifică serviciului public de transport local de persoane este alcătuită din ansamblul bunurilor, construcțiilor, instalațiilor și echipamentelor necesare desfășurării în condiții de continuitate, siguranță și eficiență a activității de transport. Aceasta cuprinde, în principal, autobuzele, clădirile administrative, instalațiile tehnice, stațiile de alimentare cu energie electrică, liniile autorizate pentru efectuarea inspecțiilor tehnice periodice (I.T.P.), depozitele de materiale și piese de schimb, platformele de parcare și exploatare, precum și celelalte dotări necesare administrării și operării flotei de vehicule.

În cazul ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., infrastructura tehnico-operativă este organizată în cadrul parcului auto și asigură toate funcțiunile necesare exploatării serviciului public de transport local de persoane. Pe perioada de implementare și derulare a proiectelor Societatea asigură efectuarea inspecțiilor tehnice întreținerea preventivă și corectivă a autobuzelor, alimentarea acestora, precum și coordonarea activităților administrative și operaționale.

Existența unei infrastructuri adecvate reprezintă o condiție esențială pentru asigurarea continuității și calității serviciului public de transport, precum și pentru respectarea obligațiilor de serviciu public asumate de societate prin Contractul de delegare a gestiunii. Totodată dezvoltarea acestei infrastructuri contribuie la creșterea eficienței operaționale, reducerea costurilor de exploatare și îmbunătățirea performanței economico-financiare a societății, aspecte relevante în analiza realizată prin Testul Investitorului Privat Prudent (TIPP).

Serviciul public de transport local de persoane este prestat în baza infrastructurii specifice aflate, de regulă, în proprietatea sau administrarea unității administrativ-teritoriale și puse la dispoziția operatorului prin Contractul de delegare a gestiunii serviciului public. Această infrastructură include spațiile administrative, platformele de exploatare și parcare, precum și celelalte dotări necesare desfășurării activității.

Din perspectiva concurenței, piața serviciului public de transport local prezintă



particularități specifice serviciilor economice de interes general (SIEG). Concurența se manifestă, în principal, la momentul atribuirii contractului de delegare a gestiunii serviciului public, în condițiile prevăzute de legislația națională și europeană aplicabilă.

Pe durata executării contractului de delegare, operatorul desemnat desfășoară activitatea în baza drepturilor și obligațiilor stabilite prin contract, în aria teritorială pentru care a fost desemnat, fără existența unei concurențe directe din partea altor operatori pentru același serviciu public.

În cazul ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. activitatea este desfășurată exclusiv în baza **Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport persoane în aria teritorială de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Eforie-Techirghiol constituită din orașele Eforie și Techirghiol**, piața relevantă fiind reprezentată de serviciul public de transport local de persoane prestat pe raza administrativ-teritorială a orașelor Eforie și Techirghiol. În acest context, analiza realizată prin Testul Investitorului Privat Prudent are în vedere caracteristicile specifice acestei piețe reglementate, obligațiile de serviciu public asumate de operator și necesitatea realizării investițiilor pentru asigurarea continuității și calității serviciului public.

2.5 Scenariile analizate în cadrul Testului Investitorului Privat Prudent (TIPP)

În vederea evaluării măsurii propuse din perspectiva prevederilor **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**, prezentul studiu analizează următoarele scenarii:

- **Scenariul principal**, constând în participarea **UAT orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol**, în calitate de asociați ai ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., la majorarea capitalului social prin aport în numerar în valoare de **8.350.000 lei**, în vederea finanțării investițiilor necesare desfășurării activității serviciului public de transport local de persoane;
- **Analiza de sensibilitate**, realizată pentru evaluarea robusteții rezultatelor obținute în scenariul principal, prin analizarea impactului modificării principalelor ipoteze economico-financiare asupra eficienței investiției.

Aplicarea **Testului Investitorului Privat Prudent (TIPP)** presupune evaluarea oportunității economice a investiției anterior adoptării deciziei de majorare a capitalului social. Analiza are ca obiectiv stabilirea faptului dacă investiția propusă este justificată din punct de vedere economic și dacă aceasta s-ar încadra în categoria deciziilor pe care le-ar adopta un investitor privat prudent aflat în condiții comparabile de piață.

În acest scop, eficiența economică a investiției este analizată prin utilizarea unor metode de evaluare economico-financiară recunoscute în practica de specialitate,



având în vedere efectele economice generate de investiție în ansamblul său. Analiza urmărește rentabilitatea investiției, impactul asupra performanței economico-financiare a societății, riscurile asociate și capacitatea investiției de a genera beneficii economice pe termen mediu și lung.

În cadrul prezentului studiu, analiza se realizează asupra investiției în valoare totală de **8.350.000 lei**, destinată finanțării activității ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., fără a fi necesară evaluarea individuală a fiecărei componente investiționale, întrucât obiectul Testului Investitorului Privat Prudent îl reprezintă aprecierea eficienței economice a investiției în ansamblul său și comportamentul pe care l-ar adopta un investitor privat prudent în raport cu această investiție.

Rezultatele analizei economico-financiare și concluziile privind existența sau inexistența unui avantaj economic în sensul **art. 107 alin. (1) TFUE** sunt prezentate în capitolele următoare ale prezentului studiu, pe baza datelor financiare și a indicatorilor calculați.

2.6 Particularitățile metodologice privind aplicarea Testului Investitorului Privat Prudent (TIPP)

Testul Investitorului Privat Prudent (TIPP), cunoscut în practica europeană și sub denumirea de **Testul Operatorului Economic în Economia de Piață (MEOT/OEP)**, reprezintă metoda utilizată pentru a determina dacă o intervenție economică realizată de o autoritate publică este comparabilă cu cea pe care ar realiza-o un investitor privat aflat în condiții normale de piață.

Scopul TIPP este de a stabili dacă măsura analizată conferă beneficiarului un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață. În acest sens, comportamentul autorității publice este comparat cu cel al unui investitor privat prudent aflat într-o situație similară, care urmărește obținerea unui randament economic rezonabil.

În aplicarea testului sunt avute în vedere exclusiv drepturile și obligațiile statului în calitate de operator economic, fără a fi luate în considerare aspectele care țin de exercitarea autorității publice, cum ar fi obiectivele sociale, regionale sau alte considerente de politică publică.

Evaluarea conformității unei investiții cu condițiile pieței trebuie realizată **ex ante**, respectiv pe baza informațiilor disponibile la momentul adoptării deciziei de investiție. În mod similar unui investitor privat prudent, autoritatea publică trebuie să fundamenteze decizia pe analize economico-financiare care să demonstreze oportunitatea și rentabilitatea investiției, nefiind suficientă justificarea acesteia prin rezultate constatate ulterior (**ex post**).

Aplicarea TIPP presupune o evaluare globală a investiției, prin analizarea tuturor circumstanțelor relevante ale tranzacției, inclusiv a perspectivelor economico-financiare, a riscurilor asumate și a beneficiilor economice anticipate. În acest context,



analiza nu urmărește oportunitatea măsurii din perspectiva politicilor publice, ci exclusiv dacă un investitor privat prudent ar fi realizat aceeași investiție în condiții comparabile.

În cadrul prezentului studiu, aplicarea TIPP are ca obiect evaluarea participării UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol la majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., prin aport în numerar, în vederea stabilirii dacă această investiție este justificată din punct de vedere economic și dacă respectă principiul investitorului privat prudent consacrat de practica Comisiei Europene și a Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Stabilirea conformității cu condițiile pieței

În aplicarea Testului Investitorului Privat Prudent (TIPP), conformitatea unei intervenții cu condițiile pieței poate fi stabilită fie pe baza unor informații de piață specifice tranzacției, fie prin utilizarea unor metode de evaluare economico-financiară, atunci când astfel de informații nu sunt disponibile.

Conformitatea poate fi stabilită în mod direct în situațiile în care tranzacția este realizată **pari passu**, în aceleași condiții cu investitori privați independenți, sau atunci când aceasta rezultă dintr-o procedură de ofertare deschisă, transparentă, nediscriminatorie și necondiționată.

În cazul analizat, participarea UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol la majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. nu este realizată în condiții **pari passu** și nici nu rezultă dintr-o procedură competitivă de ofertare. În consecință, conformitatea intervenției cu condițiile pieței nu poate fi demonstrată în mod direct.

În aceste condiții, evaluarea se realizează prin aplicarea metodelor economico-financiare specifice Testului Investitorului Privat Prudent, respectiv prin analiza rentabilității investiției și a perspectivelor economice ale societății, astfel încât să se stabilească dacă un investitor privat prudent ar fi adoptat aceeași decizie în circumstanțe comparabile.

1. Analiza comparativă

Analiza comparativă reprezintă una dintre metodele utilizate pentru evaluarea conformității unei tranzacții cu condițiile pieței, prin compararea acesteia cu tranzacții similare realizate între operatori economici privați aflați în circumstanțe comparabile.

Aplicarea acestei metode presupune identificarea unor tranzacții comparabile din perspectiva tipului de investitor, naturii investiției, caracteristicilor pieței și momentului realizării tranzacției. În practică, analiza comparativă conduce, de regulă, la stabilirea unui interval de valori de piață, determinat pe baza unor indicatori statistici, precum media sau mediana tranzacțiilor identificate.

În cazul prezentei investiții, această metodă nu poate fi aplicată, întrucât participarea UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol la majorarea capitalului



social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. reprezintă o operațiune specifică, realizată de asociații societății, pentru care nu pot fi identificate tranzacții comparabile desfășurate în condiții similare de piață.

În consecință, conformitatea intervenției cu principiul investitorului privat prudent va fi evaluată prin metode economico-financiare specifice, bazate pe analiza rentabilității și a eficienței investiției.

2. Alte metode de evaluare

În situațiile în care conformitatea unei tranzacții cu condițiile pieței nu poate fi demonstrată prin analiza comparativă, Testul Investitorului Privat Prudent permite utilizarea unor metode de evaluare economico-financiară recunoscute și general acceptate. Aceste metode trebuie să se bazeze pe date obiective, verificabile și disponibile la momentul adoptării deciziei de investiție, reflectând riscurile și perspectivele economice ale proiectului.

În practica economică și în jurisprudența europeană, cei mai utilizați indicatori pentru evaluarea oportunității unei investiții sunt **Venitul Net Actualizat (VNA/VAN)** și **Rata Internă de Rentabilitate (RIR)**. Acești indicatori permit aprecierea eficienței economice a investiției prin raportare la fluxurile de numerar viitoare estimate și la costul capitalului investit. Potrivit **Comunicării Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (2016/C 262/01)**, Rata Internă de Rentabilitate reprezintă rata de actualizare pentru care valoarea netă actualizată a fluxurilor de numerar este egală cu zero și constituie unul dintre principalele instrumente utilizate pentru aprecierea rentabilității unei investiții.

Aplicarea Testului Investitorului Privat Prudent nu urmărește analiza indicatorilor financiar-contabili ai societății, ci evaluarea eficienței economice a investiției și verificarea faptului că decizia de investiție este comparabilă cu cea pe care ar adopta-o un investitor privat prudent aflat în condiții similare de piață. În cazul de față, participarea UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol, în calitate de asociați ai societății ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., la majorarea capitalului social prin aport în numerar reprezintă o investiție pe termen lung. Având în vedere natura tranzacției și lipsa unor operațiuni comparabile de piață, evaluarea se va realiza prin utilizarea indicatorilor **VAN**, **RIR** și a celorlalți indicatori de eficiență economică, aceștia reprezentând metodele adecvate pentru determinarea rentabilității investiției și pentru verificarea respectării principiului investitorului privat prudent.

În analiza realizată se are în vedere faptul că un investitor privat prudent urmărește obținerea unei rentabilități rezonabile pe termen lung și fundamentează decizia de investiție pe viabilitatea economică a proiectului, evaluând beneficiile anticipate și riscurile asumate. În consecință, eficiența investiției propuse va fi apreciată prin metode de calcul economico-financiare recunoscute în literatura de



specialitate și în practica europeană privind aplicarea Testului Investitorului Privat Prudent.

Prin această metodă de evaluare se verifică dacă UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol, prin decizia de majorare a capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. acționează în același mod în care ar acționa un investitor privat prudent, respectiv dacă decizia de investiție este fundamentată pe criterii de eficiență economică și pe raportul dintre costurile asumate și beneficiile economice anticipate.

În situația în care analiza economico-financiară demonstrează că investiția este rentabilă și justificată din punct de vedere economic, comportamentul autorităților publice este comparabil cu cel al unui investitor privat aflat în condiții similare de piață. În schimb, dacă investiția nu poate fi justificată prin criterii economice, iar aceasta este totuși realizată, poate apărea prezumția existenței unui avantaj economic susceptibil de a constitui ajutor de stat, în măsura în care sunt îndeplinite și celelalte condiții prevăzute de art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.

În condițiile economiei de piață, investițiile sunt finanțate, în mod obișnuit, din surse proprii și/sau din surse atrase, în funcție de capacitatea financiară și de strategia investitorului. În cadrul prezentului studiu sunt analizate scenariile privind participarea UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol la majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. prin aport în numerar, precum și analiza de senzitivitate aferentă acestei investiții. Evaluarea are la bază **Planul de investiții** și **proiecțiile economico-financiare** puse la dispoziție de societate, care includ măsurile propuse pentru derularea activității, creșterea eficienței operaționale, optimizarea costurilor și îmbunătățirea performanței economico-financiare pe termen scurt și mediu. Analiza este realizată în conformitate cu principiile Testului Investitorului Privat Prudent (TIPP), având ca obiectiv verificarea dacă decizia de majorare a capitalului social este fundamentată pe criterii de eficiență economică și dacă un investitor privat prudent, aflat în condiții comparabile de piață, ar fi adoptat o decizie similară.

În acest scop, evaluarea se efectuează **ex ante**, pe baza informațiilor disponibile la data adoptării deciziei de investiție și a proiecțiilor economico-financiare elaborate pentru proiectul de investiții, fără a avea în vedere rezultatele obținute ulterior implementării acestuia.

Testul Investitorului Privat Prudent (TIPP) a fost realizat prin utilizarea indicatorilor economico-financiară prevăzuți în **Comunicarea Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene (2016/C 262/01)**, respectiv **Venitul Net Actualizat (VNA)** și **Rata Internă de Rentabilitate (RIR)**, indicatori utilizați pentru evaluarea rentabilității și eficienței investiției.



În conformitate cu metodologia aplicabilă, analiza include și o **analiză de senzitivitate**, destinată evaluării impactului modificării principalelor ipoteze economico-financiare asupra rentabilității investiției. Această analiză urmărește să evidențieze gradul de reziliență al proiectului în cazul apariției unor variații ale costurilor sau veniturilor estimate și să determine dacă investiția își păstrează viabilitatea economică în condiții mai puțin favorabile.

În cadrul prezentului studiu a fost analizat un scenariu conservator, constând în creșterea cheltuielilor de exploatare aferente activității societății în anul 2027, fără o creștere corespunzătoare a veniturilor.

Conform proiectului societatea are contract de delegare de gestiune pe 18 luni. Societatea a fost înființată din 19.11.2025 și nu a avut activitate până în prezent, fiind constituită cu scopul derulării activității de transport.

În cadrul prezentului studiu a fost analizat un scenariu conservator, constând în menținerea cheltuielilor de exploatare aferente activității societății în anul 2027, la nivelul veniturilor, rezultatul exercițiului anului 2027 fiind 0.

Rezultatele analizei de senzitivitate evidențiază că investiția își păstrează caracterul rentabil și în condițiile acestui scenariu, indicatorii economico-financiar continuând să susțină oportunitatea realizării investiției.

Pe baza rezultatelor obținute în scenariul de bază și în analiza de senzitivitate, prezentul studiu evaluează dacă participarea **UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol**, în calitate de asociați ai ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., la majorarea capitalului social prin aport în numerar se încadrează în comportamentul pe care l-ar adopta un investitor privat prudent aflat în condiții normale de piață, în sensul prevederilor **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**.

Pentru o mai bună înțelegere a indicatorilor semnificativi pentru aprecierea nivelului de eficiența economică a proiectului investițional evaluat, aceștia sunt prezentați în cele ce urmează:

a) Investiția totală

Pentru o mai bună înțelegere a indicatorilor utilizați în evaluarea eficienței economice a investiției, în continuare sunt prezentate principalele concepte și relațiile de calcul aplicate în cadrul Testului Investitorului Privat Prudent (TIPP). **Investiția totală** reprezintă efortul financiar necesar realizării proiectului investițional și cuprinde totalitatea cheltuielilor aferente implementării acestuia, respectiv achiziția activelor, echipamentele, precum și celelalte costuri necesare punerii în funcțiune și exploatării investiției. Aceste cheltuieli sunt efectuate în prezent, în vederea obținerii unor beneficii economice viitoare, fiind influențate de factori precum evoluția prețurilor, costul capitalului, inflația, nivelul riscului și modificările cadrului economic și fiscal.



În analiza economico-financiară, investiția este exprimată atât în valoare nominală, cât și în valoare actualizată, prin aplicarea unei rate de actualizare care reflectă valoarea în timp a banilor. Actualizarea investiției permite compararea efortului investițional inițial cu beneficiile economice estimate pe întreaga durată de viață a proiectului. Metodologiile de analiză investițională recomandă actualizarea investiției la momentul începerii realizării acesteia, acesta reprezentând momentul de referință pentru calculul indicatorilor de eficiență economică.

Relația de calcul este următoarea:

$$I_{act} = \sum_{h=1}^d I_h * \frac{1}{(1+a)^h}$$

unde:

- **I_{act}** – investiția actualizată la momentul începerii realizării investiției;
- **I_h** – investiția efectuată în anul h ;
- **h** – anul în care este efectuată investiția;
- **d** – durata de realizare a investiției;
- **a** – rata (coeficientul) de actualizare..

Investiția actualizată constituie baza pentru determinarea principalilor indicatori de eficiență economică utilizați în prezentul studiu, respectiv **Venitul Net Actualizat (VNA)** și **Rata Internă de Rentabilitate (RIR)**, care permit evaluarea oportunității economice a majorării capitalului social al **ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L.** și verificarea respectării principiului investitorului privat prudent.

b) Cheltuielile de producție

Cheltuielile de producție reprezintă totalitatea cheltuielilor necesare desfășurării activității și realizării serviciilor prestate de societate, incluzând, în principal, cheltuielile cu materialele, energia, cheltuielile salariale, contribuțiile aferente, amortizarea, serviciile executate de terți și celelalte cheltuieli de exploatare.

În cadrul analizei investiționale, cheltuielile sunt estimate pe întreaga perioadă de realizare și funcționare a investiției și sunt actualizate pentru a reflecta valoarea în timp a banilor, prin utilizarea ratei de actualizare. Actualizarea acestora permite compararea costurilor aferente investiției cu beneficiile economice estimate și constituie un element esențial în determinarea indicatorilor de eficiență economică.

Relația de calcul este:

$$C_{\{act\}} = \sum_{h=1}^{d+D} C_h * \frac{1}{(1+a)^h}$$



unde:

- **Cact** – cheltuielile de producție actualizate;
- **Ch** – cheltuielile de producție aferente anului h ;
- **h** – anul în care sunt efectuate cheltuielile;
- **d** – durata de realizare a investiției;
- **D** – durata de funcționare a obiectivului investițional;
- **a** – rata (coeficientul) de actualizare.

c) Veniturile

Veniturile reprezintă totalitatea încasărilor estimate a fi generate de exploatarea investiției și de desfășurarea activității societății, incluzând veniturile obținute din prestarea serviciului public de transport local de persoane, precum și celelalte venituri din exploatare. Acestea sunt prognozate pe întreaga perioadă de analiză, atât pentru durata de realizare a investiției, cât și pentru perioada de funcționare a acesteia. În analiza economico-financiară, veniturile sunt actualizate prin utilizarea ratei de actualizare, pentru a reflecta valoarea în timp a banilor și pentru a permite determinarea indicatorilor de eficiență economică ai investiției.

Relația de calcul este:

$$V_{\{act\}} = \sum_{h=1}^{(d+D)V} * \frac{1}{(1+a)^h}$$

unde:

- **Vact** – veniturile actualizate la momentul începerii realizării investiției;
- **Vh** – veniturile estimate pentru anul h ;
- **h** – anul în care sunt obținute veniturile;
- **d** – durata de realizare a investiției;
- **D** – durata de funcționare a obiectivului investițional;
- **a** – rata (coeficientul) de actualizare.

Indicatorii prezentați anterior, respectiv **investiția totală**, **cheltuielile de producție** și **veniturile**, reprezintă **indicatori de volum**, exprimați în lei. Aceștia oferă o imagine asupra dimensiunii investiției și a fluxurilor financiare estimate, fără a reflecta în mod direct eficiența economică a proiectului. Evaluarea eficienței investiției se realizează prin intermediul indicatorilor specifici, precum **Venitul Net Actualizat (VNA)** și **Rata Internă de Rentabilitate (RIR)**, prezentați în continuare.

d) Fluxul de numerar (Cash-flow)

Fluxul de numerar (Cash-flow) reprezintă diferența dintre veniturile și cheltuielile generate de investiție într-o anumită perioadă și reflectă capacitatea acesteia de a genera disponibilități bănești pe parcursul implementării și exploatării proiectului. Acesta constituie unul dintre principalii indicatori utilizați în analiza



eficienței economice a investiției și stă la baza determinării indicatorilor **Venitul Net Actualizat (VNA)** și **Rata Internă de Rentabilitate (RIR)**. În cadrul prezentului studiu, fluxurile de numerar sunt estimate pentru întreaga perioadă de realizare și funcționare a investiției și sunt actualizate prin aplicarea ratei de actualizare, pentru a reflecta valoarea în timp a banilor.

Relația de calcul este:

$$F_h = \frac{V_h - (I_h + C_h)}{(1 + a)^h}$$

unde $h = 1, 2, \dots, d + D$.

în care:

- **F_h** – fluxul de numerar aferent anului h ;
- **V_h** – veniturile estimate pentru anul h ;
- **I_h** – investiția realizată în anul h ;
- **C_h** – cheltuielile de producție aferente anului h ;
- **h** – anul de analiză;
- **d** – durata de realizare a investiției;
- **D** – durata de funcționare a obiectivului investițional;
- **a** – rata (coeficientul) de actualizare.

Fluxul de numerar actualizat reprezintă elementul de bază utilizat în determinarea rentabilității investiției și în aprecierea oportunității economice a majorării capitalului social din perspectiva principiului investitorului privat prudent.

e) Durata de recuperare a investiției

Durata de recuperare a investiției reprezintă perioada necesară pentru recuperarea investiției inițiale din fluxurile nete de numerar generate de proiect. Acest indicator exprimă intervalul de timp în care valoarea cumulată a fluxurilor de numerar actualizate devine egală cu valoarea investiției realizate. În analiza investițională, durata de recuperare constituie un indicator relevant al riscului investiției, o perioadă mai redusă de recuperare reflectând, în general, un grad mai ridicat de atractivitate economică.

Relația de calcul este:

$$\sum_{h=1}^{d+D} \frac{V_h - (I_h + C_h)}{(1 + a)^h} = 0$$



unde:

- T – durata de recuperare a investiției;
- V_h – veniturile estimate pentru anul h ;
- I_h – investiția realizată în anul h ;
- C_h – cheltuielile de producție aferente anului h ;
- h – anul de analiză;
- d – durata de realizare a investiției;
- a – rata (coeficientul) de actualizare.

Indicatorul evidențiază momentul în care fluxurile nete de numerar actualizate generate de investiție compensează integral efortul investițional, respectiv momentul în care investiția este recuperată din punct de vedere economic.

f) Venitul Net Actualizat (VNA)

Venitul Net Actualizat (VNA) reprezintă unul dintre principalii indicatori utilizați în evaluarea eficienței economice a investițiilor și exprimă diferența dintre valoarea actualizată a veniturilor estimate și valoarea actualizată a investiției și a cheltuielilor de exploatare aferente proiectului. Un VNA pozitiv indică faptul că investiția generează beneficii economice suficiente pentru acoperirea costurilor actualizate și obținerea unui randament superior ratei de actualizare utilizate, în timp ce un VNA negativ evidențiază faptul că investiția nu își recuperează integral costurile actualizate.

Relația de calcul este:

$$VNA = \sum_{h=1}^{(d+D)} V * \frac{1}{(1+a)^h} - \sum_{h=1}^{(d+D)} (I_h + C_h) * \frac{1}{(1+a)^h}$$

unde:

- **VNA** – Venitul Net Actualizat;
- V_h – veniturile estimate pentru anul h ;
- I_h – investiția realizată în anul h ;
- C_h – cheltuielile de producție aferente anului h ;
- h – anul de analiză;
- d – durata de realizare a investiției;
- D – durata de funcționare a obiectivului investițional;
- a – rata (coeficientul) de actualizare.

g) Raportul venituri/costuri (Benefit–Cost Ratio)



Raportul venituri/costuri (R) exprimă raportul dintre valoarea actualizată a veniturilor estimate și valoarea actualizată a investiției și a cheltuielilor de exploatare aferente proiectului. Indicatorul permite evaluarea eficienței economice a investiției prin compararea beneficiilor estimate cu efortul investițional necesar realizării și exploatării acesteia. Pentru asigurarea comparabilității fluxurilor financiare generate în momente diferite de timp, atât veniturile, cât și costurile sunt actualizate utilizând aceeași rată de actualizare.

Relația de calcul este:
$$Re = \frac{\sum_{h=1}^{(d+D)} V_h \cdot \frac{1}{(1+a)^h}}{\sum_{h=1}^{(d+D)} (I_h + C_h) \cdot \frac{1}{(1+a)^h}}$$

unde:

- **Re** – raportul dintre veniturile actualizate și costurile actualizate;
- **V_h** – veniturile estimate pentru anul *h*;
- **I_h** – investiția realizată în anul *h*;
- **C_h** – cheltuielile de producție aferente anului *h*;
- **h** – anul de analiză;
- **d** – durata de realizare a investiției;
- **D** – durata de funcționare a obiectivului investițional;
- **a** – rata (coeficientul) de actualizare.

Interpretarea indicatorului este următoarea:

- **Re > 1** – investiția este eficientă din punct de vedere economic, valoarea actualizată a beneficiilor depășind valoarea actualizată a costurilor;
- **Re = 1** – veniturile actualizate sunt egale cu costurile actualizate, investiția recuperându-și integral costurile fără a genera un surplus economic;
- **Re < 1** – valoarea actualizată a costurilor depășește valoarea actualizată a veniturilor, ceea ce indică o eficiență economică redusă și impune o analiză suplimentară în cadrul evaluării investiției.

Raportul venituri/costuri reprezintă unul dintre indicatorii utilizați în cadrul Testului Investitorului Privat Prudent și se interpretează împreună cu Venitul Net Actualizat (VNA), Rata Internă de Rentabilitate (RIR) și ceilalți indicatori economico-financiar, fără ca valoarea sa să conducă, în mod individual, la concluzia existenței sau inexistenței ajutorului de stat.

h) Randamentul economic al investiției

Randamentul economic al investiției exprimă venitul net actualizat obținut pentru fiecare leu investit și reprezintă un indicator sintetic al eficienței economice a



investiției. Acesta evidențiază capacitatea proiectului de a genera valoare economică raportată la efortul investițional actualizat.

Relația de calcul este:

$$Re = \frac{\sum_{h=1}^{(d+D)} (V_h - (I_h + C_h)) * \frac{1}{(1+a)^h}}{\sum_{h=1}^d I_h * \frac{1}{(1+a)^h}}$$

unde:

- **Re** – randamentul economic al investiției;
- **V_h** – veniturile estimate pentru anul *h*;
- **I_h** – investiția realizată în anul *h*;
- **C_h** – cheltuielile de producție aferente anului *h*;
- **h** – anul de analiză;
- **d** – durata de realizare a investiției;
- **D** – durata de funcționare a obiectivului investițional;
- **a** – rata (coeficientul) de actualizare.

Cu cât valoarea acestui indicator este mai ridicată, cu atât investiția generează un venit net mai mare raportat la capitalul investit, reflectând un nivel superior al eficienței economice.

i) Cheltuieli specifice recalculate

Cheltuielile specifice recalculate reprezintă raportul dintre costurile totale actualizate ale investiției și veniturile actualizate estimate, exprimând efortul economic total necesar pentru obținerea unei unități de venit. Indicatorul permite evaluarea eficienței utilizării resurselor investite pe întreaga perioadă de analiză.

Relația de calcul este:

$$K = \frac{\sum_{h=1}^{(d+D)} (I_h + C_h) * \frac{1}{(1+a)^h}}{\sum_{h=1}^{(d+D)} V_h * \frac{1}{(1+a)^h}}$$

unde:

- **K** – cheltuielile specifice recalculate;
- **I_h** – investiția realizată în anul *h*;
- **C_h** – cheltuielile de producție aferente anului *h*;
- **V_h** – veniturile estimate pentru anul *h*;
- **h** – anul de analiză;
- **d** – durata de realizare a investiției;
- **D** – durata de funcționare a obiectivului investițional;
- **a** – rata (coeficientul) de actualizare.



Un nivel mai redus al indicatorului K reflectă o utilizare mai eficientă a resurselor financiare, respectiv un cost total actualizat mai mic pentru obținerea unei unități de venit actualizat.

j) Rata Internă de Rentabilitate (RIR)

Rata Internă de Rentabilitate (RIR) reprezintă rata de actualizare pentru care **Venitul Net Actualizat (VNA)** al investiției este egal cu zero. Acest indicator exprimă rentabilitatea intrinsecă a investiției și constituie unul dintre principalii indicatori utilizați în evaluarea eficienței economico-financiare a unui proiect investițional. Rata Internă de Rentabilitate reflectă capacitatea investiției de a genera fluxuri de numerar suficiente pentru recuperarea integrală a investiției și a cheltuielilor aferente, fiind utilizată pentru aprecierea atractivității economice a proiectului. Cu cât valoarea RIR este mai ridicată în raport cu rata de actualizare utilizată în analiză, cu atât investiția prezintă un nivel mai ridicat de eficiență economică.

Relația de calcul este:

Expresia analitică a indicatorului este:

$$RIR = \min + (\max - \min) \cdot \frac{VNA+}{(VNA+ + |VNA--|)}$$

Calculul ratei interne de rentabilitate calculată pentru analiza economică se numește rata internă de rentabilitate economică (RIRE) și pentru analiza financiară este rata internă de rentabilitate financiară (RIRF).

Pentru investiția evaluată cele două rate interne de rentabilitate sunt:

- pentru analiza economică: RIRE = 0,248 (24,80%)
- pentru analiza financiară: RIRF = 0,199 (19,90%)

În funcție de natura fluxurilor analizate, rata internă de rentabilitate poate fi determinată atât pentru analiza economică, sub forma **Ratei Interne de Rentabilitate Economică (RIRE)**, cât și pentru analiza financiară, sub forma **Ratei Interne de Rentabilitate Financiară (RIRF)**.

RIRE reflectă eficiența economică globală a investiției, în timp ce RIRF exprimă rentabilitatea acesteia din perspectiva investitorului, pe baza fluxurilor financiare efective suportate și încasate de acesta.

Se constată că obiectivul analizat este mai eficient la nivel macroeconomic, decât la nivel microeconomic. Aceasta situație este cauzată de faptul că agentul economic suportă în plus o serie de cheltuieli care nu se regăsesc la nivel macroeconomic, unde acestea sunt venituri.

Acest indicator are o importanță deosebită în selectarea variantelor de investiții și în urmărirea ulterioară a factorilor de influență, el arată puterea economică a viitorului obiectiv, gradul de suportabilitate al acestuia, nivelul maxim până la care se pot modifica influențele negative (costul capitalului, rata inflației, creșterea puterii economice a concurenței etc.) fără ca unitatea economică să intre pe pierderi.

Presupunând, în situația analizată, aferent primului scenariu, ca factorii de



influența sunt reprezentată de creșterea anuală constantă a taxelor, dobânzilor (poate fi rata inflației sau alți factori perturbatori) rezulta în primul scenariu ca obiectivul economic va suporta o creștere a taxelor, dobânzilor, la nivelul analizei financiare de 19,90%, când venitul net actualizat este zero. Peste acest nivel întreprinderea va lucra cu pierderi (venitul net actualizat este negativ).

3. Concluzii

Analiza economico-financiară realizată în cadrul prezentului Test al Investitorului Privat Prudent (TIPP) a avut ca obiect evaluarea oportunității participării UAT Orașul Eforie și UAT Orașul Techirghiol, în calitate de asociați ai ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., la majorarea capitalului social prin aport în numerar, din perspectiva comportamentului pe care l-ar adopta un investitor privat prudent aflat în condiții normale de piață.

Analiza nu urmărește oportunitatea investiției publice în sine, ci verificarea dacă măsura adoptată este una pe care un investitor privat prudent, aflat într-o situație comparabilă și având la dispoziție aceleași informații la momentul deciziei, ar fi putut să o accepte din perspectivă economică.

Întrucât proiectul privind înființarea transportului public de persoane se află în etapa de finalizare, iar la data întocmirii prezentului studiu sunt disponibile unele date tehnico-economice finale (deviz general, costuri de exploatare, economii estimate și fluxuri financiare viitoare), **avantajul economic viitor nu poate fi cuantificat în mod riguros.**

Totuși, este rezonabil să se considere că investiția va genera pentru ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. beneficii economice constând în:

- îmbunătățirea condițiilor de operare;
- creșterea eficienței activității de transport;
- diminuarea riscului de avarii și întreruperi;
- prelungirea duratei de utilizare a infrastructurii.

Aceste beneficii vor putea fi cuantificate după finalizarea documentației tehnico-economice și aprobarea indicatorilor investiției.

Pentru calcul a fost folosit doar ce a putut fi documentat:

S-a avut în vedere bugetul societății pe anul 2026 și 2027 care este de **8.331.471 lei.**

Avantajele economice viitoare rezultate din reconstruirea autobazei nu au fost incluse în calculele financiare, întrucât nu există încă date tehnico-economice suficiente pentru o estimare credibilă.

Prin urmare, analiza TIPP s-a bazat exclusiv pe elementele certe și documentate existente la data adoptării hotărârii.

În aceste condiții, măsura analizată este compatibilă cu principiul investitorului privat prudent și nu conferă societății un avantaj economic pe care aceasta nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață.

Prin urmare, din perspectiva criteriului prevăzut la art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, majorarea capitalului social prin aport în numerar nu constituie ajutor de stat, în măsura în care sunt îndeplinite condițiile



rezultate din prezenta analiză economico-financiară.

În concluzie, participarea UAT orașul Eforie și UAT orașul Techirghiol la majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L., prin aport în numerar, poate fi considerată compatibilă cu principiul investitorului privat prudent, întrucât decizia de investiție este fundamentată pe considerente economice și financiare comparabile cu cele pe care le-ar avea în vedere un investitor privat aflat într-o situație similară.

În urma analizei economico-financiare și a calculelor efectuate, investiția poate fi apreciată ca fiind eficientă din punct de vedere economic, indicatorii de eficiență confirmați în cadrul prezentului studiu evidențiind capacitatea acesteia de a genera beneficii economice și de a asigura recuperarea capitalului investit într-un orizont de timp rezonabil.

Totodată, analiza de realizată asupra scenariului de bază demonstrează că investiția își menține caracteristicile de eficiență și în condițiile modificării principalilor factori de influență, nivelul indicatorilor economico-financiară rămânând în limite acceptabile.

Majorarea capitalului social urmărește asigurarea resurselor financiare necesare operării transportului public de persoane electric.

Noul obiectiv de investiții va include spații destinate garării autobuzelor electrice, stații rapide și lente de încărcare, toate proiectate și echipate conform cerințelor actuale privind eficiența energetică și exploatarea unui transport public modern.

Având în vedere rezultatele analizei economico-financiare și indicatorii de eficiență calculați, se poate aprecia că participarea UAT orașul Eforie și UAT orașul Techirghiol, în calitate de asociați, la majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. prin aport în numerar reprezintă o decizie fundamentată pe criterii economice comparabile cu cele pe care le-ar avea în vedere un investitor privat prudent aflat într-o situație similară.

În consecință, în măsura în care ipotezele și proiecțiile economico-financiare care au stat la baza prezentului studiu se confirmă, măsura analizată este compatibilă cu principiul investitorului privat prudent și nu conferă societății un avantaj economic care nu ar fi fost obținut în condiții normale de piață, în sensul art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene.

Prin urmare, majorarea capitalului social al ADI TRANSPORT EFORIE S.R.L. cu suma de 8.350.000 lei, prin participarea UAT orașul Eforie și UAT orașul Techirghiol, nu constituie ajutor de stat, întrucât investiția este justificată din perspectiva unui investitor privat prudent și este fundamentată pe o analiză economico-financiară care demonstrează caracterul său rentabil și sustenabil.



4. Declarație de conformitate

Prin prezenta, declar că, în limita informațiilor și documentelor puse la dispoziție de beneficiar, precum și a verificărilor efectuate, afirmațiile, analizele și concluziile cuprinse în prezentul **Studiu privind aplicarea Testului Investitorului Privat Prudent** sunt formulate cu bună-credință, reflectă opinia profesională independentă a autorului și sunt întemeiate pe datele și informațiile disponibile la data elaborării studiului.

Analizele și concluziile prezentate sunt fundamentate exclusiv pe ipotezele, datele economico-financiare și documentele analizate și sunt limitate de acestea. Orice modificare a premiselor avute în vedere sau apariția unor informații suplimentare poate determina revizuirea concluziilor prezentului studiu.

Declar că nu dețin niciun interes patrimonial, financiar sau de altă natură în legătură cu obiectul prezentului studiu ori cu părțile implicate și că nu există împrejurări care să afecteze independența, obiectivitatea sau imparțialitatea analizei realizate.

Onorariul aferent elaborării prezentului studiu nu este condiționat de rezultatul analizei, de formularea unei anumite concluzii sau de adoptarea unei anumite decizii de către beneficiar ori de orice altă autoritate.

Prezentul studiu a fost întocmit cu respectarea legislației naționale și a dreptului Uniunii Europene în materia ajutorului de stat, având în vedere prevederile **art. 107 alin. (1) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**, Comunicarea Comisiei Europene privind noțiunea de ajutor de stat, precum și principiile specifice **Testului Investitorului Privat Prudent (Market Economy Operator Test – MEOT)**.

Autorul studiului își asumă responsabilitatea profesională pentru analizele și concluziile formulate în prezentul document, în limitele informațiilor disponibile și ale metodologiei aplicate.

Mulțumim pentru încrederea acordată și apreciem oportunitatea colaborării. Rămânem la dispoziția beneficiarului pentru orice clarificări sau informații suplimentare referitoare la prezentul studiu.

Data: 18.08.2026

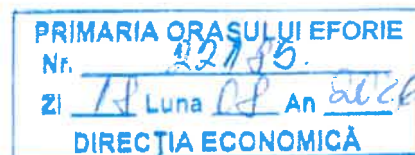


**Ioanei Dobrița-Birou de Arbitru, Birou Expert Contabil,
Auditor Financiar Consultant Fiscal si Evaluator.**



PROCES-VERBAL PREDARE -PRIMIRE

nr. 1 din 18.08.2026



încheiat între

IOANEI DOBRIȚA - BIROU DE ARBITRU, BIROU EXPERT CONTABIL, AUDITOR FINANCIAR, CONSULTANT FISCAL ȘI EVALUATOR , cu sediul în str. Theodor Burada, nr. 26, Constanța, jud. Constanța

ȘI

ORAȘUL EFORIE cu sediul în Eforie SUD, Jud. Constanța identificata prin CUI 4617794

Privind predarea raportului de expertiza si evaluare întreprindere (TIPP) Testul Investitorului Privat Prudent conform Contractului de prestări servicii nr. 85073 din 04.08.2026.

IOANEI DOBRIȚA - BIROU DE ARBITRU,
BIROU EXPERT CONTABIL, AUDITOR
FINANCIAR, CONSULTANT FISCAL
ȘI EVALUATOR



ORAȘUL EFORIE

