



HOTĂRÂREA nr. 308
din 17.07.2026

privind aprobarea „Studiului de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local între UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Dezvoltare Transport Public Banatul Montan”, delegarea directă a gestiunii serviciului de transport public local între UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Dezvoltare Transport Public Banatul Montan și aprobarea proiectului de Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, inclusiv anexele acestuia

Consiliul Local al Municipiului Reșița, întrunit în ședința de îndată din 17.07.2026,

Având în vedere Referatul de aprobare a domnului PRIMAR IOAN POPA 54650/09.06.2026 și Raportul de specialitate al Direcției Urbanism nr. 54647/09.06.2026, precum și rapoartele de avizare ale comisiilor de specialitate ale Consiliului Local;

Avizul de conformitate nr. 9935/16.07.2026 privind conformitatea, corectitudinea și îndeplinirea obligațiilor prevăzute de legislația europeană în domeniul ajutorului de stat, pentru atribuirea contractului de servicii publice de transport de călători, emis de Consiliul Concurenței, înregistrat la Registratura Primăriei Municipiului Reșița cu nr. 65814/17.06.2026;

Văzând Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";

Luând în considerare Regulamentul (UE) 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize;

Ținând cont de prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

Văzând prevederile Legii nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art. 28 alin. (2)¹) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Ținând cont de prevederile Legii 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;

În baza prevederilor Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;



În temeiul art. 129, alin (2), lit.b) și alin. (4), lid.d, art. 139, alin.(3), lit.a) și lit. e), art. 196, alin (1), lit.a), art.197, alin(1), alin(2), art. 199, alin.(1) și alin.(2) din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. – Se aprobă „Studiul de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local între UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Dezvoltare Transport Public Banatul Montan”, conform anexei 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se aprobă proiectul Contractului de delegare a gestiunii Serviciului de transport public local de călători, conform anexei 2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre, precum și următoarele documente anexe la contract:

- Caietul de sarcini al Serviciului de transport public local de călători, conform anexei 3 care face parte integrantă din prezenta hotărâre;
- Regulamentul Serviciului de transport public local de călători, conform anexei 4 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3. Se aprobă gestiunea directă a serviciului de transport local de călători, ca modalitate de operare și administrare a serviciului de transport public local de călători între UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Dezvoltare Transport Public Banatul Montan, prin atribuire directă către societatea SC Transport Urban Reșița SRL.

Art. 4 – Contractul de delegare a gestiunii între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Dezvoltare Transport Public Banatul Montan și SC Transport Urban Reșița SRL se va încheia după parcurgerea tuturor procedurilor prevăzute de legislația comunitară și națională.

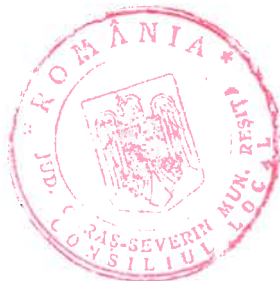
Art. 5 - Cu aducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se obligă Primarul Municipiului Reșița prin intermediul Serviciului Gospodărie Urbană din cadrul aparatului de specialitate al primarului municipiului Reșița.

Art. 6 – Prezenta hotărâre intră în vigoare la data comunicării

Art. 7 – Prezenta Hotărâre se comunică:

- Prefectului și Instituției prefectului Județului Caraș-Severin;
- Primarului Municipiului Reșița;
- Primarului Comunei Văliug;
- Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Dezvoltare Transport Public Banatul Montan;
- SC Transport Urban Reșița SRL.

PREȘEDINTE DE SEDINȚĂ,
CHIOSA MĂDĂLINA MIRUNA



CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR GENERAL
BUCUR LUCIAN CORNEL

STUDIU DE OPORTUNITATE

privind delegarea serviciului de transport
public între UAT-urile membre ale
Asociației de Dezvoltare Intercomunitară

**DEZVOLTARE TRANSPORT
PUBLIC BANATUL MONTAN**





Studiu de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public între UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Dezvoltare Transport Public Banatul Montan

SC FIP CONSULTING SRL**Reprezentant legal****Andronic Radu Victor**

**Informații
despre livrabil****Versiune finală****Disclaimer**

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor de referință în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru Informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană și transporturi. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.



Cuprins

1	Informații generale	6
1.1	Titlul lucrării	6
1.2	Beneficiarul investiției	6
1.3	Elaboratorul studiului de oportunitate	6
1.4	Listă abrevieri	6
1.5	Referințe legale	9
1.6	Scopul și rolul documentației	10
2	Situația existentă	13
2.1	Prezentarea localității	13
2.1.1	Amplasament.....	13
2.1.2	Populație și demografie	15
2.1.3	Zone de generare și atracție a deplasărilor	20
2.1.4	Gradul de motorizare și tendințe de deplasare	25
2.1.5	Transportul rutier	28
2.1.6	Transportul feroviar.....	32
2.1.7	Transportul aerian.....	33
2.2	Transportul public de persoane.....	34
2.2.1	Prestarea serviciului	34
2.2.2	Constrângeri de ordin tehnic	37
2.3	Investiții propuse pentru dezvoltarea sistemului de transport public.....	38
3	Scenarii alternative privind delegarea serviciului	41
3.1	Scenarii alternative de delegare.....	41
3.1.1	Scenariul 1 - Gestiunea directă.....	42
3.1.2	Scenariul 2 - Gestiunea delegată.....	43
3.2	Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime	44
3.2.1	Criteriul administrativ și procedural.....	45
3.2.2	Criteriul economico-financiar	52
3.2.3	Criteriul de acces la finanțare europeană	54
3.2.4	Criteriul social	54
3.2.5	Criteriul de mediu (nivel CO ²)	56
3.3	Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare.....	57
4	Recomandări privind implementarea soluției recomandate	59
4.1	Aria teritorială	59



4.2	Durata contractului	59
4.3	Obligația de serviciu public de transport.....	60
4.4	Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	61
4.5	Elemente de ordin juridic, procedural.....	61
4.5.1	Modul de calcul al redevenței	63
4.5.2	Modul de calcul al compensației	64
4.5.3	Mărimea (nivelul) profitului rezonabil.....	65
4.5.4	Categorii de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități	65
4.5.5	Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse.....	66
4.6	Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public.....	68
5	Concluzii.....	70
Anexa 1 - Programul de transport public propus.....		71
Anexa 2 - Organigramă operator		72
Anexa 3 - Traseu propus		73

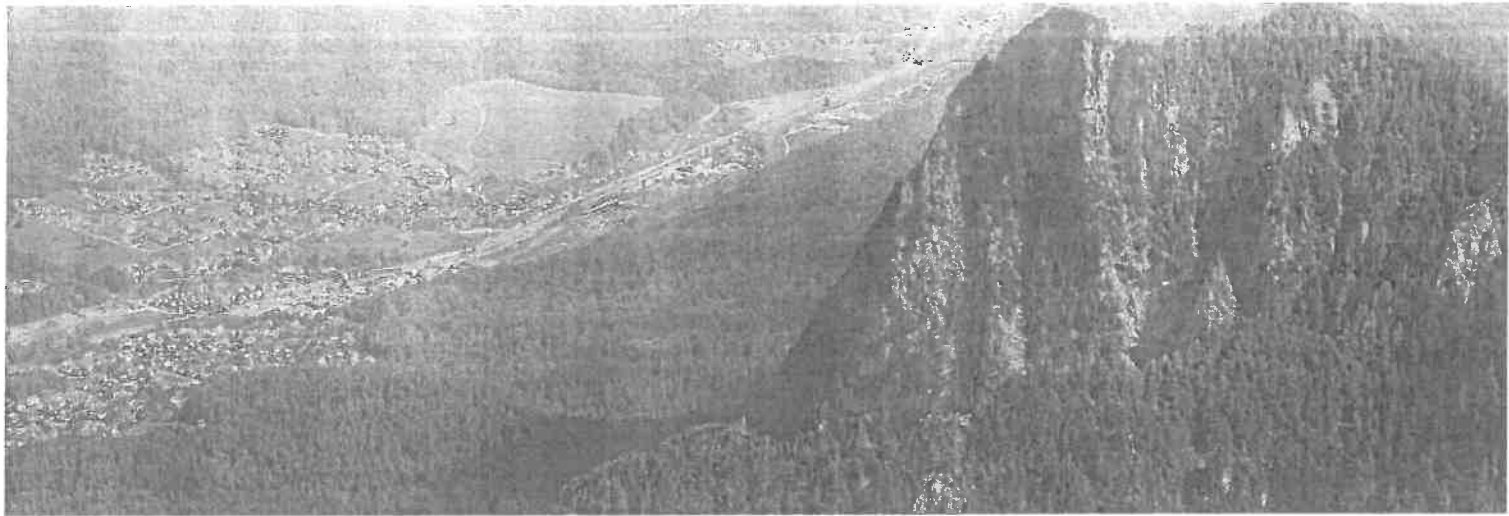
Listă figuri

Figură 2-1 a) Diviziunea administrativă; b) Densitatea populației pe km ² la intravilan; c) Populația conform RPL 2021; d) Evoluția populației în ultimii 10 ani	14
Figură 2-2 Evoluția populației în ultimii 10 ani în Aria de Studiu.....	16
Figură 2-3 Piramida vârstelor în a) Reșița; și b) Văliug	16
Figură 2-4 a) Funcționalitatea terenurilor; b) Salariați înregistrați conform ITM; c) Locuri de muncă conform ITM; d) Navetiști estimați.....	20
Figură 2-5 Evoluția numărului de salariați înregistrați în aria de studiu	21
Figură 2-6 Evoluția numărului de șomeri înregistrați în aria de studiu	22
Figură 2-7 Evoluția gradului de motorizare în municipiul Reșița	25
Figură 2-8 Numărul de autovehicule înregistrate în municipiul Reșița în funcție de proprietate	25
Figură 2-9 Cote modale rezultate în urma chestionarului pentru municipiul Reșița.....	26
Figură 2-10 Motivele ce influențează alegerea modului de transport	26
Figură 2-11 a) Rețeaua rutieră de la nivelul Ariei de Studiu; b) Accesibilitatea rutieră la nivelul Zonei Metropolitane; c) Accidente în funcție de victime; d) Intensitatea în funcție de gravitate și victime.....	28
Figură 2-12 Rețeaua TEN-T Națională	29
Figură 2-13 a) Infrastructura feroviară la nivelul Ariei de Studiu; b) Accesibilitate stații de cale ferată.....	32
Figură 2-14 Aeroporturile din România și Republica Moldova (sursă: wikipedia).....	33

Figură 2-16 Harta rețelei de transport urban Reșița (sursă: https://www.turesita.ro/trasee/)	35
Figură 2-17 a) Traseu de transport public propus pentru Aria de Stuiu; b) Izocrone ale stațiilor de transport public	38
Figură 2-18 Dezvoltarea transportului public pe termen mediu	40

Listă tabele

Tabel 2-1 Evoluția populației în localitățile componente UAT-urilor	15
Tabel 2-2 Indicatori demografici I pentru anul 2025	17
Tabel 2-3 Indicatori demografici II pentru anul 2025.....	18
Tabel 2-4 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză	23
Tabel 2-5 Compararea cotelor modale ale municipiului Reșița cu alte municipii din România	27
Tabel 2-6 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală	30
Tabel 2-7 Specificații tehnice relevante privind flota operată de S.C Transport Urban Reșița S.R.L.....	36
Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural.....	45
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifare, cost/km)	52
Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană.....	54
Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)	54
Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO ²)	56
Tabel 4-1 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători	68



1 Informații generale

1.1 Titlul lucrării

Studiu de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public între UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Dezvoltare Transport Public Banatul Montan.

1.2 Beneficiarul investiției

Primăria Municipiului Reșița:

- Adresă: Piața 1 Decembrie 1918 1A, 320084 Reșița;
- E-mail: centru@primariaresita.ro;
- Telefon: 0255 - 221.964;



Primăria Comunei Văliug:

- Adresă: Str. Principala 56, 327415 Văliug;
- E-mail: prim_valiug@yahoo.com;
- Telefon: 0255-235.691;



Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Dezvoltare Transport Public Banatul Montan”:

- Adresă: Bulevardul Republicii nr. 29, Reșița;

1.3 Elaboratorul studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate a fost elaborat de către societatea FIP Consulting SRL, companie de consultanță în domeniul mobilității urbane și a dezvoltării sistemelor de transport public ecologice.

Date de contact:

- Adresa: Str. Cluceru Udricani, nr.20, Sector 3, București
- Website: www.fipconsulting.ro

1.4 Listă abrevieri

Ajutor de Stat

Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice



Asociație de Dezvoltare

Asocierea a Autorităților *Locale* în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.

Atribuire Directă

Procedura de atribuire a contractului prin care *Autoritatea Contractantă* delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.

Autoritatea Contractantă

Autoritatea competentă (*Autoritate Locală* sau o *Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public*) care are competența legală de a atribui serviciul de *Transport Public* în *Gestiune directă* sau *Gestiune delegată*, precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.

Bunuri de Preluare

Bunurile utilizate la asumarea *Obligației de Serviciu Public* cu privire la care *Operatorul* va avea dreptul de a achiziționa active, plătiind *Autorității Contractante* un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului.

Bunuri Proprii

Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de *Operator* și au fost utilizate la executarea *Obligației de Serviciu Public*. Bunurile proprii rămân în proprietatea *Operatorului*, după încetarea *Contractului de Servicii Publice*.

Bunuri de Retur

Activele utilizate în prestarea *Obligației de Serviciu Public*, care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini *Autorității Contractante* la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de *Autoritatea Contractantă*.

Compartiment Specializat

O structură din cadrul *Autorității Locale*, fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin *Gestiune Directă*, în calitate de *Operator* al *Autorității Locale*.

Companie Municipală

O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia *Autoritatea Contractantă* exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. *Autoritatea Contractantă* este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie.

Compensație pentru Serviciu Public

Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o *Autoritate Contractantă* din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.

Concesiune

Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către *Autoritatea Contractantă*, astfel cum este prevăzut în cadrul *Contractului de Servicii Publice*.

Gestiune Delegată

Modalitatea de gestiune în care *Autoritatea Locală* transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.

Gestiune Directă

Modalitatea de gestiune în care *Autoritatea* își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.



Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i> .
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al Autorității Contractante. Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de <i>Transport Public</i> de către <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciului de <i>Transport Public Local/ Metropolitan</i> unui <i>Operator</i> , prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, <i>Operatorul</i> poate plăti o redevență către <i>Autoritatea Contractantă</i> , calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.
Regie Autonomă	O Entitate Publică existentă, înființată de o <i>Autoritate Locală</i> în scopul furnizării de servicii de <i>Transport Public Local</i> prin <i>Gestiune directă</i> .
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.
Sistem de Transport Public	Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei <i>Autorități Locale</i> , care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.
Transport Public	În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei <i>Autorități Locale</i>) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui <i>Asociații de Dezvoltare Intercomunitară</i>).



1.5 Referințe legale

Referințele legale la nivel european

Aspectele utilizate în cadrul acestui Studiu de oportunitate sunt reglementate la nivel comunitar de următoarele acte normative:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";
- Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1080/2006.

Referințele legale la nivel național

Conținutul prezentului document este reglementat la nivel național de următoarele acte normative:

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Legea 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007
- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr. 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;



- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr.20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr.21/1996;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Ordinul 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

1.6 Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public între UAT-urile membre ale ADI TPBM, respectiv Reșița și Văliug, prin analiza tuturor elementelor tehnice, juridice și financiare specifice.

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezintă cerința obligatorie, conform prevederilor legale. Studiul de oportunitate se axează pe analiza elementelor enunțate anterior, realizând o evaluare a următoarelor aspecte:

- Aspecte generale;
- Situația existentă;
- Scenarii alternative privind delegarea;
- Scenarii alternative privind dotarea cu mijloace;
- Aspecte de mediu ;
- Aspecte sociale și aspecte instituționale.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public de persoane între UAT-urile membre ale ADI TPBM și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.

Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Prin realizarea acestui obiectiv, primăria Municipiului Reșița și a Comunei Văliug, urmăresc, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- Crearea, dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico-socială a orașului, precum și a infrastructurii aferente acestuia;



- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza administrativ-teritorială a UAT-urilor membre;
- Dezvoltarea de sisteme alternative de transport pentru populație față de transportul cu autoturismul personal;
- Creșterea accesibilității zonelor urbane componente pentru toate categoriile sociale ale orașului;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- Asigurarea capacității de transport pe rute aglomerate;
- Promovarea reabilității infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

În conformitate cu Ordinul 263 din 6 Decembrie 2007 privind aprobarea „Normelor cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local”, studiul trebuie să cuprindă:

- Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată;
- Situația economică financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia;
- Investițiile necesare pentru modernizare, îmbunătățirea calitativă și cantitativă precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului;
- Motive de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică delegarea gestiunii;
- Nivelul minim al redevenței, după caz;
- Durata estimată a contractului de delegare.

Deși Ordinul nr. 263/2007 a fost abrogat prin Ordinul nr. 140/2017, pentru buna practică în privința fundamentării deciziei modalității de delegare, se va urma, cu titlu de recomandare, conținutul propus în vechiul ordin ANRSC.

Descrierea și identificarea serviciului va cuprinde o analiză a localității de referință, rețeaua stradală majoră ce deservește sistemul de transport public, zone urbane cu densități, zonele urbane, principalele zone de generare a cererii de transport, cote modale actuale.

Situația actuală a serviciului de transport public local va cuprinde o analiză a principalelor fluxuri auto și pietonale la nivelul orașului, analiza datelor rezultate din cercetarea sociologică efectuată privind interesul și cererea pentru un serviciu public de transport local și o analiză a dotărilor conexe sistemului de transport (stații, facilități călători, etc.).

Scenariile alternative privind modul de delegare vor cuprinde o analiză comparativă a rezultatelor economico-financiare, a condițiilor sociale și de mediu asupra unui proiect investițional propus, din perspectiva variantelor legale de delegare existente.

Analizele efectuate s-au realizat pe baza informațiilor și datelor primite de la Beneficiar și s-au referit în general la:

- Date privind populația și date economice;



- Hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Reșița și a Comunei Văliug cu privire la activitatea de transport public de pe raza lor; și
- Date cu privire la infrastructura de transport existentă.

Informațiile primite au fost considerate ca fiind corecte și asumate, Consultantul nu a realizat cercetări suplimentare cu privire la aceste date și informații, care au stat la baza concluziilor și a propunerilor.

()



2 Situația existentă

2.1 Prezentarea localității

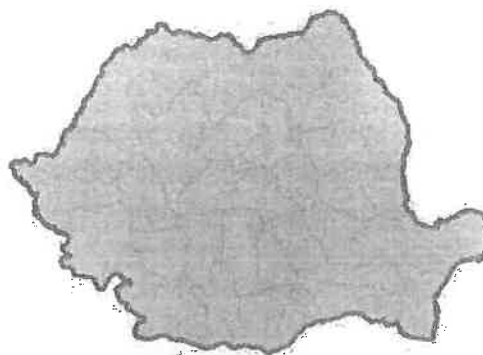
2.1.1 Amplasament

Aria de studiu este reprezentată de unitățile administrativ teritoriale Reșița și Văliug, amândouă făcând parte din Zona Metropolitană Reșița.

Reșița este municipiul reședință al județului Caraș-Severin, situat în partea de sud-vest a României, în regiunea Banatului Montan, pe valea râului Bârzava. Orașul are o tradiție industrială îndelungată, fiind unul dintre cele mai importante centre siderurgice din țară. Relieful este caracterizat de dealuri și munți joși, aparținând Munților Banatului, iar altitudinea variază între aproximativ 200 și 500 m. Reșița dispune de o infrastructură rutieră și feroviară dezvoltată, fiind conectată la rețeaua națională. În ultimii ani, municipiul a cunoscut un proces de reconversie economică și urbană, orientându-se tot mai mult spre servicii, turism și dezvoltare durabilă.

Comuna Văliug este situată la aproximativ 20 km sud-est de municipiul Reșița, într-o zonă montană pitorească, la poalele Munților Semenic. Localitatea este cunoscută pentru peisajele sale naturale și pentru potențialul turistic ridicat, fiind în apropierea unor obiective importante precum lacul Gozna și stațiunea turistică Semenic. Văliug este compusă din satele Văliug și Crivaia și are un caracter predominant turistic și rezidențial sezonier. Accesul se realizează în principal pe cale rutieră, printr-un drum județean care face legătura directă cu municipiul Reșița.

Relieful montan, cadrul natural atractiv și existența unor puncte de interes turistic generează un flux constant de vizitatori, în special în sezonul estival și în perioada de iarnă. În acest context, dezvoltarea unui traseu de transport public între Reșița și Văliug ar putea contribui la îmbunătățirea accesibilității, reducerea traficului rutier și stimularea turismului durabil.



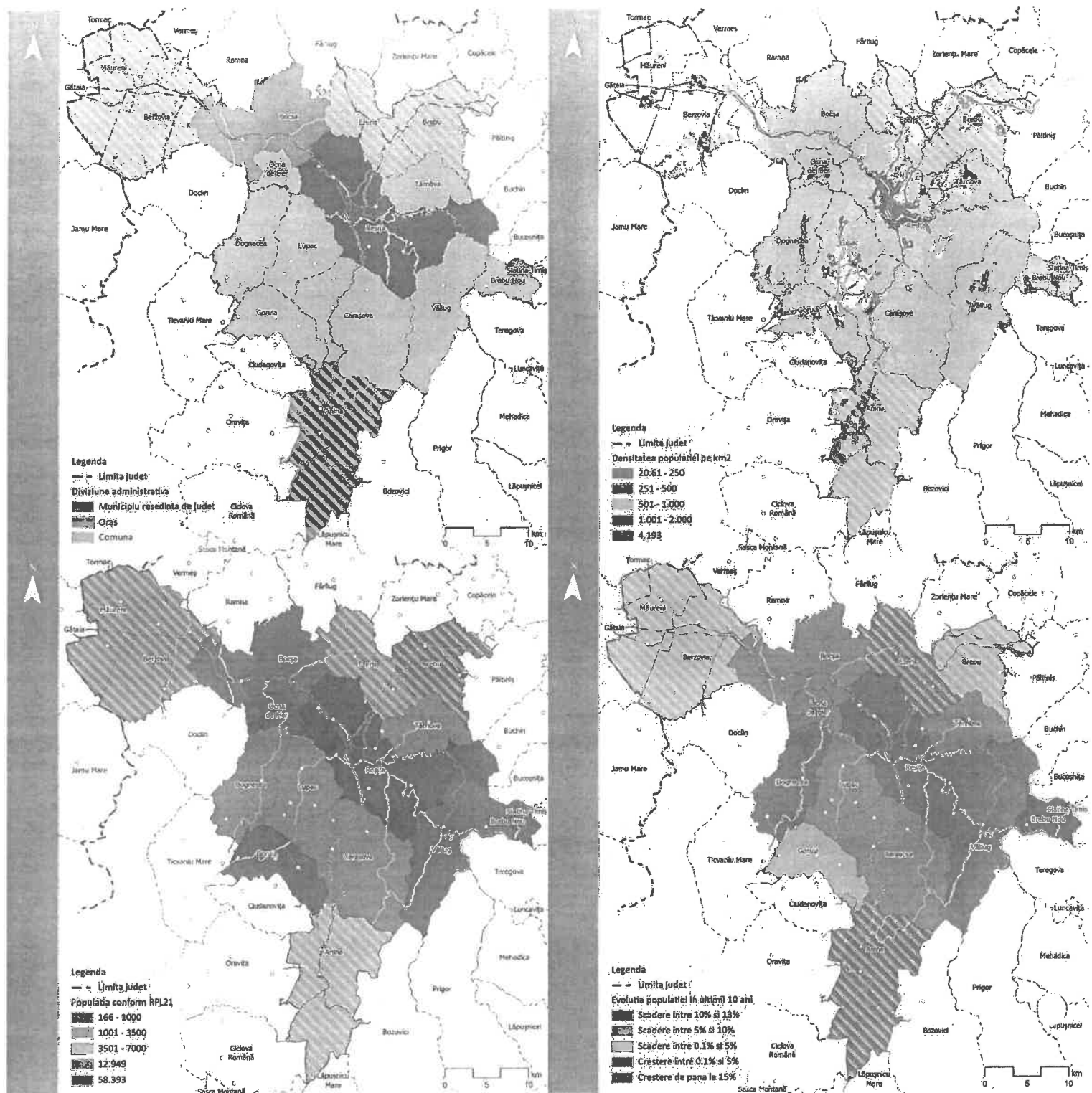
Județul Caraș-Severin în România



Aria de studiu în Județul Caraș-Severin



Aria de studiu și Zona Metropolitană



Figură 2-1 a) Diviziunea administrativă; b) Densitatea populației pe km2 la intravilan; c) Populația conform RPL 2021; d) Evoluția populației în ultimii 10 ani

Analizele efectuate asupra celor două unități administrativ-teritoriale au fost realizate în comparație cu Zona Metropolitană Reșița.

Ca diviziune administrativă, Zona Metropolitană Reșița cuprinde:

- Un municipiu reședință de județ (Reșița);
- Două orașe (Bocșa și Anina); și
- 12 comune (Măureni, Berzovia, Ezeriș, Brebu, Ocna de Fier, Târnova, Dognecea, Lupac, Văliug, Brebu Nou, Goruia și Carașova).



2.1.2 Populație și demografie

În conformitate cu datele Institutul Național de Statistică din cadrul Recensământului Populației și Locuințelor 2021, cele două unități administrativ-teritoriale analizate cumulează o populație de 59.036 locuitori, reprezentând aproximativ 62% din totalul populației Zonei Metropolitane Reșița.

Pe baza datelor statistice furnizate de Institutul Național de Statistică și a analizei evoluției demografice din ultimii 10 ani, se observă că populația la nivelul Zonei Metropolitane se află într-un proces de scădere. Astfel, în perioada analizată, populația a înregistrat un declin de 10.41%, ceea ce corespunde, în valori absolute, unei pierderi de 14.432 locuitori.

La nivelul unităților administrativ-teritoriale componente ale Zonei Metropolitane, localitățile care înregistrează creșteri ale populației sunt Brebu Nou, Ezeriș, Dognecea și Văliug, acestea evidențiind o evoluție demografică pozitivă în contrast cu tendința generală de scădere a populației la nivel metropolitan. Cele mai accentuate scăderi se regăsesc înregistrate în municipiul Reșița (-13.0%) și orașul Anina (-11.5%)

Așa cum se poate observa din figura anterioară pentru densitatea populației raportată la intravilan, cele mai mari densități ale populației se concentrează în jurul municipiului Reșița. Aceste densități ridicate sunt caracterizate printr-un țesut strând construit în jurul drumurilor principale de tranzit (Drumuri Naționale și Drumuri Județene). Cele mai reduse densități se regăsesc în Brebu și Brebu Nou, cu valori mici datorită populației reduse, în special în Brebu Nou, ce prezintă o populație a întregii comune de 343 locuitori conform INSSE 2025, iar conform RPL21 de 166.

Dinamica populației

Analiza evoluției demografice la nivelul localităților aparținătoare municipiului Reșița și comunei Văliug evidențiază o tendință generală de scădere a populației în perioada 2011-2021, în concordanță cu dinamica negativă înregistrată la nivelul întregii Zone Metropolitane.

Tabel 2-1 Evoluția populației în localitățile componente UAT-urilor

UAT	Reșița							Văliug
	Localitate	Cuptoare	Câlnic	Doman	Moniom	Reșița	Secu	Țerova
RPL21		255	1337	579	286	55181	335	420
RPL11		324	1397	708	319	69513	512	509
Evoluția %		-21.3	-4.29	-18.22	-10.34	-20.62	-34.57	-17.49
								-13.23

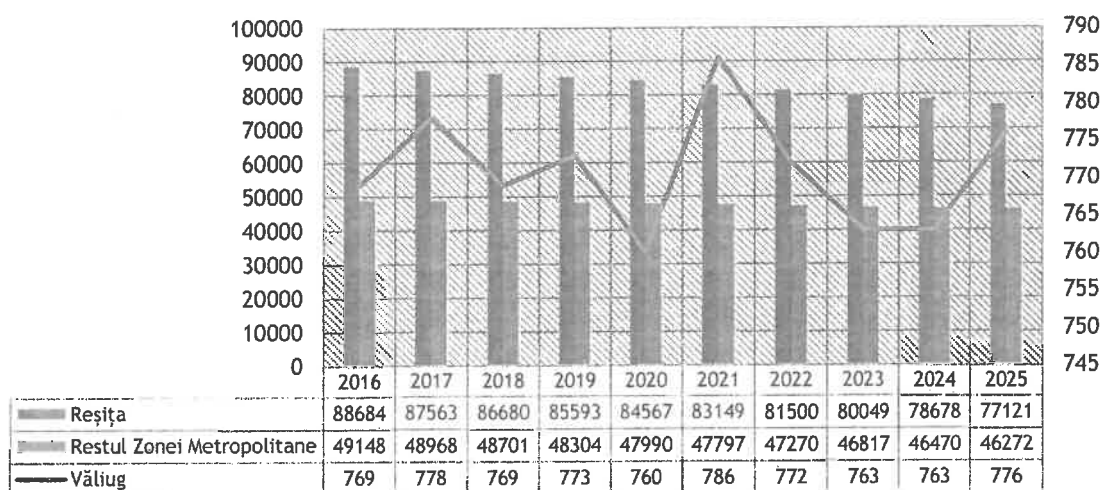
În cazul municipiului Reșița, toate localitățile componente analizate înregistrează scăderi semnificative ale populației. Cea mai mare contracție demografică se observă în localitatea Secu (-34.57%), toate localitățile componente prezintă, de asemenea, reduceri consistente, în timp ce Câlnic înregistrează o scădere mai moderată (-4.29%). Municipiul Reșița, ca nucleu urban principal, pierde peste 14.000 de locuitori în perioada analizată, ceea ce corespunde unei scăderi de -20.62%, confirmând tendința de declin demografic accentuat.



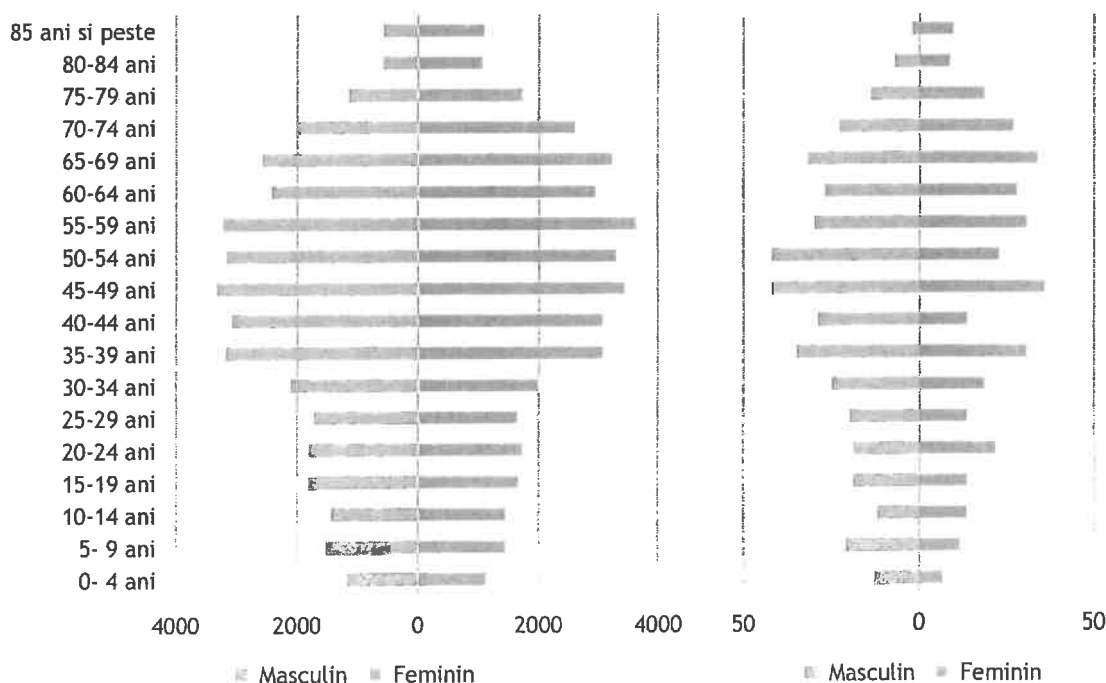
În ceea ce privește comuna Văliug, aceasta înregistrează o scădere a populației de -13.23%, în cifre absolute semnificând 98 de persoane.

Scăderea generalizată a populației poate fi asociată cu fenomene precum migrația externă și internă, îmbătrânirea demografică și reducerea natalității. Totodată, diferențele între ritmurile de scădere indică o vulnerabilitate mai accentuată a localităților mici sau periferice, precum Secu sau Cuptoare, comparativ cu zonele mai bine conectate.

Dezvoltarea unui traseu de transport public poate contribui la creșterea accesibilității și atractivității zonei, facilitând mobilitatea populației și susținând revitalizarea localităților afectate de declin demografic. Conectivitatea îmbunătățită poate reprezenta un factor important în limitarea depopulării, în special prin stimularea turismului și a mobilității forței de muncă.



Figură 2-2 Evoluția populației în ultimii 10 ani în Aria de Studiu



Figură 2-3 Piramida vârstelor în a) Reșița; și b) Văliug



Analiza structurii pe vârste și sexe pentru UAT-urile din aria de studiu evidențiază diferențe semnificative între mediul urban și cel rural, dar și tendințe comune de îmbătrânire demografică.

Municipiul Reșița prezintă o piramidă a vârstelor cu o formă regresivă, caracteristică populațiilor aflate în declin. Prezența unei baze înguste comparată cu segmentele adulte și vârstnice, confirmă acest lucru. Cele mai numeroase cohorte sunt aflate între 35 și 64 de ani, prezentând presiunea demografică viitoare asupra populației active. Grupele de peste 65 de ani prezintă valori ridicate, în special în rândul femeilor, acest fenomen fiind explicat prin speranța de viață mai ridicată în rândul femeilor.

În grupele tinere și adulte (până în jurul de 40-45 de ani) se remarcă o populație cu o ușoară dominanță masculină. Această distribuție este specifică zonelor urbane afectate de migrație externă și de scăderea natalității.

În comuna Văliug, structura pe vârste se prezintă mult mai dezechilibrată, specifică localităților rurale mici. Având o bază foarte îngustă, aceasta indică un număr redus de copii și tineri, arătând o natalitate scăzută și o migrare a populației tinere adulte către centre urbane, în special către Reșița sau alte orașe.

Pe lângă dominanța grupelor de vârstă adulte (35+) și a celor de peste 60 de ani, se poate observa și fluctuațiile mari între grupele de vârstă, cauzate de dimensiunile reduse ale populației, ceea ce face ca orice variație numerică să aibe un impact procentual semnificativ.

În urma celor două analize, cele două UAT-uri prezintă următoarea structură:

- **Municipiul Reșița** - Deși prezintă o structură demografică mai echilibrată, aceasta se află în declin și îmbătrânire;
- **Comuna Văliug** - Prezintă o populație redusă și o îmbătrânire pronunțată, arătând că comuna se confruntă cu o depopulare accentuată.

Tabel 2-2 Indicatori demografici I pentru anul 2025

Indicatori demografici	Reșița	Văliug	Restul ZM	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	10.61	10.18	13.29	14.05
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	21.55	22.81	19.58	18.50
Gradul de îmbătrânire a populației	203.04	224.05	147.31	131.71
Raportul de dependență demografică	474.03	492.31	489.76	482.51
Rata de înocuire a forței de muncă	577.77	637.93	900.51	804.50

Analiza indicatorilor demografici evidențiază dezechilibre demografice accentuate la nivel local, mai pronunțate decât media națională.

Cele două UAT-uri prezintă valori semnificativ mai reduse comparativ cu restul zonei metropolitane dar și cu media națională. Această situație indică o bază demografică fragilă cu implicații negative asupra sustenabilității pe termen lung a populației active.

Populația vârstnică depășește celelalte două medii, confirmând procesul de îmbătrânire accelerat la nivel local decât în ansamblul țării.

Gradul de îmbătrânire a populației este deosebit de ridicat în cele două UAT-uri, atingând valori duble față de cele de la nivelul metropolitan și cele de la nivel național, indicând dezechilibrul sever între populația tânără și cea vârstnică.



Deși gradul de dependență demografică are valori relativ apropiate de media națională, acestea indică o presiune constantă asupra populației active, urmând ca într-un termen lung de timp să se producă dezechilibre și mai grave.

Un alt dezechilibru se arată prin rata de înlocuire a forței de muncă ce este cu mult inferioară celorlalte medii, reflectând capacitatea scăzută de regenerare a populației active, cauzată de natalitatea redusă și de migrarea tinerilor.

Compararea celor patru medii arată că Reșița și Văliug se confruntă cu un proces de îmbătrânire demografică accentuat și cu un deficit mai pronunțat al populației tinere. Această tendință accentuează riscurile socio-economice și justifică necesitatea unor intervenții care să îmbunătățească accesibilitatea și atractivitatea.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun: grupele de vârstă 5-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitățile de învățământ, dar și pentru relaxare/plimbare.

Pe de altă parte, grupa de vârstă peste 65 de ani este reprezentată de persoane cu mobilitate din ce în ce mai redusă, pentru care un sistem de transport public accesibil este o soluție pe termen lung pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate.

Ambele grupe de potențiali utilizatori pot fi beneficiari de gratuități sau subvenționări.

În același timp, programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru aceste grupe de vârstă, precum școlile și liceele, iar programul de transport va fi corelat cu programul orelor de curs.

Mișcarea naturală și mișcarea migratorie

Tabelul următor prezintă indicatori privind mișcarea naturală a populației, indicatori ce evidențiază un dezechilibru demografic accentuat, caracterizat printr-o natalitate scăzută și o mortalitate ridicată.

Cu o rată a natalității semnificativ mai redusă în Reșița și Văliug și una a mortalității generale mult mai ridicată, indicatorii respectivi prezintă o capacitate redusă de reînnoire naturală a populației. Acest fapt evidențiază un ritm mai accelerat de declin demografic.

Indicatorii confirmă tendința accentuată de depopulare a celor două UAT-uri determinată de migrația tinerilor, natalitatea redusă și mortalitatea ridicată. Cele două se confruntă cu un dezechilibru demografic mai pronunțat, ceea ce amplifică riscurile pe termen mediu și lung.

Tabel 2-3 Indicatori demografici II pentru anul 2025

Indicatori demografici	Reșița	Văliug	Restul ZM	România
Rata natalității	4.41	5.15	6.74	7.23
Rata mortalității (generale)	12.21	12.89	10.96	11.30
Spor natural	-7.81	-7.73	-4.21	-4.07

Tendința de scădere a populației la nivel național va continua, chiar dacă într-un ritm mai lent, luând în considerare prognozele Institutului Național de Statistică și Eurostat. Astfel putem constata că deși populația orașului scade constant, doar o parte redusă din cei care

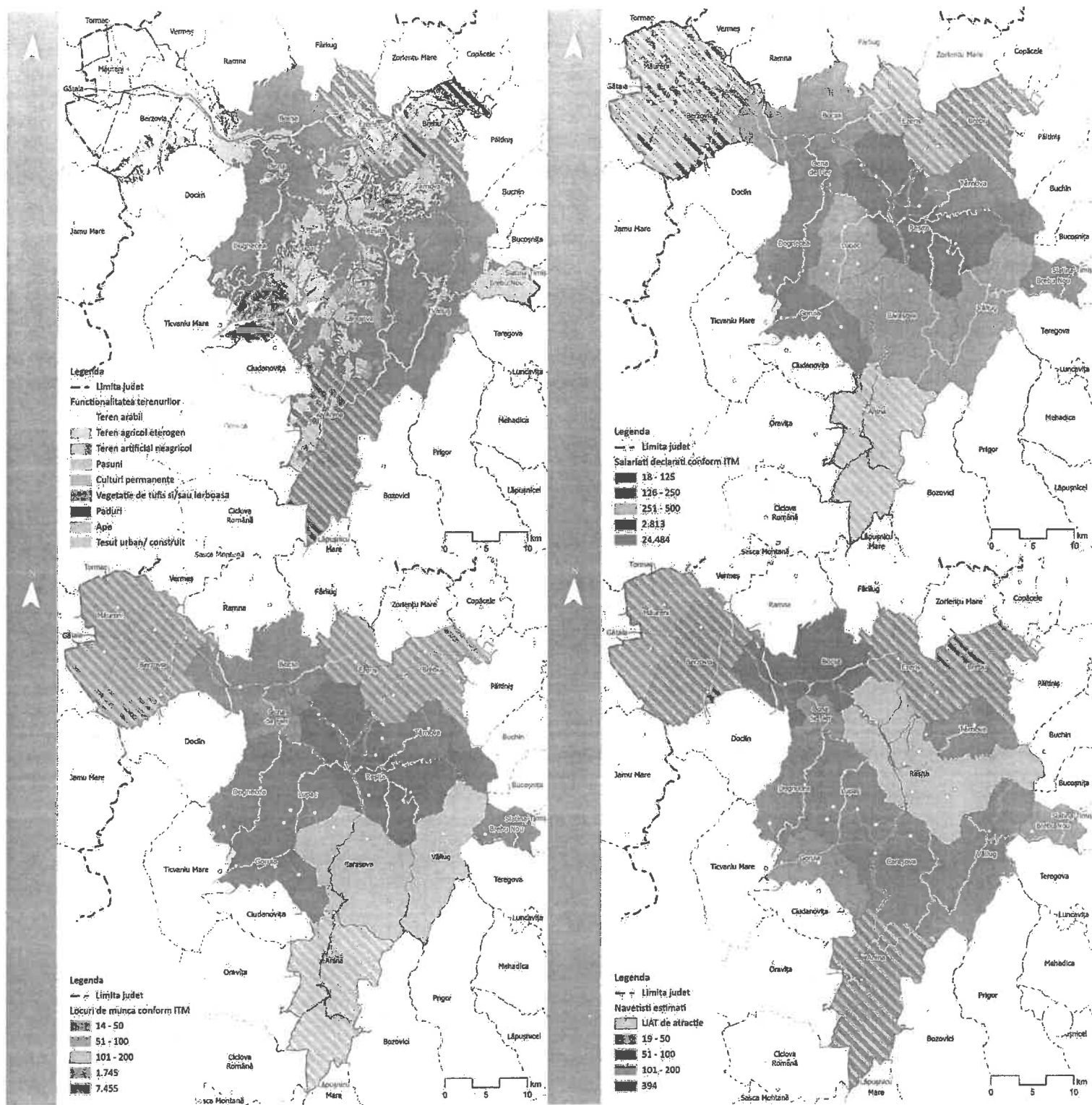


migrează către alte localități o fac schimbându-și domiciliul. Acest lucru face ca localitățile din proximitate să cunoască fenomenul de expansiune în teritoriu.

Principalele nevoi din perspectiva socio-demografică se rezumă la ameliorarea legăturilor cu așezările din cadrul zonei de studiu pentru a facilita accesul populației active la locuri de muncă. Transportul public în cadrul zonei de studiu trebuie să fie accesibili și persoanelor cu mobilitate redusă sau a celor în vârstă.

Concluzii:

- Populația se află în continuă scădere;
- Structura pe grupe relevă îmbătrânirea populației și scăderea ratei de înlocuire a forței de muncă, acest deficit având un impact negativ în următorii 15 ani, la nivelul ocupării forței de muncă;
- Dinamica populației indică un proces de suburbanizare generat în mare parte de accesibilitatea populației la oferta funciară existentă, o parte din aceste scăderi ale populației fiind din cauza migrației populației către zone/ orașe ce au o ofertă mai bună de locuri de muncă și servicii mai accesibile.



Figură 2-4 a) Funcționalitatea terenurilor; b) Salariați înregistrați conform ITM; c) Locuri de muncă conform ITM; d) Navetiști estimați

2.1.3 Zone de generare și atracție a deplasărilor

Repartiția populației și relația cu fondul construit

Dezvoltarea funcțională a celor două UAT-uri, Reșița și Văliug, se realizează în baza documentațiilor de urbanism aprobate (Planuri Urbanistice Generale și Planuri Urbanistice Zonale), care au modelat evoluția intravilanului și organizarea funcțională a teritoriului până în prezent.



Municipiul Reșița prezintă o structură urbană complexă, dezvoltată în lungul văii râului Bârzava, cu o formă alungită și fragmentată, determinată de condițiile de relief și de evoluția industrială a orașului. Intravilanul este extins și include atât zone compacte, cât și localități componente (Cuptoare, Secu, Moniom, Țerova, Câlnic, Doman), integrate administrativ, dar cu caracter semi-rural.

Structura funcțională este dominată de zonele de locuire, atât colectivă (blocuri de locuințe concentrate în cartierele principale), cât și individuală (în special în zonele periferice și în localitățile aparținătoare). Zonele industriale, deși în proces de restructurare, ocupă încă suprafețe importante și influențează organizarea spațială. Dotările publice și serviciile sunt concentrate în zona centrală și de-a lungul principalelor axe de circulație.

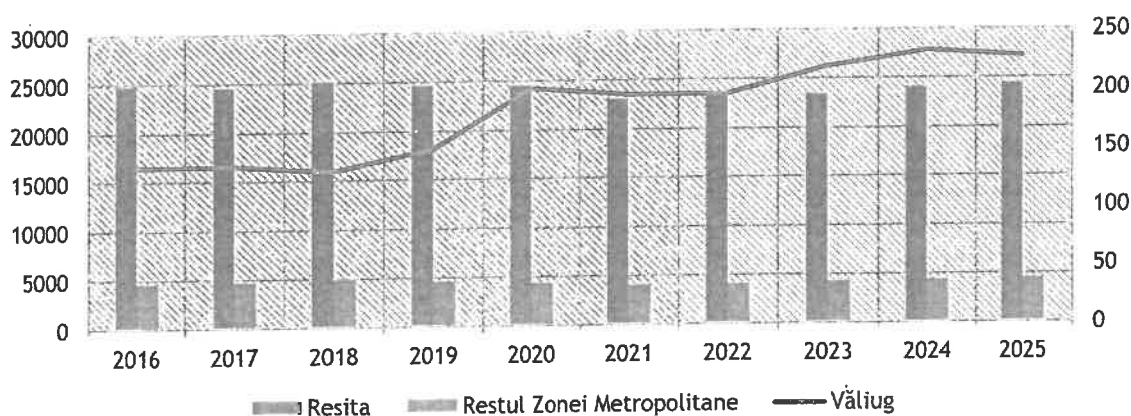
Densitatea populației este variabilă, cu valori ridicate în cartierele de blocuri și scăzute în zonele periferice. Dezvoltarea urbană este marcată de discontinuități și de separări funcționale, generate de bariere naturale și infrastructurale, ceea ce influențează mobilitatea internă. Rețeaua de transport este organizată radial, urmând axa văii, iar conectivitatea cu zonele periurbane, inclusiv cu Văliug, se realizează preponderent rutier.

Comuna Văliug are o structură predominant rurală, cu un intravilan restrâns și o dezvoltare dispersată, adaptată reliefului montan. Așezarea este organizată de-a lungul văii și a drumului principal de acces, cu extinderi punctuale în zona Crivaia și în proximitatea lacurilor de acumulare.

Fondul construit este dominat de locuințe individuale, cu caracter tradițional, la care se adaugă construcții cu funcțiuni turistice (pensiuni, case de vacanță), în special în zonele cu potențial recreativ ridicat. Densitatea populației este scăzută, iar structura funcțională este simplă, fiind limitată la locuire și activități turistice.

Lipsa unor centre funcționale bine dezvoltate și a unor servicii publice diversificate determină dependența ridicată față de municipiul Reșița pentru accesul la educație, sănătate, comerț și locuri de muncă. Mobilitatea este preponderent auto, infrastructura de transport public fiind limitată sau inexistentă.

Profilul economic



Figură 2-5 Evoluția numărului de salariați înregistrați în aria de studiu

Evoluția numărului de salariați înregistrați în aria de studiu pentru ultimii 10 ani eidentiază dinamici diferite arătând particularități ale fiecărui UAT.

Municipiul Reșița concentrează cea mai mare parte a locurilor de muncă din zonă, având un rol dominant în structura economică. În perioada analizată, numărul de salariați prezintă o

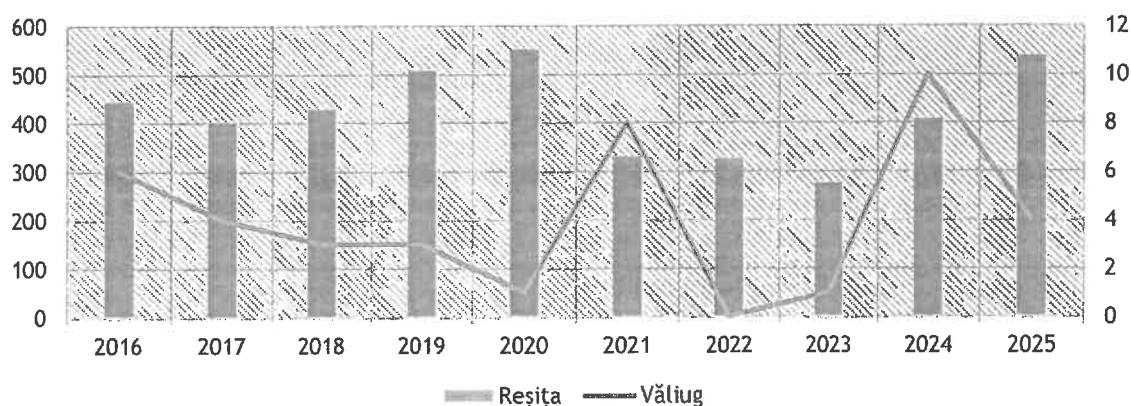


evoluție oscilantă, cu o ușoară tendință de scădere între 2016 și 2021, pe fondul restructurărilor economice și al impactului pandemiei. Ulterior, se observă o revenire graduală, ajungând la 24.484 salariați în 2025, apropiindu-se de nivelul inițial. Această evoluție indică o relativă stabilizare a pieței muncii și o capacitate de adaptare a economiei locale.

În comuna Văliug, numărul de salariați este redus, însă dinamica este pozitivă pe termen lung înregistrând creșteri semnificative. De la 137 salariați în 2016, se ajunge la 227 în 2025, cu un vârf în 2024. Creșterea semnificativă din perioada 2019-2020 sugerează o dezvoltare a activităților economice locale, în special în sectorul turistic și al serviciilor. Fluctuațiile ulterioare sunt specifice localităților mici, unde variațiile absolute au un impact procentual ridicat.

În restul UAT-urilor componente Zonei Metropolitane Reșița, evoluția numărului de salariați indică o tendință generală de scădere până în anul 2021, urmată de o revenire treptată. Această dinamică reflectă dificultățile economice ale localităților mai mici, dar și o anumită relansare în anii recenti.

Datele evidențiază o concentrare puternică a locurilor de muncă în municipiul Reșița, care funcționează ca principal pol de ocupare pentru întreaga zonă metropolitană. În același timp, Văliug prezintă un potențial de creștere, susținut de activitățile turistice, dar rămâne dependent de Reșița din punct de vedere al oportunităților de angajare.



Figură 2-6 Evoluția numărului de șomeri înregistrați în aria de studiu

Analiza evoluției numărului de șomeri evidențiază fluctuații semnificative, influențate de contextul economic general și de dimensiunea diferită a pieței muncii între cele două.

În Reșița, numărul șomerilor prezintă o evoluție oscilantă. În perioada 2016-2018 se observă valori relativ stabile, urmate de o creștere semnificativă în 2019 și 2020, când numărul șomerilor vârfuri, pe fondul încetinirii economice. În anul 2021 are loc o scădere accentuată până la 331 șomeri, tendință care continuă până în 2023, sugerând o redresare a pieței muncii. Totuși, în perioada 2024-2025 se constată o nouă creștere, ajungând la 539 șomeri, ceea ce indică instabilitatea ocupării locurilor de muncă.

În Văliug, valorile sunt reduse, însă prezintă variații importante în termeni relativi. Numărul șomerilor scade treptat între 2016 și 2020, indicând o ocupare aproape completă la nivel local. În anul 2021 se înregistrează o creștere bruscă, urmată de o scădere până la valori minime în 2022-2023. Ulterior, în 2024 se observă un nou vârf, urmat de o reducere în 2025. Aceste fluctuații sunt specifice localităților mici, unde modificări minore în numărul absolut de persoane au un impact procentual semnificativ.



Șomajul la nivelul municipiului Reșița reflectă dinamica unei piețe a muncii urbane, sensibile la schimbările economice, în timp ce în Văliug acesta are un caracter punctual și volatil.

Agenți economici

Numărul de agenți economici din cele două UAT-uri reprezintă 33.11% din totalul angajaților din Județul Caraș-Sevetin, contribuția acestora la cifra de afaceri din județ fiind de aproape 28%, ceea ce indică o prezență economică puternică, datorat municipiului Reșița. Totuși, comuna Văliug, aduce un profit anual important de aproape 1.5% din totalul înregistrat la nivelul Județului ce arată o economie bine echilibrată și eficientă.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cât mai multe locuri de muncă din oraș. În același timp, frecvențele autobuzelor și programul de circulație va trebui să țină cont de programul de lucru al angajaților din principalele unități economice din oraș.

Unități de învățământ

Populația școlară reprezintă totalitatea copiilor din grădinițe și creșe, a elevilor și studenților cuprinși în procesul de instruire și educare dintr-un an școlar/universitar din cadrul educației formale, indiferent de formele de învățământ pe care le frecventează (de zi, seral, cu frecvență redusă și la distanță), programul de studii și de vârstă. Populația școlară de la nivelul ariei de studiu înregistrează în medie o scădere de 0.41% în fiecare an în ultimii 10 ani. Situația populației școlare la nivelul ariei de studiu este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabel 2-4 Evoluția populației școlare în UAT-urile componente zonei de analiză

UAT	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Reșița	12835	12201	11833	11689	11657	11389	11100	10951	10823	10815
Văliug	47	45	43	37	35	28	32	34	32	34
Diferență față de anul anterior (total)		-4.9	-3.0	-1.3	-0.3	-2.4	-2.5	-1.3	-1.2	-0.1

Municipiul Reșița dispune de o rețea diversificată de unități de învățământ, incluzând școli primare și gimnaziale, licee, colegii, unități de învățământ profesional și o universitate, care deservește atât populația locală, cât și pe cea din zonele limitrofe.

În comuna Văliug funcționează doar o unitate de învățământ primar și gimnazial, ceea ce limitează posibilitățile de continuare a studiilor la nivel local. În aceste condiții, elevii care finalizează ciclul gimnazial sunt nevoiți să se deplaseze în Reșița pentru a urma învățământul liceal sau profesional. Această situație generează fluxuri zilnice de navetă și accentuează dependența comunei de municipiu din punct de vedere educațional.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către unitățile de învățământ din oraș. Programul de transport va trebui să fie corelat cu programul orelor de studiu.

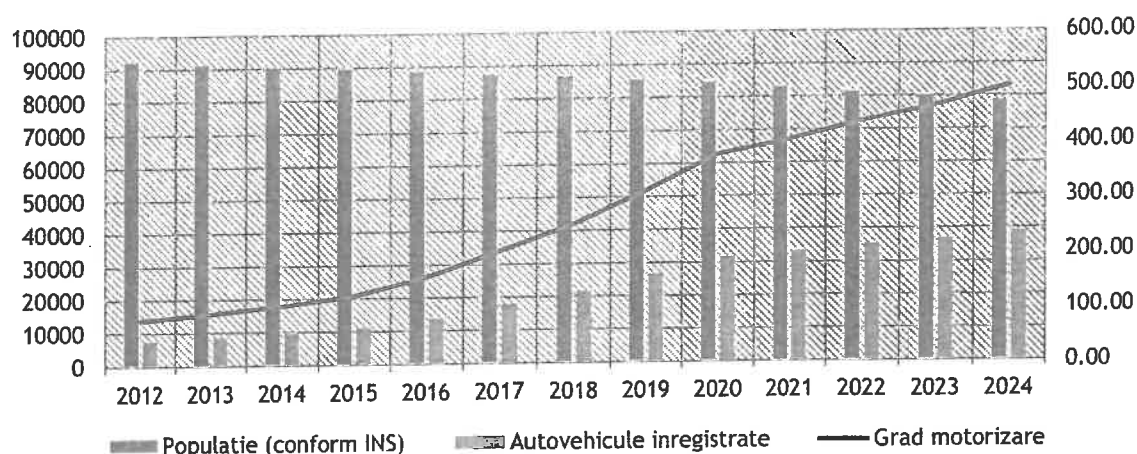
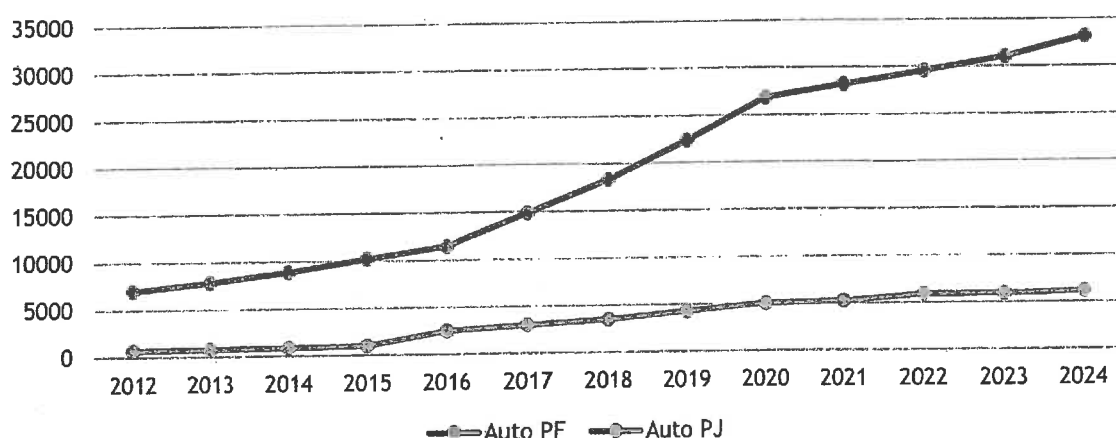


Dezvoltarea zonelor de agrement

Municipiul Reșița, reședința județului Caraș-Severin, este amplasat în sud-vestul României, în partea de nord-vest a județului, pe cursul mijlociu al râului Bârzava, într-o zonă geografică de un pitoresc deosebit și cu obiective turistice atrăgătoare. Reșița este cel mai vechi centru siderurgic al României și una din cele mai importante cetăți industriale din sud-estul Europei.

- **Munții Semenicului** - reprezintă cea mai importantă subunitate a Munților Banatului. Fac parte din grupa sudică a Carpaților Occidentali, culminând cu vârful Piatra Goznei (1447 metri) și vârful Semenic (1445 metri). Complexul turistic se găsește la peste 1400 m altitudine, între vîrfurile Piatra Goznei și Semenic. Pentru a ajunge în stațiune, turistul poate alege între două căi de acces. Prima prin Reșița - Cuptoare - Văliug (Franzdorf) - Pasul Prislop - Semenic, iar a doua prin Caransebeș - Slatina Timiș - Brebu Nou (Weidental) - Trei Ape - Pasul Prislop - Semenic. În timpul iernii este de preferat să fie folosită varianta prin Reșița. Clima este blândă și ușor suportabilă, în timpul iernii temperaturile se situează între -25 grdC până la +6 grdC. Toate partiile din stațiune sunt deservite de transport pe cablu, mai exact teleski.
- **Lacul Secu** - lacul de acumulare construit în 1963, cu o suprafață de peste 105 ha și un volum de peste 15 milioane de metri cubi, servește la alimentarea cu apă și protecția Reșiței împotriva inundațiilor, constituind tot odată un punct de agrement în cadrul Stațiunii Turistice Secu. Aici se pot practica sporturi nautice, fiind în același timp un loc plăcut pentru relaxare, plaje sau distracție. Aici se găsesc următoarele specii de pești: șalău, caras, crap, știucă, platică, babușcă, biban, albitură, clean.
- **Văliug (Franzdorf)** - atestată în anul 1792 cu numele Franzdorf, localitatea a fost inițial o colonie a muncitorilor forestieri, veniți din Austria, pentru a produce carbunele de lemn necesar fabricilor metalurgice din Reșița. În prezent este una dintre cele mai frumoase stațiuni de agrement din Banatul Montan datorită mai ales peisajului pitoresc și celor două lacuri de acumulare situate pe Bârzava în amonte (Gozna) și în aval (Breazova).
- **Crivaia** - așezare inclusă administrativ în localitatea Văliug, la extremitatea sudică a acesteia, într-o frumoasă poiană străbătută de apa Bârzavei. Stațiunea oferă facilități de cazare în hoteluri și pensiuni construite și amenajate în ultimii ani. Este posibilă închirierea cailor pentru lecții de echitație. Aerul stațiunii este benefic în tratarea și recuperarea nevrozelor astenice, a unor afecțiuni endocrine și respiratorii. Din Crivaia se pot realiza drumeții pentru admirarea frumuseților naturale ale zonei (drumuri de aproximativ 2,5 ore, pe trasee marcate), în parcurgerea cărora se pot închiria ATV-uri sau biciclete.
- **Trei Ape** - Stațiune turistică situată la sud de satul Brebu Nou. Lacul Trei Ape (lac de acumulare, lac antropic), se afla la 37 KM de Resita, in depresiunea Garana, la o altitudine de aproximativ 835, pe o întindere 53 de hectare. Zona este ideala pentru popasuri, drumetii, de cateva ore, pe trasee bine marcate si sigure. Pe perioada verii se poate sta cu cortul, fiind zone special amenajate pentru campare, iar in perioada iernii, datorita climatului montan, se poate schia. Pentru cazare la Lacul Trei Ape, exista cateva cabane, casute, pensiuni si un hotel, in statiunea turistica cu acelasi nume.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către zonele cu potențial turistic ridicat, iar în același timp ar trebui să asigure o legătură continuă între acestea, în cadrul unui traseu de transport public regulat, cu beneficii conexe pentru utilizatori.

**2.1.4 Gradul de motorizare și tendințe de deplasare****Gradul de motorizare****Figură 2-7 Evoluția gradului de motorizare în municipiul Reșița****Figură 2-8 Numărul de autovehicule înregistrate în municipiul Reșița în funcție de proprietate**

Din anul 2016, municipiul Reșița înregistrează creșteri accelerate până în anul 2020, creștere de aproape 20% în fiecare an, iar din 2021 până în 2024, creștere de 6-7% în fiecare an. Vorbind în cifre absolute, parcul de vehicule din municipiul Reșița în ultimii 10 ani s-a făcut de 4 ori mai mare, trecând de la valoarea de 11.196 (2015) la 39.279 (2024)

Această evoluție spectaculoasă a parcului auto a dus la o serie de provocări legate de infrastructura de transport și de mobilitatea urbană. Creșterea numărului de vehicule a generat aglomerări semnificative pe principalele artere ale orașului, creșterea timpilor de deplasare și a poluării. Acest context face imperativă dezvoltarea unui serviciu de transport public eficient și modern, care să răspundă nevoilor actuale și viitoare ale cetățenilor.

Pentru a face față acestor provocări, studiul de oportunitate va analiza diferite tendințe ale populației, va evalua situația actuală a infrastructurii de transport și va propune diferite soluții în vederea promovării transportului public în detrimentul deplasărilor cu autovehicule personale/ private



Cotele modale în municipiul Reșița

În ceea ce privește alegerea modului de deplasare, locuitorii mun. Reșița declară că siguranța, viteza și durata de deplasare, confortul, accesibilitatea, și sănătatea proprie reprezintă factori foarte importanți în motivul alegerii modului de deplasare.

Respondenții interviurilor au declarat în proporție de 50% că folosesc autoturismul personal în prima deplasare zilnică dintre care 46% continuă să utilizeze autoturismul personal și în următoarele deplasări

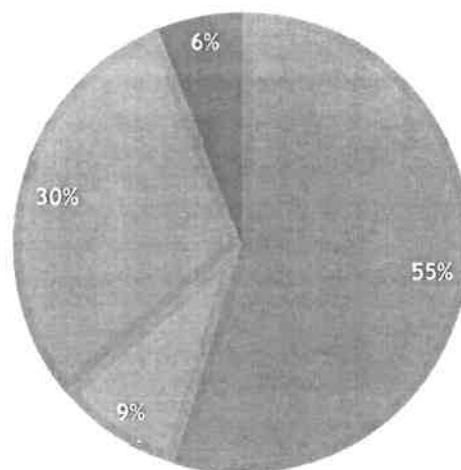
Un procent de 28% declară că merg pe jos în prima parte a zilei în timp ce 3% din aceștia aleg să utilizeze alt mijloc de transport în cea de-a doua parte a zilei.

10% dintre respondenți se deplasează într-un sistem mix (autoturism+mers pe jos) în prima deplasare a zilei și 8% în cea de-a doua.

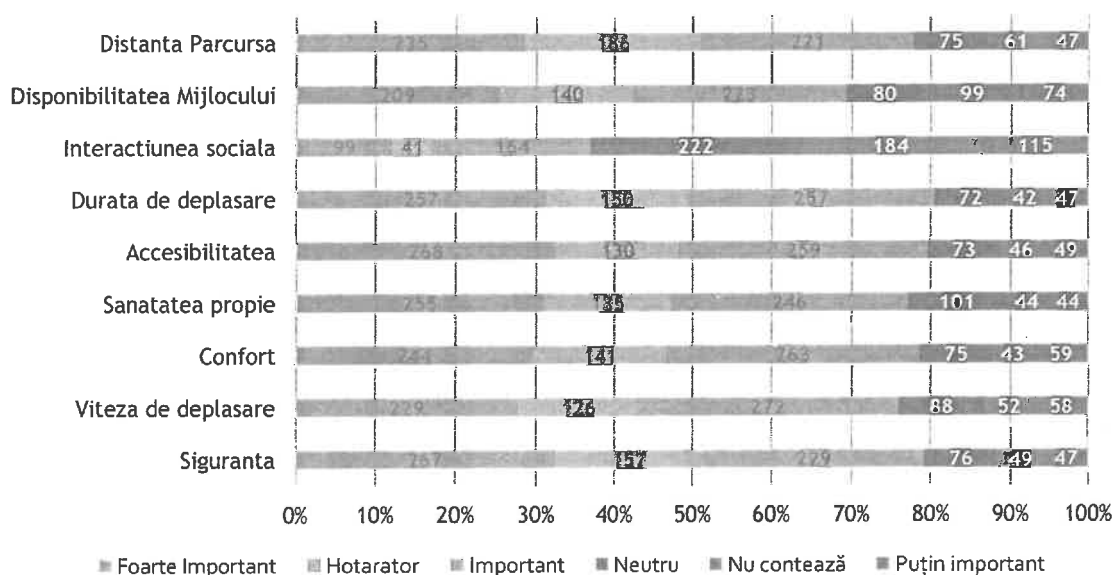
Transportul public are un grad scăzut de utilizare. 6% din respondenți declară că utilizează transportul public în prima parte a zilei, 8% în cea de-a doua iar în sistem mix un procent de 4% declară că utilizează transportul public alături de autoturismul personal.

Tabelele următoare ilustrează o analiză comparativă a cotelor modale pentru diferite aglomerări urbane din România, precum și pentru diverse orașe din Europa.

Auto Transport public Pietonal Velo



Figură 2-9 Cote modale rezultate în urma chestionarului pentru municipiul Reșița



Figură 2-10 Motivele ce influențează alegerea modului de transport

**Tabel 2-5 Comparația cotelor modale ale municipiului Reșița cu alte municipii din România**

Modalitatea de deplasare cea mai frecventă	Reșița	Bacău	Baia Mare	Roman	Lugoj	Medie
Mers pe jos	30%	26.93%	14%	24.7%	34.2%	25.96%
Transport public	16%	23.47%	20%	24.5%	2.5%	15.89%
Bicicleta	10%	13.29%	11%	6.9%	12.4%	9.91%
Autoturism	44%	36%	55%	43.9%	50.9%	48.16%

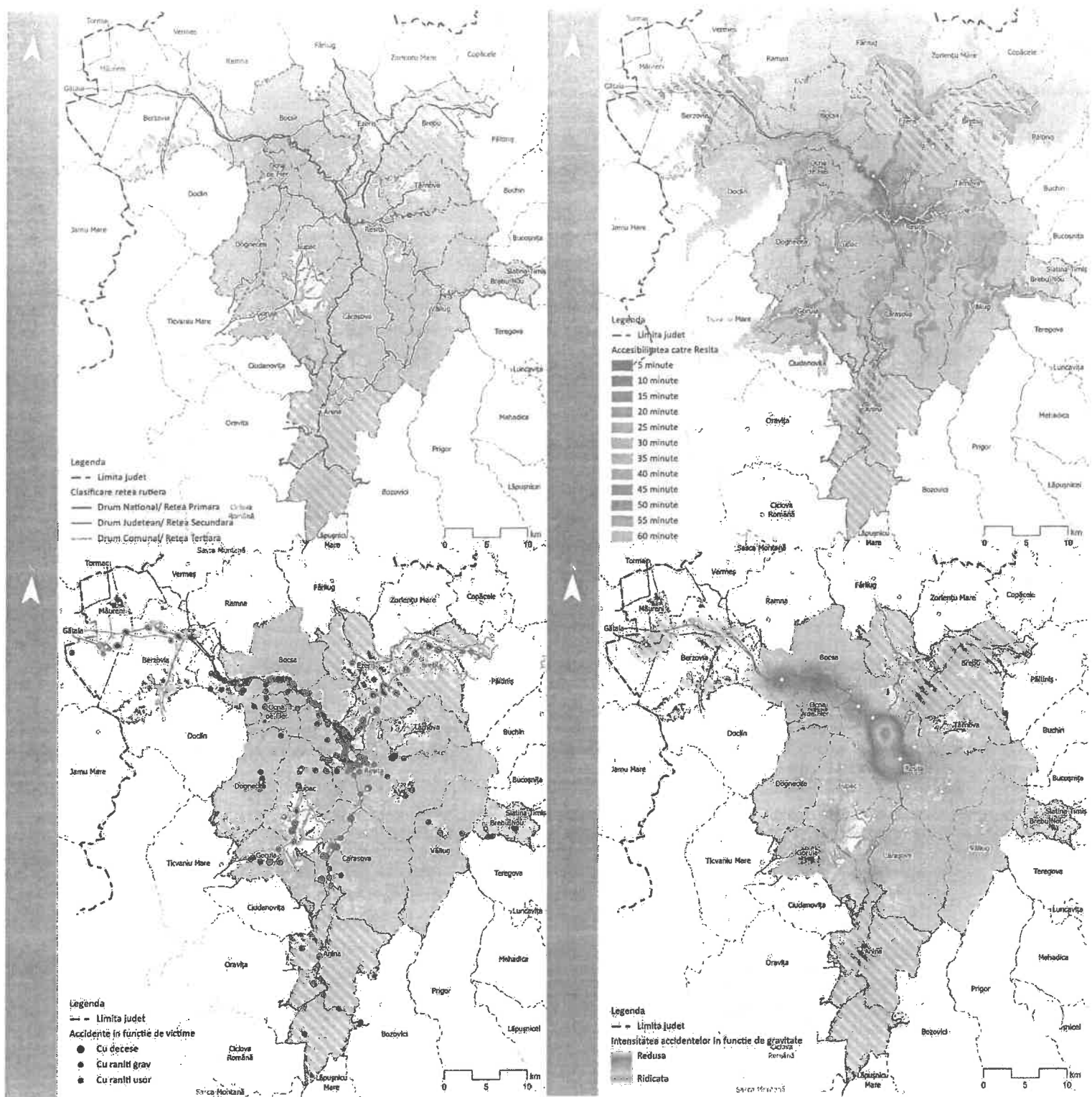
Cotele modale ale transportului cu bicicleta și ale transportului în comun din Municipiul Reșița se încadrează ușor peste valorile medii analizate în celelalte orașe. Comparând cotele modale ale Municipiului Reșița cu cele Medii de la nivelul celorlalte orașe, se poate observa că municipiul prezintă direcții de promovare a mobilității alternative, sustenabilă și durabilă.

Problemele circulației în municipiul Reșița

Principala problemă identificată la nivelul municipiului Reșița în ceea ce privește mobilitatea populației cu autoturismul este reprezentată de starea tehnică necorespunzătoare a străzilor, urmată de lipsa locurilor de parcare. Alte probleme semnificative în opinia populației sunt reprezentate de volumul mare de mașini, staționarea neregulamentară a acestora și trecerile de pietoni nesemaforizate. Au mai fost raportate ca probleme și fluența redusă, nesincronizarea semafoarelor și fluența scăzută.

Un alt factor important îl reprezintă accesibilitatea populației către zonele exterioare și periferice. Municipiul Reșița constituie principalul pol de atracție al județului, însă lipsa unor alternative eficiente de transport între municipiu și celelalte comune limitează mobilitatea locuitorilor și reduce gradul de accesibilitate la nivel teritorial.

Proiectele propuse în cadrul Planului de Mobilitate trebuie să se adreseze cu prioritate pe reducerea utilizării autoturismelor personale, prin încurajarea folosirii mijloacelor de transport alternative (bicicleta, mers pe jos, transport public).



Figură 2-11 a) Rețeaua rutieră de la nivelul Ariei de Studiu; b) Accesibilitatea rutieră la nivelul Zonei Metropolitane; c) Accidente în funcție de victime; d) Intensitatea în funcție de gravitate și victime

2.1.5 Transportul rutier

Municipiul Reșița se întinde pe o lungime de aproximativ 6.5 km pe direcția Nord-Sud și aproximativ 3.6 km pe direcția Est-Vest. Suprafața totală a orașului este de 1994 ha, din care 155.10 ha (7.99% din totalul intravilanului) reprezintă căile de comunicație și transport (rutiere, feroviale, aeriene, navale) conform PUG 2011.

Teritoriul administrativ este amplasat la convergența a două coridoare de transport și anume: DN58 Caransebeș - Reșița - Carașova - Streirdorf și DN58B Reșița - Bocșa - Voiteg.



În ciuda faptului că municipiul este amplasat la convergența unor drumuri naționale, acesta este considerat ca fiind un oraș relativ izolat din cauza gradului scăzut de urbanizare dar și a declivității terenului.

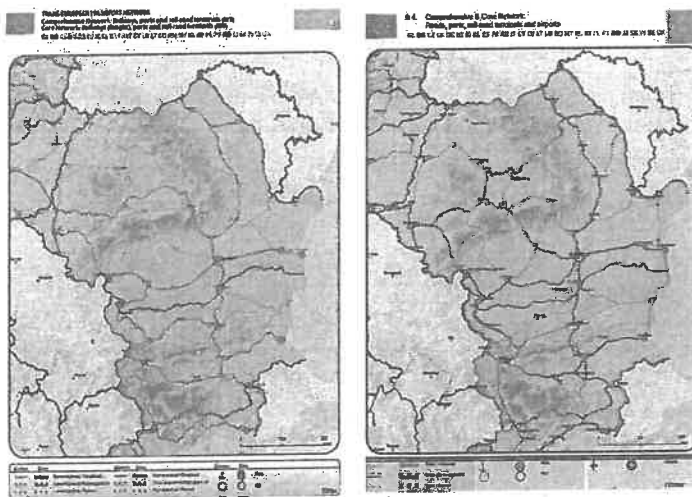
Relația cu rețeaua TEN-T

Planșa următoare prezintă localizarea rețelei TEN-T principale și secundare pe teritoriul României.

Municipiul Reșița nu se află pe niciun traseu al rețelei TEN-T.

Din perspectiva coridoarelor prioritare TEN-T, România este traversată de:

- Coridorul nr. 4, Orient-East Med
- Coridorul nr. 8, Rhin-Dunăre



Figură 2-12 Rețeaua TEN-T Națională

Rețeaua rutieră la nivelul municipiului Reșița

În prezent, principala modalitate de deplasare a populației din municipiul Reșița este cea cu autoturismul. În baza datelor PMUD Reșița versiunea 1, unde cota modală auto era de 32% putem concluziona faptul că în ultimii 5 ani cota modală a crescut cu 37.5%, ajungând la 44%.

Interviurile cu populația au fost realizate online cât și fizic, în teren, prin chestionarea persoanelor în legătură cu percepția lor asupra mobilității, problemelor întâmpinate, dar și a unor potențiale soluții privitoare la diferitele tipuri de mobilitate. Pentru o cât mai bună relevanță a datelor referitoare la problemele populației, s-a încercat realizarea unui număr de interviuri direct proporțional cu numărul de locuitori ai zonei respective.

Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport. În tabelul următor sunt prezentate diferite niveluri de integrare a rețelei de transport local (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii subțiri - exemplificat pentru prima categorie de arcele care leagă nodurile 1, 2, 3, 4, 5) și rețeaua de transport național (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii îngroșate - de exemplu, arcele care leagă nodurile 0 - 6 în graficul pentru prima categorie).

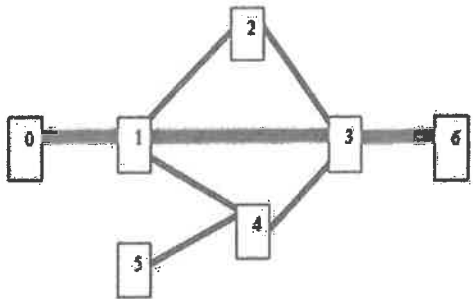
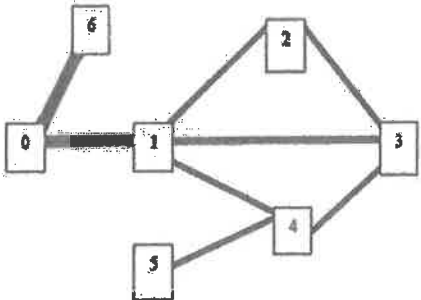
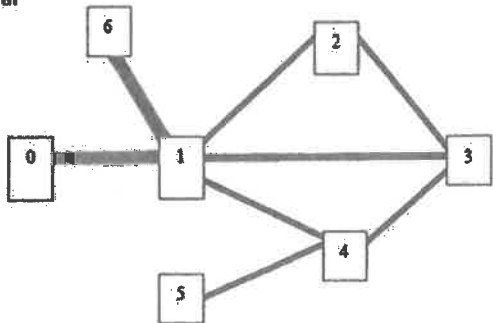
Analizând situația rețelei de transport din municipiul Reșița sub aceste aspecte, pe baza reprezentării grafului corespunzător rețelei de transport rutier din municipiu, se poate concluziona că există o "hiperintegrare", deoarece rețeaua rutieră națională se suprapune cu rețeaua de drumuri locală.

Rețeaua stradală a municipiului Reșița și organizarea sistemului de transport sunt influențate de relief și elementele de cadru natural.

Numărul redus de traversări ale Râului Bârzava și ale căii ferate generează o limită în teritoriu și accentuează caracterul de barieră fizică.



Tabel 2-6 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală

Categorie graf exemplu	Descriere
Hiperintegrat 	Un graf este hiperintegrat atunci când un arc al rețelei naționale se suprapune peste un arc al rețelei locale (în exemplu, rețeaua națională este reprezentată de nodurile 0 - 1 - 3 - 6 se suprapune peste rețeaua locală alcătuită din nodurile 1 - 2 - 3 - 4 - 5).
Hipointegrat 	Un graf este hipointegrat atunci când rețeaua orașului este legată într-un nod periferic de rețeaua națională.
Integrat rațional 	Un graf este integrat rațional atunci când cele două rețele, națională și locală, sunt "tangente"; în exemplu, nodul 1 este nod de conexiune a două arce ale rețelei naționale și nod de conexiune cu rețeaua locală.

Schema după care este organizată rețeaua principală de trafic din Municipiul Reșița este una de tip lineară, cu 2 direcții principale reprezentate de DN58 și 2 secundare reprezentate de DN58 B și DJ582 B.

Lipsa unor conexiuni între arterele principale la nivelul zonei de influență duce la supraaglomerarea municipiului și a celor 5 intrări principale în oraș.

Principalele probleme semnalate la nivelul rețelei stradale sunt legate de intersecțiile str. Traian Vuia cu bd. Revoluția din Decembrie, str. Mihai Eminescu cu str. I.L. Caragiale, girația Bd. Republicii.

Rețeaua stradală din Municipiul Reșița a fost evaluată din perspectiva:

- Cererii de transport: consultantul a efectuat investigații privind determinarea intensității orare a traficului, precum și a caracteristicilor deplasărilor, prin intermediul recensămintelor de circulație clasificate și a anchetelor origine-destinație;
- Stării tehnice și a clasificării funcționale;
- Vitezelor medii de circulație ;



- Siguranței circulației ;
- Facilităților oferite transportului public și a transportului nemotorizat (velo și pietonal) ;
- Ofertei de locuri de parcare ;
- Desfășurării transportului de mărfuri;

Clasificarea rețelei stradale

Conform OG 43-1997 și OG 49/1998 privind regimul drumurilor, străzile din localitățile urbane se clasifică în raport cu intensitatea traficului și cu funcțiile pe care le îndeplinesc, astfel:

- **A - străzi de categoria I - magistrale**, care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național ce traversează orașul sau pe direcția principală de legătură cu acest drum; acestea au minim 6 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- **B - străzi de categoria a II-a - de legătură**, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit; Acestea au 4 benzi de circulație, inclusiv liniile de tramvai;
- **C - străzi de categoria a III-a - colectoare**, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale; Acestea au 2 benzi de circulație;
- **D - străzi de categoria a IV-a - de folosință locală**, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale, în zonele cu trafic foarte redus.

Accesibilitatea către municipiul Reșița se prezintă din perspectiva rețelei de drumuri și străzi existente. Aceasta este ridicată în zonele cu drumuri ce permit viteze ridicate precum pe Drumurile Naționale, și mult mai redus pe Drumurile Județene cu o dimensiune a carosabiului redusă și cu o îmbrăcăminte asfaltică în stare de degradare ridicată.

Din perspectiva accesibilității cu zona metropolitană, din municipiul Reșița se poate ajunge în Maxim o oră în toate satele componente UAT-urilor din zona metropolitană. Cele mai rapide conexiuni sunt cele cu UAT-urile vecine care sunt traversate de Drumurile Naționale.

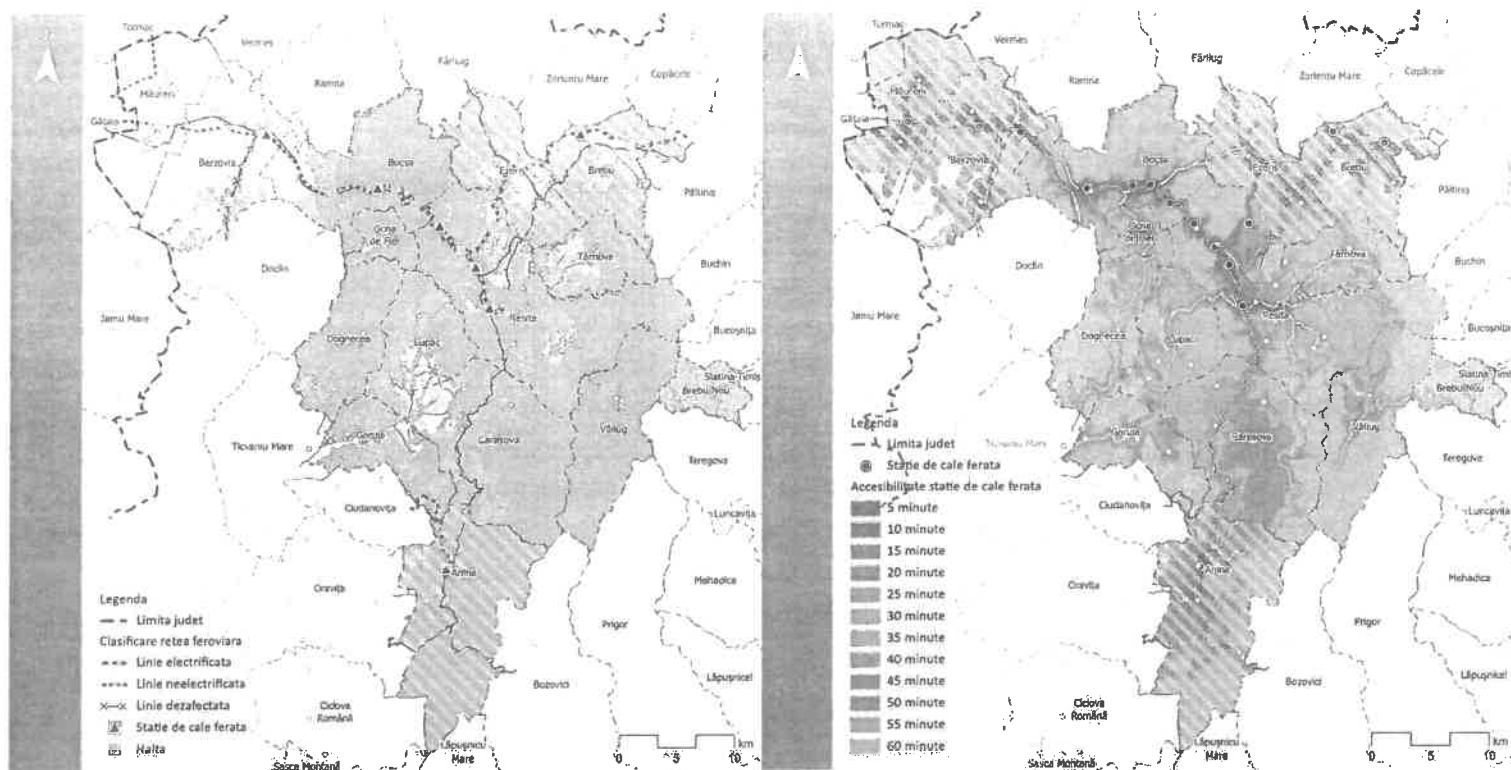
Accesibilitatea către Văliug se realizează printr-un singur drum DJ582, care este un drum într-o stare medie. Configurația acestuia este de o bandă pe sens, iar lățimea este variabilă de la 5.2 până la 6 metri.

În cazul accidentelor, gravitatea și numărul de victime se concentrează în municipiul Reșița urmat apoi de rețeaua de Drumuri Naționale. Parcursul autovehiculelor este în legătură directă numărul de accidente.

Accidentele prezentate sunt cele în care au fost implicate victime, dar trebuie menționat faptul că numărul de accidente care a implicat doar daune materiale este de aproape 4 ori mai mare.

Pe rețeaua de drumuri din comuna Văliug, un accidente apare o dată la doi-trei ani. Analiza cauzelor arată preponderent „viteza neadaptată la condițiile de drum”.

Acest lucru întărește necesarul modernizării în viitor a drumului de legătură dintre Reșița și Văliug.



Figură 2-13 a) Infrastructura feroviară la nivelul Ariei de Studiu; b) Accesibilitate stații de cale ferată

2.1.6 Transportul feroviar

Din punctual de vedere al mobilității, situația serviciilor oferite de operatorul local de transport public de călători trebuie analizată în corelație cu rețeaua de transport regional și național.

Infrastructura feroviară la nivelul județului Caraș-Severin a fost identificată prin cartografierea rețelei furnizate online de CFR Călători, corelată cu analiza unor imagini aeriene ale zonei. Transportul feroviar se desfășoară pe Magistrala 900 București Nord - Roșiori de Vede - Caracal - Craiova - Filiași - Strehaia - Drobeta Turnu Severin - Orșova - Băile Herculane - Caransebeș - Lugoj - Recaș - Timișoara Est - Timișoara Nord - Stamora Moravița, în lungime totală de 533 km. Magistrala tranzitează județele Ilfov, Dâmbovița, Giurgiu, Teleorman, Argeș, Olt, Dolj, Gorj, Megedinți, Caraș-Severin, Timișoara. Municipiul Reșița este deservit de Secția Caransebeș - Brebu - Reșița Nord - Reșița Sud, tronson de cale ferată simplă electrificată, și de Secția Voiteni - Gătaia - Reșița Nord, tronson de cale ferată simplă neelectrificată. Calea ferată de la nivelul zonei metropolitane deservește doar zona nordică a acesteia. Gările din zona metropolitană nu prezintă îmbunătățiri și sunt neatractive navetiștilor. În ciuda slabei atractivități, există curse pentru a deservi potențialii navetiști.

Gara Reșița Sud, principală poartă de intrare în oraș, nu prezintă condiții optime pentru încurajarea acestui mod de deplasare, aflându-se într-o stare avansată de degradare, însă este ușor accesibilă călătorilor prin infrastructura de circulații existentă și transportul public local.

La nivelul municipiului, infrastructura feroviară crează o barieră în ceea ce privește conectivitatea, relaționarea și dezvoltarea zonelor. Cu toate acestea, multe dintre intersecții se realizează prin pasaje și poduri suspendate, astfel încât traficul rutier nu are de suferit.

2.1.7 Transportul aerian



Figură 2-14 Aeroporturile din România și Republica Moldova (sursă: wikipedia)

La nivelul Zonei Metropolitane Reșița nu există un aeroport, însă municipiul este localizat la o distanță de 44 km sud-vest, respectiv 45 minute timp de parcurs cu autoturismul până la Aeroportul Caransebeș, sau Aeroportul Banat. Acesta este un aeroport privat, care în anul 2020 a fost reautorizat.

Principalul aeroport din regiune, parte a rețelei TEN-T Comprehensive, este aeroportul Internațional Traian Vuia Timișoara, aflat la o distanță de 110km nord-vest, respectiv o oră și 50 minute distanță de parcurs cu autoturismul. Statutul de aeroport Internațional oferă dreptul operatorilor de a efectua zboruri externe directe regulate, atât în spațiul European, cât și în afara acestuia.



2.2 Transportul public de persoane

2.2.1 Prestarea serviciului

În prezent, serviciile de transport public de călători în municipiul Reșița sunt realizate de SC Transport Urban Reșița SRL , pe baza unui contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin concesiune, încheiat în data de 20.12.2017.

Durata contractului este de zece ani.

Societatea Transport Urban Reșița S.R.L. este o societate cu răspundere limitată, înființată în baza Hotărârii 245 din 20.09.2016 a Consiliului Local al Municipiului Reșița.

Societatea se află sub autoritatea Consiliului Local al Municipiului Reșița, acesta având și calitatea de asociat fondator și deținător al întregului capital social.

Obiectul de activitate al societății este transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători, cod CAEN 4931:

Aceasta clasa include:

- Transportul terestru de calatori prin sisteme de transport urbane sau suburbane.

*Acesta poate include diferite moduri de transport terestru, cum ar fi cu autobuze, tramvaie, troleibuze, metrou subteran si suspendat etc. Transportul este efectuat pe rute prestabilite in mod normal urmand un orar fix, urcarea si coborarea pasagerilor realizandu-se in statii fixe.

Aceasta clasa include de asemenea:

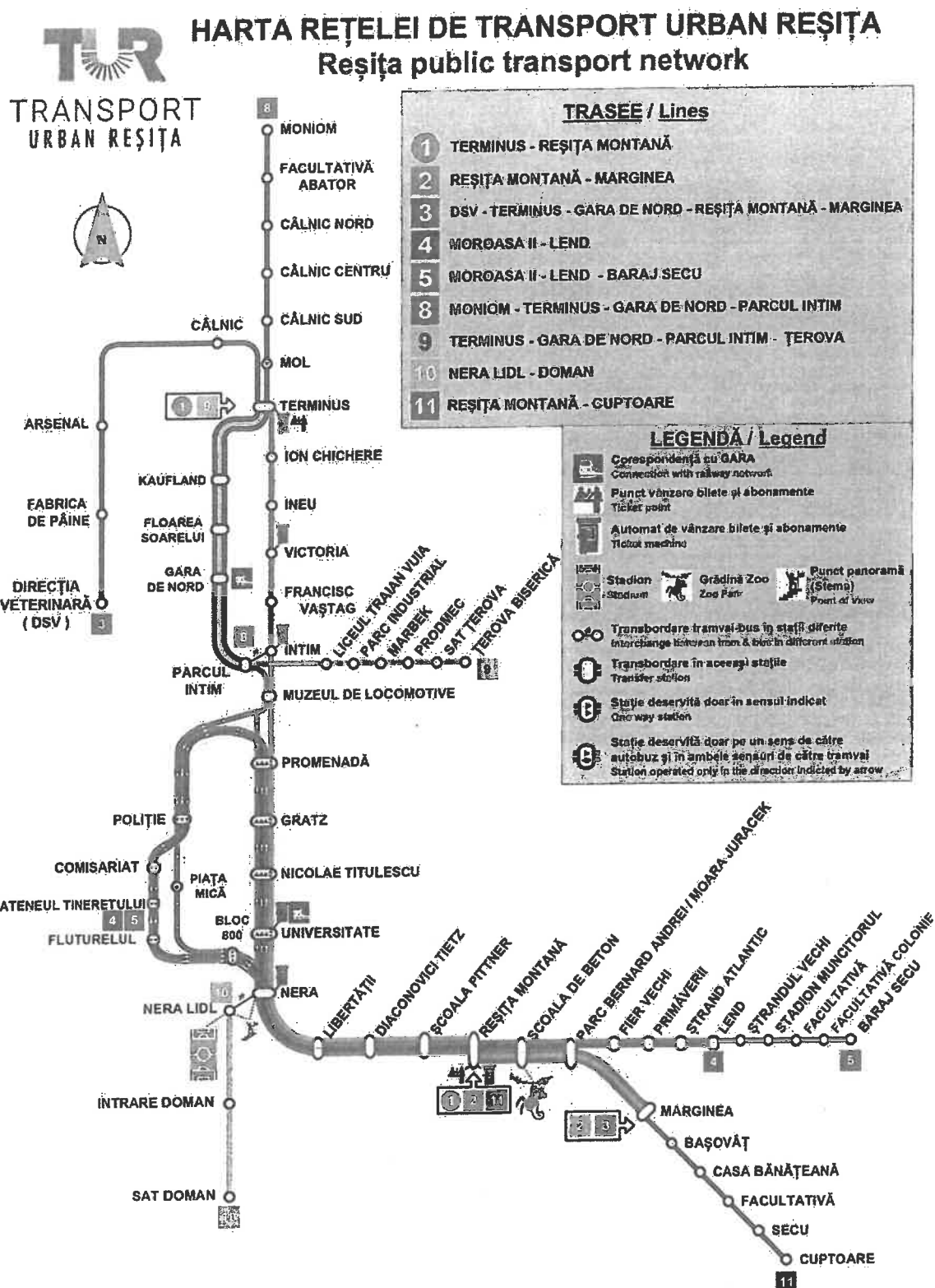
- Linii de transport din oras la aeroport sau din oras la gara;
- Operarea funicularelor, telefericelor etc., daca fac parte din sistemele de tranzit urban sau suburban.

În ceea ce privește resursa umană a societății, precum și modul de structurare și organizare ierarhică a acesteia, organigrama companiei este prezentată detaliat în Anexa 2 - Organigramă operator, oferind o imagine clară asupra distribuției responsabilităților și a relațiilor funcționale interne.

La data de 29.01.2026, numărul de angajați ai societății este de 102 angajați, conform Anexei 1 la Hotărârea Consiliului Local nr. 3/29.01.2026

Liniile de transport public pe care sunt organizate în prezent serviciile de transport public cu autobuzul și tramvaiul sunt prezentate în imaginea de mai jos:





Figură 2-15 Harta rețelei de transport urban Reșița (sursă: <https://www.turesita.ro/trasee/>)

Operatorul economic demonstrează o capacitate operațională adecvată, susținută de resurse tehnice și logistice suficiente, asigurând desfășurarea activităților în condiții de eficiență și



continuitate. Acesta operează cu o flotă dimensionată corespunzător cerințelor serviciului, structurată conform datelor detaliate în tabelul de mai jos:

Tabel 2-7 Specificații tehnice relevante privind flota operată de S.C Transport Urban Reșița S.R.L

Nr. crt.	Marcă autobuz/Nr. circulație	Nr. înmatriculare	Anul fabricației	Km parcurs	Emisii	Consum (l/100 km)	Durata de viață recomandată de producător	Nr locuri scaune	Nr locuri în picioare	Proprietar
1	VDL Procity	CS 54 TUR								TUR
2	Granton Brand GTZ6129BEV R	CS 59 TUR	2023	502	ELECTRIC	-	10	33	58	Primăria Reșița
3	Granton Brand GTZ6129BEV R	CS 60 TUR	2023	502	ELECTRIC	-	10	33	58	Primăria Reșița
4	Granton Brand GTZ6129BEV R	CS 61 TUR	2023	502	ELECTRIC	-	10	33	58	Primăria Reșița
5	Granton Brand GTZ6129BEV R	CS 62 TUR	2023	502	ELECTRIC	-	10	33	58	Primăria Reșița
6	Granton Brand GTZ6129BEV R	CS 63 TUR	2023	500	ELECTRIC	-	10	33	58	Primăria Reșița
7	Granton Brand GTZ6129BEV R	CS 64 TUR	2023	500	ELECTRIC	-	10	33	58	Primăria Reșița
8	Granton Brand GTZ6129BEV R	CS 65 TUR	2023	500	ELECTRIC	-	10	33	58	Primăria Reșița
9	Granton Brand GTZ6129BEV R	CS 66 TUR	2023	500	ELECTRIC	-	10	33	58	Primăria Reșița
10	Granton Brand GTZ6129BEV R	CS 67 TUR	2023	500	ELECTRIC	-	10	33	58	Primăria Reșița
11	Granton Brand GTZ6129BEV R	CS 68 TUR	2023	500	ELECTRIC	-	10	33	58	Primăria Reșița
12	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 1	2023	506	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
13	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 2	2023	502	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
14	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 3	2023	503	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
15	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 4	2023	500	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
16	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 5	2023	664	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
17	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 6	2023	500	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
18	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 7	2023	501	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
19	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 8	2023	501	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
20	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 9	2023	502	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
21	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 10	2023	500	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
22	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 11	2023	500	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
23	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 12	2023	502	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița
24	Durmazlar P4*2018/858	RESITA 13	2023	521	ELECTRIC	-	30	32	103	Primăria Reșița



2.2.2 Constrângeri de ordin tehnic

Performanța serviciului de transport public operat la nivelul ariei de studiu va depinde de o serie de dotări și echipamente care trebuie să funcționeze la parametri normali pentru desfășurarea în condiții de siguranță a serviciului.

■ Parcurgerea rampelor și a pantelor:

Pe traseele propuse de autobuze nu există pante sau rampe care să depășească 12% și care să facă dificilă parcurgerea acestora fie la încărcarea maximă sau pe timpul iernii. Recomandăm totuși ca toate achizițiile de mijloace de transport să poată să parcurgă fără probleme pante sau rampe de minim 12%.

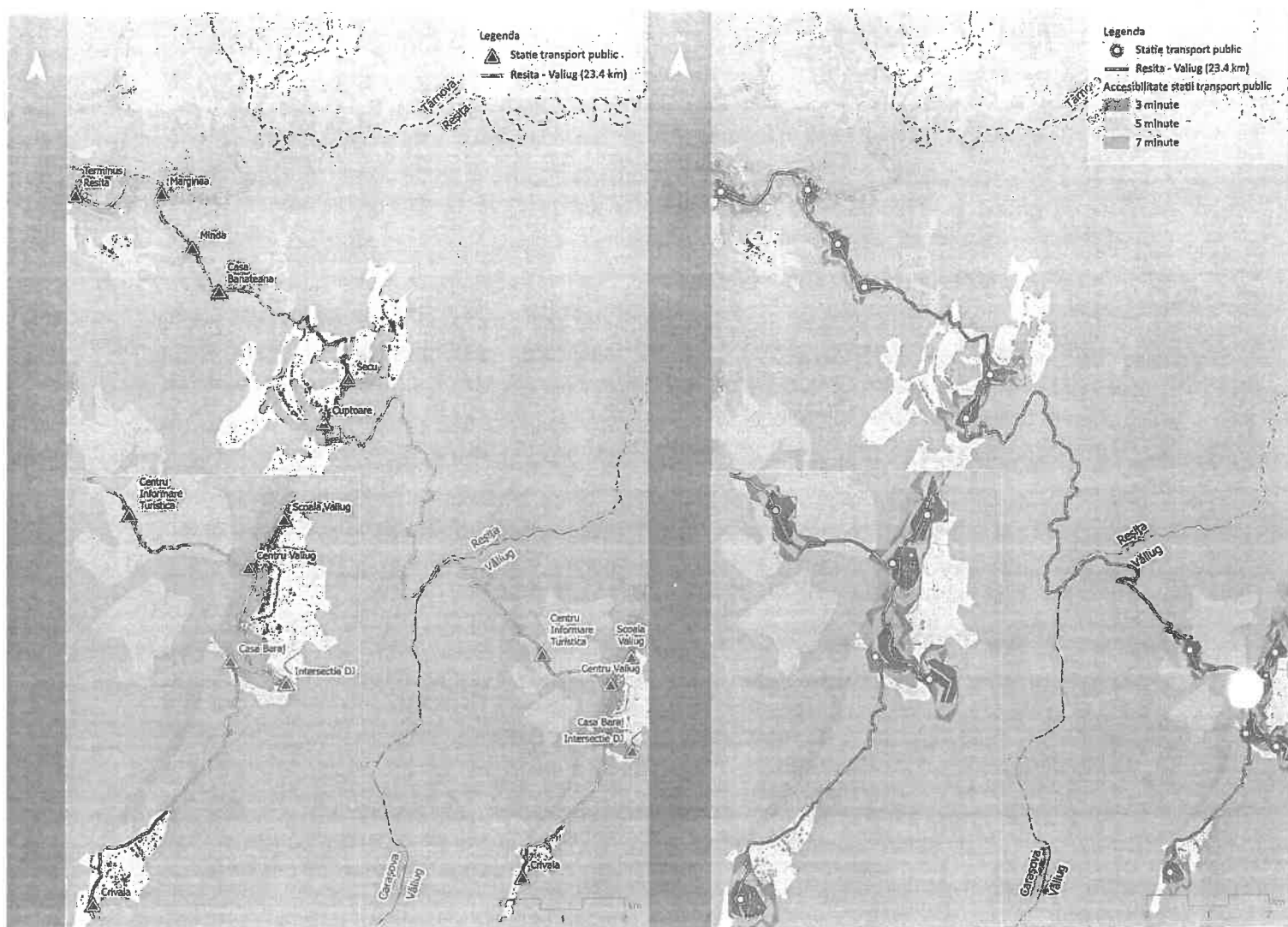
■ Parcurgerea virajelor și a curbelor:

Din analizele efectuate, toate curbele și virajele de pe rețeaua existentă asigură trecerea în siguranță și în condiții de exploatare. Totuși, încadrarea în curbă, pe străzile mai înguste sau unde intersecțiile nu au spații suficient de largi pentru bracarea și încadrarea corectă a autobuzului reprezintă un tip de constrângere de ordin tehnic.

■ Stațiile de îmbarcare/debarcare:

Construcția unor stații de îmbarcare/debarcare nu permit staționarea simultană a mai multor autobuze, existând situații când un autobuz așteaptă la intrarea în stație punerea în mișcare a autobuzului din față, generându-se astfel întârzieri și timpi mai lungi de parcurs al traseului.

Pentru îmbarcarea/debarcarea cu ușurință a pasagerilor se recomandă ca podeaua autobuzelor să fie joasă, cu posibilitatea ajustării garzii la sol pe o parte, pentru accesul calatorilor (funcția de ingenunchiere), ca să fie integral în situațiile de drum cu denivelări cu limitarea vitezei de deplasare



Figură 2-16 a) Traseu de transport public propus pentru Aria de Stui; b) Izocrone ale stațiilor de transport public

2.3 Investiții propuse pentru dezvoltarea sistemului de transport public

Primăria Municipiului Reșița în parteneriat cu Comuna Văliug au depus proiectul intitulat „Achiziție autobuze electrice pentru extindere sistem transport public” din cadrul *Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 Fondul local, Investiția Mobilitatea urbană durabilă, de subinvestiția 1.1 Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante).*

Obiectivul general al proiectului investițional constă în dezvoltarea serviciului de transport public local cu autobuzul, prin introducerea traseului Reșița - Văliug, care să contribuie la creșterea calității vieții la nivelul comunității Municipiului Reșița și ariei sale periurbane.

Pentru realizarea acestui obiectiv se dorește realizarea unui transport public de persoane modern, performant, care să asigure satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, personalului instituțiilor publice și celui al operatorilor economici pe teritoriul municipiului prin servicii de calitate, prin:

- Infrastructură de transport modernă, care să permită o circulație rutieră în siguranță;
- Operatori de transport rutier public performanți, care răspund prompt cerințelor publicului călător și exigențelor legislației aferente transportului public;
- Autorități publice instituții locale implicate și responsabile în organizarea și derularea serviciului public de transport călători;
- Public călător satisfăcut și civilizat.



Astfel, pentru asigurarea transportului public între cei 2 parteneri, în baza HCL nr. 30/29.01.2026, s-a constituit Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Dezvoltare Transport Public Banatul Montan.

În cadrul acestei asociații au fost stabilite principiile de organizare și funcționare ale serviciului de transport public, fiind analizate nevoile de mobilitate ale populației, fluxurile de deplasare și legăturile dintre principalele zone de interes. Pe baza acestor analize a fost definită ruta de transport și punctele de oprire, astfel încât serviciul să asigure accesibilitate și conectivitate adecvată între localitățile deservite

Configurația traseului și amplasamentul stațiilor sunt structurate în figura anterioară astfel:

- Lungime traseu 25.85 km - traseu parcurs în aproximativ 50 min: Plecare de la Terminus Marginea - Minda - Casa Banateana - Secu - Cuptoare - Centru Informare - Centru- Scoala - Intersectie DJ Casa Baraj - Crivaia;

Traseul propus este configurat astfel încât să acopere principalele puncte de interes - unități de învățământ, instituții publice și zone comerciale - contribuind la creșterea mobilității pentru toate categoriile de utilizatori.

În etapa inițială, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară este constituită din cele două unități administrativ-teritoriale partenere. Pe termen mediu și lung, se are în vedere extinderea structurii asociației prin aderarea altor unități administrativ-teritoriale din zona de influență, în vederea dezvoltării și consolidării unui sistem integrat de transport public metropolitan, care să răspundă nevoilor de mobilitate ale populației și să asigure o conectivitate eficientă între localitățile din teritoriu.

Dezvoltarea unui sistem de transport public integrat la nivel metropolitan este necesară pentru a răspunde creșterii mobilității populației între localitățile din zona de influență. În ultimii ani se constată o intensificare a deplasărilor zilnice pentru muncă, educație, servicii medicale și activități comerciale, ceea ce generează o presiune tot mai mare asupra infrastructurii rutiere existente.

În acest context, organizarea și extinderea transportului public reprezintă o soluție eficientă pentru asigurarea accesibilității între localități, reducerea dependenței de transportul individual și creșterea gradului de mobilitate al populației. Totodată, dezvoltarea transportului public contribuie la reducerea congestiei traficului, la diminuarea impactului asupra mediului și la creșterea calității vieții locuitorilor.

Implementarea unui sistem coordonat de transport public la nivelul asociației va permite optimizarea traseelor, utilizarea eficientă a resurselor și crearea unor conexiuni mai bune între zonele rezidențiale, centrele economice și instituțiile publice. În același timp, extinderea rețelei de transport către alte unități administrativ-teritoriale va facilita dezvoltarea economică și socială a întregii zone.

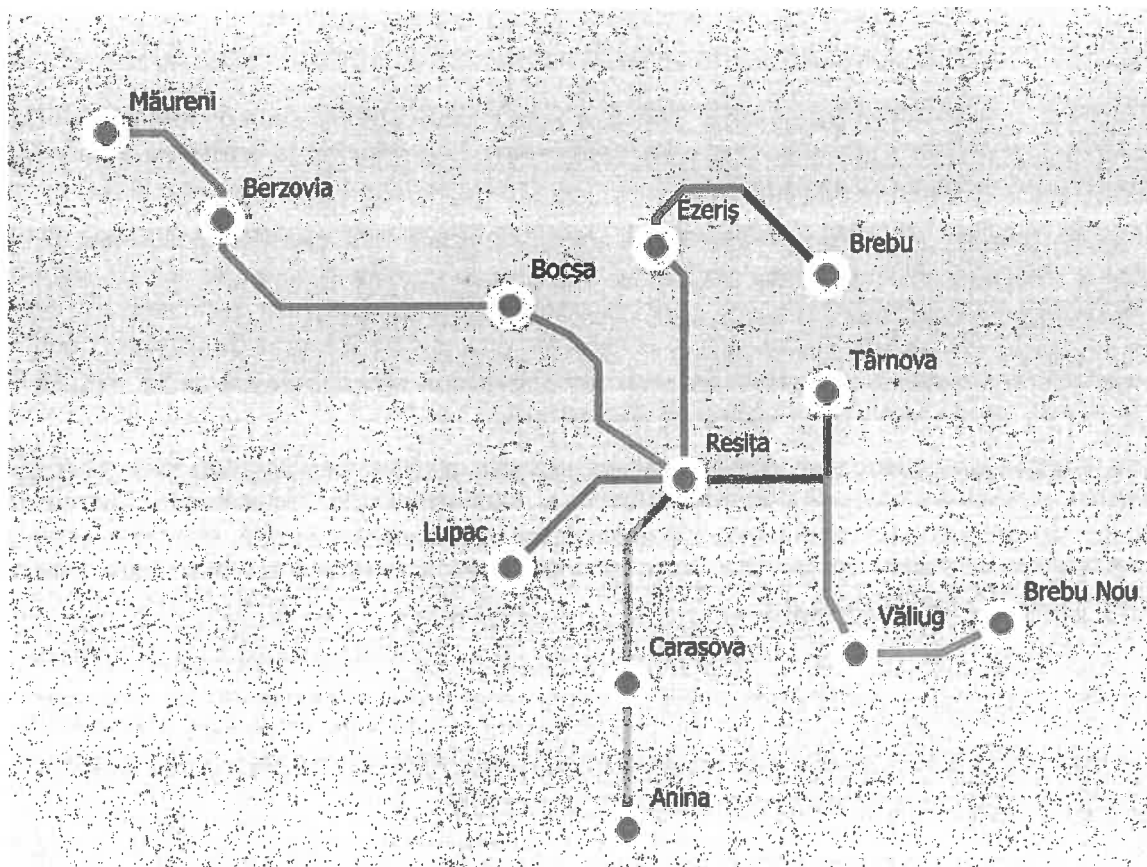
Având în vedere necesitatea dezvoltării și extinderii serviciului de transport public la nivelul zonei, precum și perspectivele de creștere a mobilității între localitățile din aria de influență, se propune, în etapa următoare, cooptarea unor unități administrativ-teritoriale suplimentare în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară. Extinderea structurii asociative are ca obiectiv dezvoltarea unui sistem de transport public integrat și eficient, care să asigure conectivitatea între localități și accesul populației la principalele zone de interes.

În acest sens, se propune analizarea oportunității aderării următoarelor unități administrativ-teritoriale:

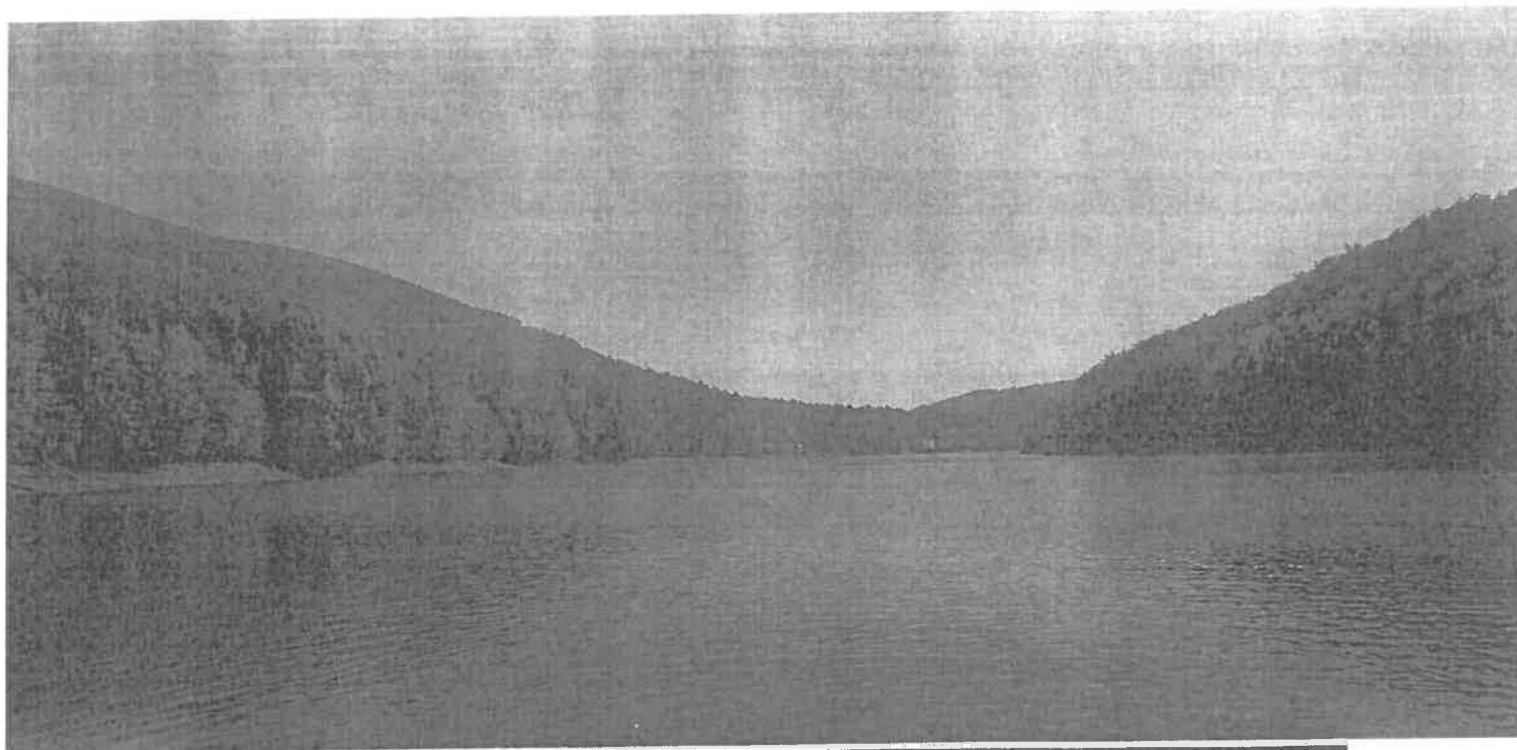


- Comuna Brebu Nou;
- Comuna Târnova;
- Comuna Carașova;
- Orașul Anina;
- Comuna Lupac;
- Oraș Bocșa;
- Comuna Berzovia;
- Comuna Măureni.

Dezvoltarea propusă a sistemului de transport public la nivelul zonei, precum și aria teritorială vizată pentru extinderea serviciului pe termen mediu sunt ilustrate în harta prezentată mai jos: de înlocuit după ce avem hartă



Figură 2-17 Dezvoltarea transportului public pe termen mediu



3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului

Această secțiune din documentul de față descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea Transportului Public Urban, acolo unde nevoile cetățenilor sunt satisfăcute de municipalitate (sau o Asociație care reprezintă municipalitatea).

Prezenta secțiune stabilește următoarele:

- I. Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
- II. Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
- III. Cerințele Obligației de Serviciu Public;
- IV. Procesul de selectare a Operatorului.

Mecanismele descrise aici pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care o Companie Regională s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care are apărut o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat Operator Extern supus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

3.1 Scenarii alternative de delegare

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiași proiect investițional, analizând astfel în funcție de criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu, rezultatele și modul de atingere a obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiași studiu de caz unitar.

Scenariile alternative de delegare sunt:

- Scenariul 1 - Gestiune directă;
- Scenariul 2 - Gestiune delegată.

Astfel, serviciile de transport public pe teritoriile celor două UAT-uri se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în Secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată.



3.1.1 Scenariul 1 - Gestiunea directă

Caracteristicile Gestiunii Directe

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Dezvoltare Transport Public Banatul Montan”, în numele unităților administrativ-teritoriale membre, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin acestora potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, conform cu mandatele date de acestea.

Conform Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

- a) Servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective;
- b) Societăți reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ - teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- a) Unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) Operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;
- c) Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă,

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) n., 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului. Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin, (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.



3.1.2 Scenariul 2 - Gestiunea delegată

Caracteristicile gestiunii delegate

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art. 2, lit. g) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată care pot fi:

- a) Societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social privat;
- b) Societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt.

Operatorii care își desfășoară activitatea în modalitatea gestiunii delegate furnizează serviciile de transport public local de călători în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului.

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice sau Legii nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, Societățile reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din Legea 51/2006.

Astfel, în conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice și art.36 din Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

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



3.2 Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime

În vederea elaborării unei analize comparative privind scenariile de delegare prezentate la sub-capitolul 3.1., prezentul sub-capitol urmărește prelucrarea informațiilor/datelor specifice fiecărui tip de delegare raportându-se la anumite criterii prestabilite. Obiectivele de cercetare constau în formularea unei concluzii cu privire la varianta/soluția optimă privind delegarea serviciului de transport public. Menționăm că vor fi analizate atât informații teoretice (legislative sau de context) cât și calcule matematice care vor ajuta la stabilirea unei viziuni mai clare în ceea ce privesc asemănările și diferențierile între modalitățile de delegare analizate.

Astfel, cele 2 scenarii de delegare vor fi analizate din punct de vedere al următoarelor criterii:

- **Administrativ și procedural;**
- **Economico-financiar (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel tarifare; cost/km);**
- **Acces la finanțare europeană (cost investițional; finanțare nerambursabilă obținută);**
- **Social (călători deserviți; populație totală deservită; evoluție cotă modală; număr locuri de muncă; accesibilitatea financiară a populației la serviciu; categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități);**
- **Mediu (nivel CO2).**

3.2.1 Criteriul administrativ și procedura

Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 1 - Gestione directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă			
Legislație relevantă	Pentru a se putea realiza gestionare directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către S.C. TRANSPORT URBAN REȘITA S.R.L., care va avea calitatea de Operator, trebuie să îndeplinească condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2^a și 3^a) din Legea nr. 51/2006. Astfel: a) Unitatea administrativ-teritorială membră a asociației, în calitate de acționar al S.C. TRANSPORT URBAN REȘITA S.R.L., prin intermediul asociației exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestionării directe; b) Operatorul regional, respectiv operatorul, după caz, desfășoară mai mult de 80% din activitățile efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea/entitatea contractantă care îl controlează, destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv a unității administrativ-teritoriale care își încredințează gestionarea serviciului; c) Capitalul social al operatorului regional, respectiv al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, respectiv de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă. În conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice și art. 36 din Legea nr. 307/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestionării serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții: a) Autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii; b) Mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă; c) Nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate	1. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public; 2. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității	

Scenariul 1 - Gestione directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

cu tratatele, și care nu exercită o influență determinanta asupra persoanei juridice controlate.

De asemenea, conform Regulamentului 1370/2007, Art. 5 Atribuirea de contracte de servicii publice din cadrul, (2) orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuiască contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.

2. Durata contractului de delegare a gestiunii

În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii - contract cu titlu oneros), există 3 legislații care reglementează acest aspect:

- a) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, art 3 al. 3 prevede că durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.;
- b) Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, art. 32, alin. (3), modificată și completată de OUG 58/2016 statutează că durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.”;
- c) De asemenea, Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, art. 28 prevede că durata contractelor de servicii publice este fixă, respectiv 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, troleibuze sau autocare și 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloace de transport pe cablu.

Evaluare
 propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016

3. În ceea ce privește avizele necesare pentru atribuirea directă a serviciului de transport public este necesar a se obține în prealabil - înainte de semnarea contractului de servicii - avizul Consiliului Concurenței, conform prevederilor art. 52, al (1) și (2) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.

1. Conform informațiilor expuse în rândurile de mai sus ADI TPBM poate delega direct serviciul de transport public către operatorul S.C. TRANSPORT URBAN REȘIȚA S.R.L.

 Analiza
 propriu-zisă

2. Durata contractului

În ceea ce privește situația delegării serviciului de transport public către operator regional, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor. Dacă durata contractului va fi mai mare de 5 ani se vor aplica prevederile art. 16 alin. (2) din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care prevede că: „Pentru concesiunile de lucrări sau concesiunile de servicii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, durata maximă a concesiunii nu poate depăși timpul estimat în mod rezonabil necesar concesionarului pentru a obține un venit minim care să permită recuperarea costurilor investițiilor efectuate, a costurilor în legătură cu exploatarea lucrărilor sau a serviciilor, precum și a unui profit rezonabil”.

3. În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016.



Evaluare
propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

Concluzii

În concluzie, ADI TPBM poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul S.C. TRANSPORT URBAN REȘITA S.R.L.

Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă mai multe avantaje din punct de vedere administrativ și procedural, decât dezavantaje.

Evaluare
propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

Legislație
relevantă

1. Spre deosebire de cealaltă modalitate de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

a) Regulamentul CE 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un tert, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4) 1, (5) 2 și (6) 3. Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție.

1. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public

¹ Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuiască direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri.

² Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

³ Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuiască direct contracte de servicii publice privind transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, precum metroul sau tramvalul. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata unor astfel de contracte nu depășește zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

Evaluare
propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

procedura poate presupune negocierea în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe; b) Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale, reglementează modul de realizare de către entitățile contractante a achizițiilor sectoriale, procedurile de atribuire a contractelor sectoriale și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor sectoriale, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor sectoriale; c) Legea 100/2016 privind concesiunile de furnică și concesiunile de servicii reglementează modul de atribuire a contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de concesiune de servicii, regimul juridic aplicabil acestor contracte, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea acestora. În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop servicii de utilitate publică, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitate de organ deliberativ, în baza mandatului primit. 2. În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a modalității de delegare directă, cât și în cadrul analizei prezentate în la sub-capitolul 4.2. „Durata contractului”. Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune: Potrivit art. 32, alin. 2 din Legea nr. 51/2006, durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. De asemenea, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4, al. (3), durata contractelor de servicii publice nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul. Însă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează la art. 8 și clauze tranzitorii care stabilesc și o clauză contractuală mai mare în funcție de data încheierii contractului și de procedură de atribuire (directă sau competitivă). Astfel, potrivit art. 8 al. (3): „În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern: a) Înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire; b) Înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;	3. Control direct al activităților administrative se desfășoară exclusiv în baza contractului încheiat.
--	--

Evaluare
 propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 2 - Gestione delegată către o companie privată

- c) După 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- d) După 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la litera (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

3. La fel ca în cazul celor prezentate mai sus în cazul delegării serviciului de transport public către un operator prin procedură competitivă este necesar a fi obținut avizul Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat (conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996). Compensația (subvențiile provenite din facilitățile și grătuitățile acordate anumitor categorii de persoane prevăzute de legislația în vigoare pentru prestarea serviciului de utilitate publică nu poate fi acordată decât după obținerea avizului mai sus menționat.

Prin excepție de la prevederile Legii 51/2006, Art. 52, alin. (2), contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 59/2016, precum și operatorilor regionali care implementează proiecte finanțate din fonduri europene nerambursabile în sectorul de apă și apă uzată.

1. În acest caz, atribuirea contractului de delegare a serviciului de utilitate publică nu mai poate fi directă, ci va trebui desfășurată o procedură concurențială prin licitație publică.

 Analiza
 propriu-zisă

Referitor la procedura competitivă echitabilă de atribuire a contractului, prin art. 5 al. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se solicită ca orice componentă care face apel la terț, altul decât un operator intern, să adopte o procedură competitivă de atribuire deschisă tuturor operatorilor, echitabilă și care să respecte principiile transparenței și nediscriminării. De



Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată		
	asemenea, se mai menționează că: „În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei concurențe nereale, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire”. 2. Durata recomandată a contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile legislative detaliate la capitolul 4, sub-capitolul 4.2 „Durata contractului”. 3. În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și fără obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținându-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii vor putea fi <u>atribuite direct</u> doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleiași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul Concurenței...”, astfel încât și în cazul acestui tip de delegare se va obține avizul Consiliului Concurenței în cazul în care se oferă facilități și gratuități categoriilor de persoane prevăzute de legislația în vigoare. Contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016		
Concluzii	În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unor operatori de transport privați, care vor avea în vedere mai mult decât orice creșterea profitului și nu calitatea serviciului oferit. De asemenea, va fi o problemă ținerii sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de administrațiile locale. Totodată, la procedura concurențială pot participa și alți operatori privați, fapt ce ar conduce la întârzierea semnării contractului de delegare a serviciului de transport public.		

3.2.2 Criteriul economico-financiar

Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarificare, cost/km)

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată		
Nivel redevență	Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art. 1, al. (10) și (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul. Astfel, pentru Primăria Municipiului Reșița, membru al ADI TPBM, Operatorul va plăti o redevență ce va fi calculată la un procent de 0.1% asupra totalului valorii rămase de amortizat a bunurilor concesionate. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calculul amortizării anuale se regăsesc la capitolul 4, sub-capitolul 4.4. sub-punctete „Model de calcul al redevenței”.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-ului membru al ADI TPBM, respectiv Primăria Reșița, este necesară plata redevenței		Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-ului membru al ADI TPBM, respectiv Primăria Reșița, este necesară plata redevenței
	La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei SWAP (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) aferent duratei contractului de delegare. În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 5 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului”.			
Profit rezonabil	Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului regional pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007. Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile. Astfel, mărirea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 5.46% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 6.46%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, conform Ratei SWAP approximate valabile pentru România de la 01.01.2026-30.06.2026.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje



Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată		
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public	Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public		
Nivel compensație	Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale Statelor membre ale Uniunii Europene (UE). Conform Anexei la Regulamentul 1370, nivelul maxim al compensației legată de contractele de servicii publice atribuite direct, nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil. Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil $C = CE - Vt + Pr$			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Plecând de la ipoteza că operatorul este o companie al cărui control direct de unitățile administrativ-teritoriale, respectiv Primăria Municipiului Reșița, membru al asociației de dezvoltare intercomunitară, riscul de supracompensare este limitat.		Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007	
Nivel tarifar				
Cost / călător				

3.2.3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
Toate categoriile de operatori analizați sunt eligibili pentru accesarea finanțării din fonduri nerambursabile privind achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură.	

3.2.4 Criteriul social

Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional		Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat	
Călători deserviți	Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.		Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.	
Populație totală deservită	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire		Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilității urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.	
Evoluție cotă modală	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Fiind un operator controlat direct de către UAT-ul membru al asociației de dezvoltare intercomunitară, respectiv Primăria		Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public.	

**Evaluare
propriu-zisă**
Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional
Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Municipiul Reșter, acesta la toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din zona de studiu, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică, prin extinderea traseelor în interiorul ADI TPBM.			
Număr locuri de muncă	Creșterea numărului de locuri de muncă			Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca pe un operator privat să nu preia angajații actuali ai operatorului Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator privat îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțin angajați
Accesibilitatea financiară a populației la serviciu	Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernantei locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”. Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2024, în Regiunea de Dezvoltare Vest, veniturile toale medii lunare pe gospodărie au fost de 7,818.05 lei. Numărul mediu de membri compoșei ai unei gospodării pentru anul 2024, a fost de 2.425 persoane. Analizând aceste date, constatăm că venitul lunar / membru din gospodărie este de 3,223.94 lei, astfel încât tariful popus de 10 lei / călătorie reprezintă aproximativ 0.31% din venitul total lunar, iar tariful practicat pentru un abonament (200 lei / abonament lunar) reprezintă aproximativ 6.20 % din venitul total lunar. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator. Mai mult, pentru a întări această ipoteză, facem trimitere la analiza privind nivelul de tarificare de la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, punctul „Modul de calcul al prețului călătoriilor; Tarife propuse”, unde a fost analizat tariful mediu al unei călătorii calculate pe baza veniturilor totale obținute și a numărului de călătorii totale estimate pe an.			
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje



Evaluare
propriu-zisă

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Poate avea impact social
nefavorabil pentru
utilizatori prin reducerea
accesibilității financiare
la serviciul public -
creșterea tarifelor de
călătorie

Categorii de
persoane cu
reduceri de
tarif/
gratuități

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și cu O.G. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru categoriile de persoane prevăzute la sub-capitolul 4.4. Categori de persoane care beneficiază de reduceri de tarif sau gratuități.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport în mijlocul de transport.

3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO₂)

În ceea ce privește criteriul de mediu, indiferent de modalitatea de atribuire, operatorul de transport va trebui să se conformeze regulilor specifice privind protejarea mediului înconjurător. Integrarea prevederilor de mediu în politica din domeniul transportului vizează astfel protejarea mediului ambiant prin promovarea acțiunilor care vor reduce zgomotul și emisiile de dioxid de carbon, care vor favoriza folosirea combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate formele de transport.

Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO₂)

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Conform scenariului tehnico-economic recomandat, emisiile de CO₂/km pentru un autobuz electric cu încărcare este de 0 g CO₂/km, indiferent de modalitatea de delegare, Autoritatea Contractantă fiind cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport ecologice.



3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii în teritoriul administrativ al Ariei de Studiu, Reșița și Văliug, UAT-uri ce fac parte din Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Dezvoltare Transport Public Banatul Montan”.

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje conform informațiilor menționate în analiza comparativă a scenariilor prezentate.

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator intern, menționăm că în prezent, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Dezvoltare Transport Public Banatul Montan poate delega direct serviciul de transport public către un operatorul TRANSPORT URBAN REȘIȚA S.R.L. - societate al cărui obiect de activitate va fi exclusiv transportul urban, suburban și metropolitan de călători.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cea a delegării către operatorul TRANSPORT URBAN REȘIȚA S.R.L., asigurând unui control direct și o influență dominantă a autorităților locale asupra deciziilor strategice, prioritizând astfel interesul public și nevoile cetățenilor.

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public local de persoane prin atribuire directă concesiunii serviciilor de transport public local de persoane rezidă din faptul că obligațiile care îi revin asociației în calitate de acționar/asociat unic se mențin în continuare în sensul urmăririi respectării clauzelor contractuale și a păstrării integrității patrimoniale, iar la sfârșitul perioadei de delegare unitățile administrativ teritoriale din cadrul asociației trebuie să preia bunurile concesionate, achitându-i delegatarului cota parte din investițiile realizate în perioada de concesiune.

Oportunitatea concesiunii serviciilor de transport public local de persoane este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public local de persoane în condiții de eficiență financiară și managerială, de către un operator de transport public de persoane care deține capacitatea tehnică necesară și are abilitatea de a satisface în condiții de competitivitate necesitățile populației în acest domeniu.

Motive de ordin economic

- Tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului
- Operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor.
- Operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor, între municipiului reșița și a comunei văliug.
- Operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiții al operatorului
- Operatorul respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public
- Operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie
- Operatorul asigură buna întreținere a bunurilor concesionate
- Operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public



- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației
- Operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii
- Operatorul respectă regulamentul serviciului și caietul de sarcini al serviciului
- Operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora
- Operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line.
- Operatorul realizează statistici privind accidentele
- Operatorul asigură furnizarea de date și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin financiar

- Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanțate din capitalurile sale proprii
- UAT Municipiul Reșița va furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta să poată îndeplini Obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare
- Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare,
- Operatorul evidențiază costurile pe fiecare mod de transport, pe serviciu public și pe fiecare UAT, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul 1370/2007.
- Operatorul aplică tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători
- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului
- Operatorul asigură, prin decizii ale Consiliului de Administrație și AGA, implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității.
- Operatorul asigură calculul costului/km pe costuri asociate doar serviciului de transport, evidențierea veniturilor pe fiecare categorie de călători și calcul compensării pentru fiecare UAT membru



4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate

4.1 Aria teritorială

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ a două unități administrativ teritoriale ce fac parte din Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Dezvoltare Transport Public Banatul Montan” și anume Municipiul Reșița și Comuna Văliug.

În ceea ce privește restul UAT-urilor membre ale Asociației, acestea vor putea intra în sistemul de transport public metropolitan de călători, în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Prestarea serviciilor către alte UAT-uri membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Dezvoltare Transport Public Banatul Montan” se va realiza prin Act Adițional la Contract, ce se va încheia conform tuturor cerințelor legale, inclusiv de publicitate.

4.2 Durata contractului

În ceea ce privește durata contractelor de servicii publice, există 3 legislații care reglementează acest aspect:

În conformitate cu art. 4 alin. 3 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine.

Pe de altă parte, prevederile legislației naționale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată maximă de 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Legea nr. 92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

În acest sens, dispozițiile art. 28 alin.(1) din legea examinată circumstanțiază, în funcție de specificul fiecărei activități desfășurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii, astfel: 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Referitor la aceste durate, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art. 28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate



sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Legea nr.92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

Referitor la aceste duratele de delegare prevăzute la art.28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstitucionalitate a prevederilor art.28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Pe de altă parte, art. 32 alin. (3) din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016, statuează că:

“(3) Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.”

Astfel fiind, în interpretarea articolului de mai sus, aplicând principiul de drept per a contrario, în cazul în care se decide atribuirea prin gestiunea directă a serviciului de utilitate publică, durata acestui serviciu nu poate fi mai mare de 5 ani. În caz contrar, pentru atribuirea gestiunii acestui serviciu trebuie aplicată o procedură competitivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016.

Mai mult decât atât, legiuitorul chiar specifică faptul că în cazul gestiunii directe, o dată la 5 ani trebuie să elaboreze analize privind eficiența economică a serviciului și, în cazul în care rezultatele sunt negative, să schimbe modul de gestiune a serviciilor publice.

În concluzie, pentru conformarea cu toate legile de mai sus, recomandăm ca durata contractului de delegare să fie de 5 ani, stabilită în conformitate cu Legea 51/2006, Legea 92/2007 și cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.

4.3 Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

- I. Aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă;
- II. Furnizarea de servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliilor Locale ale UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Dezvoltare Transport Public Banatul Montan”;



- III. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- IV. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;
- V. Respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contract și în legislația națională;
- VI. Prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute în Contract.

4.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

- I. Va avea dreptul la plata Compensației din partea UAT Municipiu Reșița și UAT Comuna Văliug, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- II. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- III. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul desemnat prin contract de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Dezvoltare Transport Public Banatul Montan”, pentru care prestează serviciu public;
- IV. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;
- V. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

4.5 Elemente de ordin juridic, procedural

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să țină cont de prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 - Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, prin urmare:

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) Se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;



- b) Se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestui, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;
- c) Se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;
- d) Se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
- e) Persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) Pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
- g) Autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;
- h) Autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire, anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii, după caz, sau pot fi puse la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

(2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:



- a) Licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- b) Programul de circulație;
- c) Copia conformă a licenței de transport, în cazul tramvaielor;
- d) Alte documente stabilite de legile în vigoare.

Transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca obiect transportul rutier public de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „*Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.*”

Transporturile constituie un sistem complex care depinde de factori multipli, inclusiv de modelele de așezări umane și de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. Având în vedere această complexitate, orice intervenție în sectorul transporturilor trebuie să aibă la bază o viziune pe termen lung cu privire la mobilitatea sustenabilă a persoanelor și a bunurilor, nu în ultimul rând fiindcă politicile de natură structurală au nevoie de mult timp pentru a fi puse în practică și trebuie planificate cu mult timp înainte.

Având în vedere repartiția populației UAT-urilor membre al ADI TPBM, necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

4.5.1 Modul de calcul al redevenței

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016, „la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul”.

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuiesc avute în vedere prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale.

Asfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse.



În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor concesionate, Operatorul plătește o redevență proprietarului bunurilor, calculată anual prin aplicarea unui procent de asupra totalului valorii de inventar a bunurilor concesionate. Aceste valori sunt menționate în contract în valoare fixă și procentuală. Modificarea anexei cu valoarea bunurilor de Inventar va duce la actualizarea valorii redevenței.

În schimbul dreptului și obligației de prestare a serviciului, Operatorul se obligă să plătească redevență pentru serviciu Autorității Contractante.

Redevența pentru serviciu se actualizează anual, cu rata inflației.

4.5.2 Modul de calcul al compensației

În conformitate cu prevederile legislative, în speță cu art. 1, al. (4), pct. e. din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local, „serviciul de transport public local de persoane și de mărfuri se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea următoarelor principii: .e) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane”.

De asemenea, în conformitate cu art. 2 al aceleiași legi, în condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport, care se supune atât Legii 92/2007 cât și Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

De asemenea, menționăm că la nerespectarea dispozițiilor art. 45 din Legea 92/2007 privind serviciile de transport modificată de public local; consiliile județene, primarul municipiului precum și ofițerii și/sau agenții de poliție din cadrul Poliției Române care au calitatea de polițiști rutieri pot acorda contravenții operatorului.

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

Mod de calcul al compensației:

Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil

$$\text{Compensația} = 294,279.28 - 29,200.00 + 8,828.38 = 273,907.66 \text{ lei}$$

Menționăm faptul că valorile enumerate mai sus sunt aferente perioadei 30.06.2026 - 31.12.2026.



4.5.3 Mărimea (nivelul) profitului rezonabil

Conform prevederilor articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, costurile care trebuie luate în considerare într-un contract de servicii publice pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. Compensația pentru obligația de serviciu public nu poate depăși efectul financiar net al obligației, definit ca fiind egal cu costurile, minus veniturile generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse la nivel de rețea, plus un „profit rezonabil”.

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Astfel, conform reglementărilor în vigoare, „profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de procentuale”. (<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>)

Astfel, având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public va fi pe un termen de 5 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 5.46% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 6.46%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.

În urma analizei mecanismului de compensare prevăzut de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care elimină riscul comercial major prin decontarea integrală ex-post a costurilor nete, se propune stabilirea unei rate a profitului rezonabil de 3%. Deși cadrul legal permite un plafon maxim de 6,46% (calculat pe baza ratei swap și a primei de 100 puncte procentuale), considerăm că nivelul de 3% asigură un echilibru optim între stimularea eficienței operatorului și protejarea bugetului autorității contractante.

$$\text{Profit rezonabil} = 3\% * 294,279.28 \text{ lei} = 8,828.38 \text{ lei}$$

Menționăm faptul că valorile enumerate mai sus sunt aferente perioadei 01.07.2026-31.12.2026.

4.5.4 Categori de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități

Pentru serviciul de transport public local de persoane organizat de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ teritorială respectivă beneficiază de gratuitate la transport următoarele categorii de persoane:

- Veteranii și vădulele de război, în conformitate cu prevederile Legii nr. 44/1994 privind acordarea unor drepturi veteranilor și vădulelor de război;
- Persoanele persecutate din motive politice, în conformitate cu prevederile Legii nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice în perioada comunistă;
- Luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din Decembrie 1989, în conformitate cu prevederile Legii nr. 42/1990 pentru cinstirea eroilor-martiri și acordarea unor drepturi acestora, răniților și luptătorilor la Revoluția din 1989;
- Persoanele cu handicap grav, însoțitorii persoanelor cu handicap grav și asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav în prezența acestora, în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;



- Donatorii de sânge beneficiază de abonament cu reducere 50% pentru transportul în comun pe o perioadă de 1 lună pentru fiecare donator, în conformitate cu prevederile Legii nr. 282/2005 și a Hotărârii de Guvern nr. 1364/2006.

Facilități la transportul public local, altele decât cele obligatorii prin lege, și prevederile legislative care permit acordarea acestora prin hotărâre a autorității administrației publice locale.

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:

- Pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaș;
- Preșcolari (5-7 ani);
- Elevi;
- Studenți;
- Tinerii cu vârste între 16 și 25 de ani aflați în dificultate și confrunțați cu riscul excluderii profesionale în scopul facilitării accesului lor la un loc de muncă, în conformitate cu Legea nr. 116/2002 privind prevenirea și combaterea marginalizării sociale;
- Alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.

4.5.5 Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Astfel, utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență transportului cu automobilul personal, numai în condițiile unei oferte de calitate, moderne cu tarife accesibile. Acest obiectiv ar putea fi atins prin eficientizarea continuă a transportului public. De asemenea, prin optimizarea acestor elemente va crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

Transportatorul este autorizat să perceapă de la beneficiarii transportului contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate de hotărârea Adunării Generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Dezvoltare Transport Public Banatul Montan” după delegarea gestiunii serviciului public. Tariful în vigoare se poate modifica pe baza propunerilor fundamentate ale concesionarului numai după aprobarea acestuia prin Hotărâre a Adunării Generale, ori de câte ori este nevoie ca urmare a unor schimbări legislative ce au ca rezultat creșterea unor taxe folosite la fundamentarea tarifelor, proporțional cu aceste modificări.



Conform Art. 12, al. 3 al Normei-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane din 12.12.2007, aprobată prin Ordinul nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru, prin nivelul tarifelor de transport pentru serviciile de transport public local de persoane, suportate de către utilizatori, se vor recupera integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare, precum și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se astfel un profit rezonabil pentru operatorii de transport/transportatorii autorizați.

4.6 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de calatori de revizuiesc anual de catre Autoritatea Contractanta iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea data anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea Contractanta Deasemenea, contractul prevede monitorizarea atenta a performanțelor derulării sarcinilor operatorului asumate prin contract și penalități pentru neindeplinire, incluzând și adoptarea de măsuri corective.

Prestarea serviciului de transport public local se va realiza în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în contractul de delegare:

Tabel 4-1 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători

Nr. Crt.	Indicatori	Descriere	Mod	Parametru		Pondere criteriu	Valori ale parametrilor calculați pe baza raportului operatorului	Valori de calcul malus	Incalcare majora	Retinere din garanția pe trimestru (G) de:
				Unit	Nivel acceptat, fara penalizari		Nivel maxim permis			
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau 0	10= (9/6,5)* G
1	Cuște anulate sau neregulate	(cuște anulate sau neregulate / total cuște incluse în Programul de transport) x 100	autobuz	%	5	10	5,00%	0	0	0
2	Trasee anulate pentru o perioadă de mai mult de 24 de ore	% (lungimea traseelor anulate x zile de anulare) / lungimea totală a traseului x 365	autobuz	%	0,2	1	5,00%	0	0	0
3	Numarul de pasageri afectați de situațiile de la punctele 1 și 2	Numarul de pasageri afectați de situațiile de la punctele 1 și 2	autobuz	Nr	1000	2000	10,00 %	0	0	0
4	Respectarea Planului de Servicii	(I part. planificat - I part. utilizari) / (I part. planificat x 100)	autobuz	%	5	10	5,00%	0	0	0
5	Plângeri fundamentate	Nr. Plângeri fundamentate înregistrate	toate	Nr	5	100	5,00%	0	0	0

	Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	costo	Nr.	3	14	3.00%	0	0		0	
					2	6	2.00%	0	0		0	
6	Productivitatea serviciului	Respectarea standardelor de calitate ENIR 314-2004	Numarul vehiculelor care respecta standardele ENIR 314-2004 raportat la numarul de vehicule incluse in programul de transport	Auto buz ut	%	7	3	3.00%	0	0	DA	0
7	Vehicul	Carinta de confort	Numarul vehiculelor care incalca standardele de confort raportat la numarul total de vehicule incluse in programul de transport	Auto buz ut	%	10	50	3.00%	0	0		0
8	Penalitati platite	Suma penalitatilor platite de catre operatorul de transport pentru nerespectarea standardelor de calitate si mediu	Costo	lei	5000	10000	3.00%	0	0			0
9	Respectarea prevederilor legale	Numarul abaterilor constatate si sanctionate de persoanele implicate	Costo	No.	20	100	11.00 %	0	0			0
10	Accidente de trafic	Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	Costo	No.	5	10	3.00%	0	0			0
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor	Respectarea nivelului minim impus	Costo	No.	7.5	7	12.00 %	0	0			0
					Total pondere criterii		100.00 %	TOTAL	Incalcari majore	0		0
									Numarul incalcari si penalitati invalide			0



5 Concluzii

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public de la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Dezvoltare Transport Public Banatul Montan”, precum și o analiză a modalității de gestiune a serviciului de transport public.

În baza informațiilor prezentate și a prevederilor legale în vigoare, se pot concluziona următoarele aspecte:

- Operatorul de transport public local TRANSPORT URBAN REȘIȚA S.R.L. are calitatea de operator având ca unic acționar Consiliu Local Reșița.
- În conformitate cu Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.
- De asemenea, conform Regulamentului 1370/2007, Art. 5 Atribuirea de contracte de servicii publice din cadrul, (2) orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.
- În conformitate cu prevederile art. 27 alin.(1) din Legea nr. 92/2007, “În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători.”
- În conformitate cu art. 30 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 92/2007 prevede: “societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;”

Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, între UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Dezvoltare Transport Public Banatul Montan”, către operatorul TRANSPORT URBAN REȘIȚA S.R.L.



Anexa 1 - Programul de transport public propus

LUNI - VINERI

RESITA							VĂLIUG				
Terminus	Marginea	Minda	Casa Banateana	Secu	Cuptoare	Centru Informare	Centru	Scoala	Intersectie DJ	Casa Baraj	Crivaia
07:15	07:19	07:21	07:22	07:29	07:31	07:51	07:54	07:55	07:59	08:00	08:05
14:20	14:24	14:26	14:27	14:34	14:36	14:56	14:59	15:00	15:04	15:05	15:10
17:10	17:14	17:16	17:17	17:24	17:26	17:46	17:49	17:50	17:54	17:55	18:00

VĂLIUG							RESITA				
Crivaia	Casa Baraj	Intersectie DJ	Scoala	Centru	Centru Informare	Cuptoare	Secu	Casa Banateana	Minda	Marginea	Terminus
		06:45	06:48	06:49	06:52	07:12	07:14	07:21	07:22	07:24	07:28
09:00	09:04	09:06	09:09	09:11	09:13	09:34	09:36	09:43	09:44	09:46	09:50
16:00	16:04	16:06	16:09	16:11	16:13	16:34	16:36	16:43	16:44	16:46	16:50

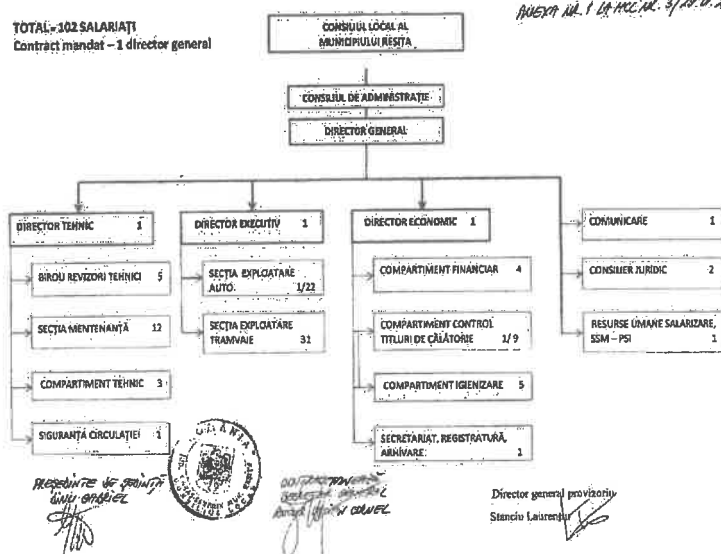
SĂMBĂTA - DUMINICĂ

RESITA							VĂLIUG				
Terminus	Marginea	Minda	Casa Banateana	Secu	Cuptoare	Centru Informare	Centru	Scoala	Intersectie DJ	Casa Baraj	Crivaia
10:00	10:04	10:06	10:07	10:14	10:16	10:36	10:39	10:40	10:44	10:45	10:50
18:15	18:19	18:21	18:22	18:29	18:31	18:51	18:54	18:55	18:59	19:00	19:05

VĂLIUG							RESITA				
Crivaia	Casa Baraj	Intersectie DJ	Scoala	Centru	Centru Informare	Cuptoare	Secu	Casa Banateana	Minda	Marginea	Terminus
	09:00	09:01	09:04	09:06	09:09	09:29	09:31	09:38	09:39	09:41	09:45
17:15	17:19	17:21	17:24	17:26	17:28	17:49	17:51	17:58	17:59	18:01	18:05

Anexa 2 - Organigramă operator

TOTAL=102 SALARIAȚI
Contract mandat - 1 director general



STATUL DE FUNCȚII AL SOCIETĂȚII TRANSPORT URBAN RĂȘNĂ S.R.L.

ANEXA NR. 2 LA HCL NR. 3/19.07.2006

Nr. crt.	Familia	Numărul de posturi	Cod COR
1	Director general	1	112004
2	Consilier juridic	2	243103
3	Inspector resurse umane, SSM - PSI	1	333004
DIRECȚIA TEHNICĂ			
4	Director tehnic	1	112024
5	Revisor tehnic	5	432444
6	Inginer electronic	2	215116
7	Coordonator Traseu	1	132439
8	Tehnician echipamente de călătorie	1	351103
9	Mecanic auto	6	722103
10	Electrician	4	741101
11	Electrotehnician	2	742214
DIRECȚIA EXPLOATARE			
12	Director exploatare	1	112005
13	Sef secție exploatare auto	1	541106
14	Sef secție autobuz	22	832101
15	Conducător interval	31	832102
DIRECȚIA ECONOMICĂ			
16	Director economic	1	121124
17	Economist	1	243106
18	Casier	2	333003
19	Magaziner	1	432102
20	Sef servicii	1	121201
21	Controlor libertate	9	511203
22	Agenti calificati la electronica	5	515302
23	Facsimil administrativ	1	411001
TOTAL			102 posturi

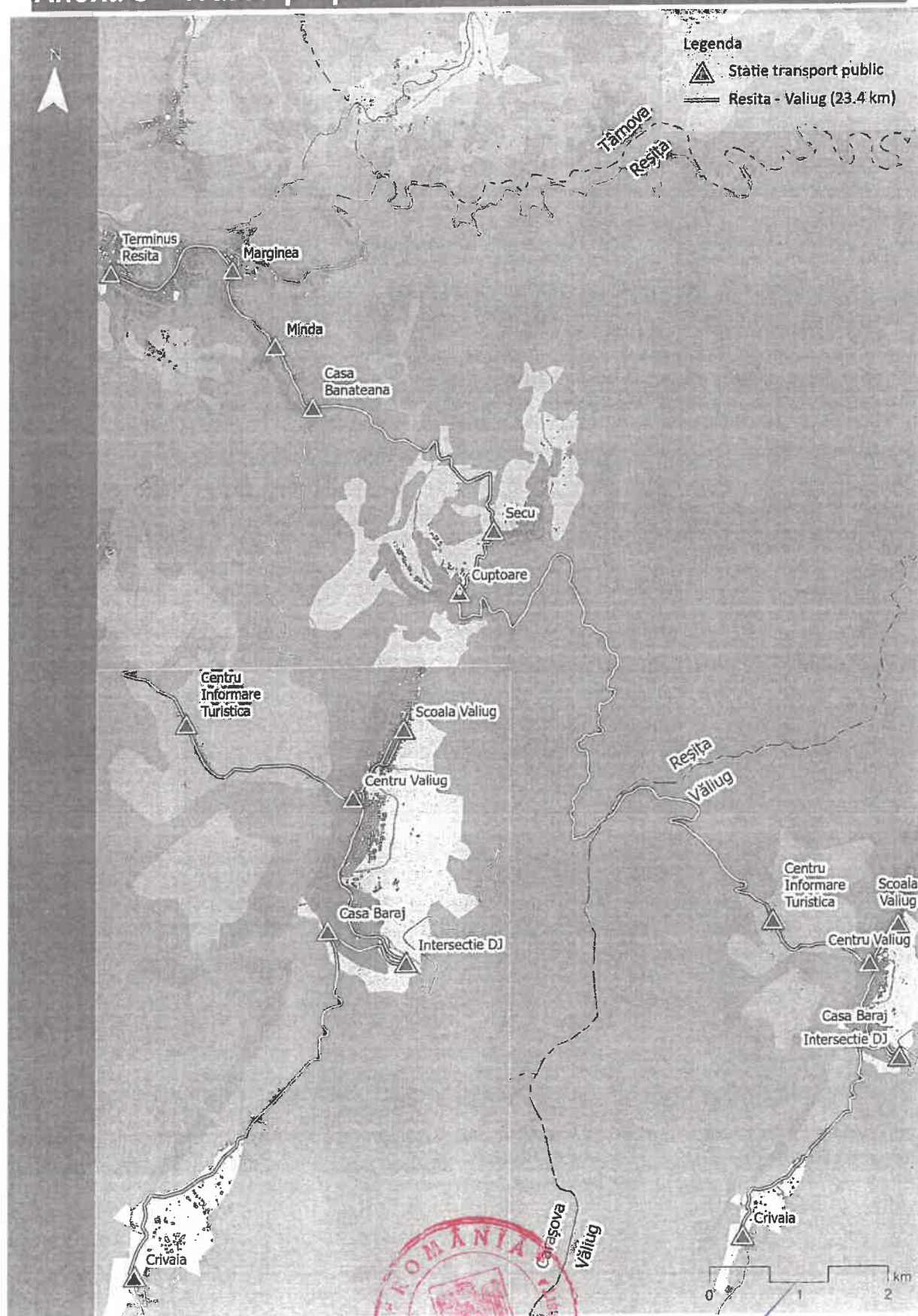
Vice
Consilier juridic
Vasilescu Viorela

Director general
Stancu Laurențiu

Inspector resurse umane
SSM - PSI
Vasilescu Viorela



Anexa 3 - Traseu propus



Studiu de Oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public

PRESEDINTE DE SEDINTA
CHIOSA MADALINA MIRUNA

CONTRASEMNEAZA
SECRETAR GENERAL
BUCUR LUCIAN CORNEC

Anexa nr. 2 la Ordinul președintelui A.N.R.S.C. și A.N.A.P. nr .131/1401/17.04.2019

CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Nr.din data.....

PREZENTUL CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN ATRIBUIRE DIRECTĂ a fost încheiat la data de _____, între:

(1) ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC BANATUL MONTAN (ADI TPBM), persoană juridică de drept privat, cu statut de utilitate publică cu sediul în B-dul Republicii nr. 29, Municipiul Reșița, Județul Caraș-Severin, înregistrată în Registrul Special al Judecătoria Caraș-Severin sub nr., CIF, având cont nr. RO82BTRLRONCSOCDE5149501 deschis la Banca Transilvania reprezentată prin Popa Ioan, având funcția de președinte, în numele și pentru unitățile administrativ teritoriale Municipiul Reșița și Comuna Văliug, în calitate de delegatar, pe de o parte, denumit în continuare **Entitatea Contractantă**,

și

(2) Societatea Transport Urban Reșița S.R.L., cu sediul în Reșița, bld.Republicii, nr. 29, județul Caraș-Severin, înregistrată sub nr. J11/657/23.12.2026 la Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Caraș-Severin, având contul RO23RNCB0100154574630001 - BCR RESITA codul unic de înregistrare 36871978, reprezentat legal prin Stanciu Laurențiu, având funcția de Director General, în calitate de delegat, pe de altă parte, denumită în continuare **Operator**.

ÎNTRUCĂȚ:

- A. Contractul a fost atribuit potrivit legislației aplicabile în materia serviciilor publice de transport persoane prevăzută în anexa nr. 1 la prezentul contract și cu respectarea cerințelor privind publicitatea intenției de atribuire a contractului, potrivit prevederilor art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;
- B. Prezentul Contract are ca scop prestarea de servicii publice de transport de interes economic general și stabilirea condițiilor pentru modernizarea și dezvoltarea sistemului de transport public de persoane între UAT-urile membre ale ADI TPBM.

PRIN URMARE, luând în considerare cele de mai sus, părțile convin să încheie prezentul Contract după cum urmează:

CAPITOLUL 1. DEFINIȚII

În măsura în care nu se prevede altfel, termenii și expresiile folosite în Contract vor avea următorul înțeles:

„A.N.R.S.C.”	Înseamnă Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.
„Autoritate de autorizare”	Înseamnă structură locală cu atribuții de reglementare, autorizare, monitorizare și control al serviciilor publice de transport persoane, înființată în cadrul aparatului tehnic al asociației de dezvoltare intercomunitară.
„Entitatea contractantă”	Înseamnă autoritatea locală competentă: <i>asociația de dezvoltare intercomunitară TPBM</i> , care are competența legală de a delega gestiunea serviciului public de transport local de călători.
„Compensație”	Reprezintă compensații de serviciu public, definite la art. 2 litera g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 drept orice beneficii, în special financiare, acordate direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.
„Continuitatea Serviciului public de transport”	Înseamnă capacitatea de menținere și reconstituire a funcțiilor esențiale ale serviciului public de transport, respectiv activitățile sau sarcinile pe care un operator de transport public trebuie să le îndeplinească în siguranță pentru asigurarea limitată a serviciilor vitale pentru susținerea funcțiilor social/economice ale unei zone, în cazul unor situații perturbatoare previzionate sau de urgență.
„Contract”	Înseamnă prezentul Contract de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane, inclusiv toate anexele la acesta. Contractul este un contract de servicii publice, în conformitate cu prevederile art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.
„Diferențe de tarif”	Înseamnă sumele acordate Operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege, care intră în calculul Compensației, în vederea acoperirii influențelor financiare rezultate din gratuitățile și reducerile de tarif la Titlurile de călătorie pentru anumite categorii de călători, potrivit Capitolului 9 din prezentul Contract și Anexei nr. 7.
„Drept exclusiv”	Înseamnă acel drept definit la art. 2 litera f) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 care permite Operatorului prestarea anumitor servicii publice de transport de călători pe un anumit traseu sau grupă de trasee ori într-o anumită zonă din aria teritorială de competență a Entității Contractante, cu excluderea oricărui alt asemenea operator.
„Data Intrării în Vigoare”	Înseamnă data semnării prezentului Contract.
„Data Începerii”	Înseamnă data începerii prestării Serviciului public de transport călători, respectiv la data semnării de către Părți a procesului verbal prevăzut în cuprinsul Capitolului 6 („Perioada de Mobilizare”) din prezentul Contract.

„Efectul financiar net”	Înseamnă totalitatea efectelor financiare, pozitive sau negative, ale conformării Operatorului cu Obligația de serviciu public. Efectul financiar net va fi calculat potrivit Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și va ține seama de costurile efective cu prestarea Obligației de serviciu public suportate de Operator, reflectate în situațiile financiare anuale auditate ale acestuia, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa nr. 9.
„Licență de traseu”	Înseamnă actul tehnic și juridic emis de Autoritatea locală competentă, ca anexă la contractul de delegare a gestiunii, opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă că Operatorul are dreptul să presteze serviciul public de transport călători, efectuat pe căi publice de transport rutier cu autobuze, pe un anumit traseu, conform modelului din Anexa nr. 16.
„Obligații de serviciu public”	Obligațiile de serviciu public sunt acele obligații definite de art. 2 litera e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv acele cerințe definite sau stabilite de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit.
„Operator”	Înseamnă societatea comercială Transport Urban Reșița SRL, care are competența și capacitatea recunoscute de a presta serviciile de transport public local care fac obiectul prezentului Contract, în condițiile reglementărilor în vigoare, și care asigură nemijlocit administrarea și exploatarea sistemului de transport aferent acestuia. Operatorul este un operator de serviciu public, definit la art. 2 litera d) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, drept orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători.
„Partea”	Înseamnă Entitatea contractantă sau Operatorul.
„Părți”	Înseamnă Entitatea contractantă și Operatorul.
„Program de circulație”	Înseamnă documentul utilizat în transportul public de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații, zilele de circulație a curselor, intervalele de succedare a curselor locale sau, după caz, orele de sosire a curselor județene în/la stațiile publice/capetele de traseu.
„Programul de investiții”	Înseamnă Programul de investiții al Operatorului și Programul de Investiții al Entității Contractante, atașat la prezentul Contract ca Anexa nr. 3.
„Programul de investiții al Entității Contractante”	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de Entitatea contractantă, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi, atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri publice, atașat la prezentul Contract ca Anexa nr. 3.2.
„Programul de investiții al Operatorului”	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de către Operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri proprii ale Operatorului, atașat la prezentul Contract ca Anexa nr. 3.1.
„Programul de transport”	Înseamnă documentul întocmit și aprobat de Entitatea contractantă, prin care se stabilesc traseele, Programele de Circulație, numărul mijloacelor de transport necesare și capacitatea minimă de transport pentru efectuarea transportului public de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Entității Contractante. Programul de transport este atașat la prezentul Contract ca Anexa nr. 2.1.

„Serviciu public de transport călători”	Înseamnă acel serviciu definit la art. 2 litera a) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, ca fiind un serviciu de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu pe raza teritorială de competență a Entității Contractante, potrivit Programului de transport.
„Sisteme de transport inteligent sau STI”	Înseamnă un ansamblu de sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport. STI poate cuprinde fără a fi limitat la acestea: sistemul de management și control în trafic, sistemul de informare a călătorilor, sistemul monitorizare și localizare prin GPS a autovehiculelor, sistemul electronic de taxare, sistemul de numărare a călătorilor, etc.
„Raportul lunar de constatare”	Înseamnă documentul întocmit în conformitate cu Anexa nr. 8.1 la prezentul Contract, în baza căruia Entitatea contractantă plătește lunar Operatorului Compensația.
„Tarif de călătorie”	Înseamnă prețul perceput de către Operator de la călători în schimbul vânzării Titlurilor de călătorie, stabilit de către Entitatea contractantă, potrivit dispozițiilor legale și prezentului Contract.
„Titluri de călătorie”	Înseamnă orice bilete, abonamente, taxe de călătorie, legitimații de călătorie, carduri magnetice sau contactless ce permit deplasarea călătorilor beneficiari ai Serviciului public de transport călători, emise conform prevederilor legale.
„Valoarea contractului”	Reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză
„Valoarea media anuală”	Reprezintă echivalentul valorii totale a contractului împărțită la numărul de ani de valabilitate a contractului

CAPITOLUL 2. OBIECTUL CONTRACTULUI

2.1. Obiectul prezentului Contract îl constituie delegarea sarcinilor și responsabilităților către Operator cu privire la prestarea propriu-zisă a Serviciului public de transport între UAT-urile membre ale ADI TPBM, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura de transport aferentă serviciului.

2.2. Operatorul va presta Serviciul public de transport local de persoane, efectuat cu autobuze, în conformitate cu Obligațiile de serviciu public prevăzute la Capitolul 3 din prezentul Contract, pe traseele următoare:

1. **Traseul Reșița - Văliug** – Lungime traseu 25.85 km – traseu parcurs în aproximativ 50 min

Plecare de la Terminus Marginea – Minda - Casa Banateana – Secu – Cuptoare - Centru Informare – Centru-Scoala - Intersecție DJ Casa Baraj - Crivaia;

2.3. Subcontractarea de către Operator a unor lucrări sau servicii conexe Serviciului de transport public se face numai în condițiile prevăzute de legislația din domeniul achizițiilor publice.

CAPITOLUL 3. OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC

3.1 În conformitate cu termenii și condițiile prezentului Contract, Operatorul se obligă să îndeplinească Serviciul public de transport cu respectarea Obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:

- i. Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Entitatea contractantă și va presta servicii de transport pentru categoriile sociale de călători care beneficiază de reduceri/gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport și cu hotărârile adoptate de către Adunarea Generală ADI TPBM;
- ii. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători în conformitate cu principiile continuității, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- iii. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în prezentul Contract;
- iv. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în prezentul Contract și în legislația din domeniul transportului public de călători;
- v. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători cu vehiculele prevăzute în prezentul Contract, potrivit Anexei nr. 5.2.

3.2 Operatorul va realiza Serviciul public de transport local de călători în conformitate cu Obligațiile de serviciu public prevăzute la art. 3.1. și va avea:

- i. dreptul la plata Compensației, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- ii. dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract și conform prevederilor legale în vigoare;
- iii. dreptul exclusiv de a presta Serviciul public de transport călători pe traseele atribuite;
- iv. dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- v. dreptul de exploatare a infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului public de transport călători, descrise în Anexa nr. 4.1.

3.3 Drepturile și obligațiile Operatorului de la pct. 3.1 și pct. 3.2 se completează cu cele prevăzute la Capitolul 14 din prezentul Contract.

3.4 Fiecare Parte va acționa cu bună credință și va face toate eforturile pentru a asigura respectarea prezentului Contract

CAPITOLUL 4. CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

Categoriile de bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului sunt următoarele:

- i. **bunuri de retur**, respectiv bunurile publice puse la dispoziție de către proprietar către Operator în scopul executării Contractului, prevăzute în Anexa nr. 4.1, bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate și modernizate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau central precum și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții și care, la încetarea Contractului, revin deplin drept, gratuit și libere de orice sarcini, proprietarului;
- ii. **bunuri de preluare**, respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Entității Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii, care aparțin Operatorului și care sunt, utilizate de acesta în scopul executării Contractului. Bunurile de preluare sunt prevăzute în Anexa nr. 4.2. La încetarea Contractului, din orice cauză, Entitatea contractantă are dreptul de a dobândi bunurile de preluare în

schimbul plății către Operator în termen de 90 de zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea neamortizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Entității Contractante;

- iii. **bunuri proprii**, respectiv bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția celor prevăzute la punctul (ii) de mai sus. Bunurile proprii sunt prevăzute în Anexa nr. 4.3. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

CAPITOLUL 5. DURATA CONTRACTULUI

5.1. Durata Contractului este de 5 ani, începând de la Data intrării în vigoare.

5.2. Durata Contractului poate fi prelungită prin act adițional, pe o perioadă de cel mult jumătate din durata inițială, în conformitate cu prevederile art. 4 alin. (4) din Regulamentul (CE) 1370/2007.

5.3. Entitatea contractantă are dreptul, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, de a prelungi durata Contractului pe măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări, pe o perioadă ce nu poate depăși doi ani.

CAPITOLUL 6. PERIOADA DE MOBILIZARE

6.1. Între Data Intrării în Vigoare și Data de Începere, se întinde Perioada de Mobilizare, care este de maximum 3 luni de la Data Intrării în Vigoare a prezentului contract. Această perioadă poate fi extinsă cu maximum 1 lună, dacă Părțile convin, în scris, prelungirea acestei perioade.

6.2. Entitatea Contractantă are obligația să prezinte operatorului următoarele:

- a) toate bunurile pentru prestarea activităților la care Operatorul s-a obligat, conform Anexei 4.1. la prezentul Contract.
- b) proces-verbal de predare primire a bunurilor, în cadrul caruia se vor regăsi, fără a se limita, prevederi cu privire la caracteristicile tehnice, componentele bunurilor, numere de identificare, funcționalitate, grad de utilizare, etc., precum și manualele de operare/utilizare/exploatare și întreținere ale acestora, inclusiv precizarea termenului în care vor fi prezentate polițele de asigurare în favoarea Autorității Contractante pentru mijloacele de transport și clădiri;
- c) copii după certificatele de înmatriculare/înregistrare, din care să rezulte că toate mijloacele de transport ce vor fi date în concesiune Operatorului pentru prestarea Serviciului public de transport călători au fost înmatriculate/înregistrate în localitatea de reședință a Entității Contractante;

6.3. Operatorul are obligația să prezinte Entității Contractante următoarele:

- a) copii după licențele/autorizațiile eliberate de autoritățile competente pentru toate mijloacele de transport cu care Operatorul va realiza serviciul de transport public local de călători;
- b) copii după contractele de asigurare a persoanelor transportate și a bagajelor acestora, inclusiv contractele de asigurare obligatorie RCA pentru fiecare autovehicul;
Până la prezentarea polițelor de asigurare, Operatorul nu va exploata nici unul din bunurile concesionate, în nici un scop, securizându-le, întreținându-le și conservându-le corespunzător.
- c) dovada constituirii garanției de bună execuție a contractului, în cuantumul prevăzut la Capitolul 8 al prezentului Contract.

6.4. În termen de maximum 2 (două) zile lucrătoare de la data îndeplinirii de către Operator a tuturor obligațiilor prevăzute la pct. 6.3. ori de la data expirării Perioadei de Mobilizare, Părțile vor încheia Procesul-verbal de constatare a îndeplinirii obligațiilor din Perioada de Mobilizare.

6.5. Pe durata Perioadei de Mobilizare, Părțile vor coopera în sensul că:

- își vor asuma toate obligațiile necesare și vor depune toate diligențele pentru ca efectuarea Serviciului să poată începe în termenul prevăzut la pct. 6.1. de mai sus, astfel cum a fost prelungit, dacă este cazul, și se vor informa reciproc cu privire la datele la care estimează că vor îndeplini obligațiile ce le revin, precum și cu privire la orice alte aspecte de interes în legătură cu stadiul îndeplinirii acestor obligații ori la activitățile întreprinse în vederea îndeplinirii acestora.

CAPITOLUL 7. REDEVENȚA

7.1 În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor puse la dispoziție de UAT-urile membre ale Asociației, prevăzute în Anexa 4.1, Operatorul se obligă să plătească redevență direct către Unitățile Administrativ-Teritoriale (UAT) care au pus la dispoziție bunurile respective, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. M) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență calculată anual similar amortizării, în procent de 0,1 % din valoarea totală a bunurilor puse la dispoziție. Redevența se plătește fiecărui UAT în parte, în funcție de valoarea mijloacelor fixe a bunurilor de retur cu care intră în contract.

7.2. Operatorul va achita trimestrial direct către Unitățile Administrativ-Teritoriale (UAT) care au pus la dispoziție bunurile respective, valoarea redevenței anuale datorate, în tranșe egale, cel târziu până la data de 15 a primei luni a trimestrului următor celui pentru care redevența este datorată.

7.3. Plata redevenței se va face pe bază de factură emisă de UAT-ul proprietar al bunurilor concesionate către Operator, cel târziu până la data de 15 a primei luni a trimestrului următor celui pentru care redevența este datorată, în contul comunicat de acesta..

7.4. Operatorul de transport este obligat să păstreze o evidență trimestrială clară a redevențelor plătite. Valoarea anuală a redevenței va fi ajustată în funcție de valorile actualizate ale bunurilor de retur la momentul predării acestora de către Autoritatea Contractantă.

7.5 În cazul în care există o diferență negativă între redevența efectiv plătită de Operator și valoarea amortizării, această diferență se va adăuga la calculul compensației.

7.6. Pentru nerespectarea termenului de plată a redevenței, Operatorul datorează Entității Contractante penalități de întârziere, în procent de 0.1%/zi din suma neachitată pentru fiecare zi de întârziere.

7.7. În caz de întârziere la plată a redevenței cu 90 de zile, Entitatea contractantă va executa garanția constituită de Operator cu suma datorată de aceasta.

CAPITOLUL 8. GARANȚIA DE BUNĂ EXECUȚIE

8.1 În termen de 30 de zile de la Data Intrării în Vigoare a prezentului Contract, Operatorul este obligat să constituie, cu titlu de garanție de bună execuție, în contul Autorității Contractante, o sumă de 2111 lei, în cuantum de 0,1% din valoarea Compensației, așa cum aceasta a fost estimată în Anexa 16 a prezentului contract.

8.2 Din garanția de bună execuție se rețin, dacă este cazul, penalitățile și orice alte sume datorate Autorității Contractante și neachitate de către Operator, în baza Contractului, în condițiile prevăzute la art. 47 din Anexa la H.G. nr. 394/2016.

8.3 Garanția de bună execuție se restituie la sfârșitul prezentului Contract, cu respectarea prevederilor art. 48 alin. (2) din Anexa la H.G. nr. 394/2016.

CAPITOLUL 9. DIFERENȚELE DE TARIF

9.1 Operatorul este obligat să transporte toți călătorii care dețin un Titlu de călătorie valabil, inclusiv categoriile de călători care beneficiază de facilități la transport, respectiv de gratuitățile și reducerile la Titlurile de călătorie, prevăzute în Anexa nr. 7.1, precum și de orice alte gratuități și reduceri ce vor fi stabilite după Data Intrării în Vigoare a Contractului prin acte normative și hotărâri ale adunării generale a ADI TPBM. Modul de acordare a Diferențelor de tarif este cel prevăzut în Anexa nr. 7.2.

9.2 Operatorul este obligat să emită Titluri de călătorie pentru toate categoriile de călători care beneficiază de reduceri și gratuități, potrivit prevederilor legale și hotărârilor adunării generale a ADI TPBM.

9.3 Sumele aferente Diferențelor de tarif se estimează anual, potrivit Anexei nr. 7.3, și se prevăd în bugetele autorităților competente.

9.4 Acoperirea Diferențelor de tarif acordate Operatorului se va face până la valoarea integrală a Titlurilor de călătorie, în baza numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de Titluri de călătorie de care beneficiază gratuit fiecare categorie de călători, în luna respectivă, dovedite prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare și ale sistemului de numărare a călătorilor și a altor documente justificative stabilite prin acte normative.

9.5 Plata Diferențelor de tarif către Operator se va face lunar de către Autoritatea contractantă, în baza facturii emise de către Operator și a documentației justificative. Operatorul are obligația de a emite factura până la data de 20 a lunii următoare a celei pentru care se face decontarea, la care va atașa documentația justificativă care conține dovezile prevăzute la art. 9.4 pentru fiecare categorie de călători care beneficiază de reduceri și gratuități.

9.6 Entitatea contractantă are obligația să facă plata Diferențelor de tarif în termen de 15 zile lucrătoare de la emiterea facturii și a documentației justificative depusă de către Operator. Modelul de decont este prevăzut în Anexa nr. 7.4.

9.7 Suma reprezentând Diferențele de tarif pentru luna respectivă facturată intră în calculul Compensației, indiferent de stadiul plății facturii pentru diferențele de tarif.

CAPITOLUL 10. COMPENSAȚIA

10.1. UAT-urile membre ale ADI TPBM vor plăti Operatorului Compensația pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil în cazul în care impune obligații de serviciu public și/sau obligații tarifare privind practicarea

unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie (lei/călătorie) oferat/aplicat și fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la normele-cadru aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

10.2. Pentru asigurarea sumelor aferente Compensației, UAT-urile membre ale ADI TPBM vor prevedea în bugetul local anual sume acoperitoare pentru plata Compensației lunare către operator.

10.3. Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă:

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Costurile de operare al serviciului de transport public – Veniturile directe înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil

$$C \text{ lunară} = CE + Pr - V$$

unde:

C lunară[lei] – reprezintă Compensația lunară cuvenită Operatorului;

CE [lei] – total cheltuieli eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, fundamentate în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007, prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator, potrivit anexei nr. 9 la prezentul Contract. Cheltuielile eligibile CE sunt calculate cu includerea amortizării lunare a investițiilor realizate de Operator din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de investiții, dacă este cazul. Amortizarea investițiilor realizate de Operator din fonduri publice nu este eligibilă pentru calculul CE;

Pr [lei] – reprezintă profitul rezonabil al Operatorului. Nivelul profitului rezonabil este stabilit semestrial prin Rata SWAP pentru România dată publicității de Consiliul Concurenței și este aferent perioadelor contractuale (de la 1 ani până la maxim 10 ani), (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>).

Rata profitului rezonabil stabilită de Entitatea contractantă, pentru întreaga durată de valabilitate a Contractului, care se aplică la total cheltuieli eligibile CE este de 3%;

V [lei] – reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv

- venituri din vânzarea Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit,
- venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local,

Veniturile provenite din Diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract, nu se includ la calculul Compensației.

10.4. Compensația se calculează și se plătește cumulativ pentru toate obligațiile tarifare impuse și pentru serviciile publice de transport efectuate cu autobuzul.

10.5. Compensația va fi plătită Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare și a facturii emise de Operator. Raportul lunar de constatare se întocmește de către Operator, potrivit Anexei nr. 8.1, și se depune la registratura Entității Contractante până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, Raportul lunar de constatare se analizează și semnează de către Entitatea contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

10.6. În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare nu sunt agreate de către Autoritatea contractantă, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar UAT-urile membre ale ADI TPBM vor plăti suma necontestată în termenul prevăzut la pct. 10.7 de mai jos, urmând ca pentru partea Compensației contestată, Părțile să acționeze potrivit Capitolului 22.

10.7. Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. UAT-urile membre ale ADI TPBM au obligația de a plăti compensația Operatorului în termen de 5 zile de la emiterea facturii.

10.8. În vederea evitării efectului financiar negativ cât și a supracompensării, în termen de 10 zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale, potrivit Anexei nr. 8.2.

10.9. În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât compensația anuală calculată potrivit pct. 10.8, Operatorul va vira în contul UAT-urilor membre ale ADI TPBM diferența rezultată, în termen de 40 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale. În mod corespunzător, în cazul în care compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mică decât Compensația calculată potrivit pct. 10.8. UAT-urile membre ale ADI TPBM vor vira în contul Operatorului diferența rezultată în termen de 40 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale, iar dacă suma necesară nu se încadrează în prevederile bugetare aprobate, UAT-urile membre ale ADI TPBM vor vira partea rămasă din compensația anuală în termen de 40 zile calendaristice de la rectificarea bugetului.

10.10. Părțile vor datora penalități de întârziere în cuantum de 0.1% din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, în cazul în care nu virează la timp sumele datorate stabilite conform prezentului Capitol.

10.11. Operatorul poate solicita, în cursul anului, ajustarea/modificarea tarifului mediu pe călătorie [lei/călătorie], în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.

10.12. Sumele ce urmează a fi acordate anual Operatorului cu titlu de Compensație vor fi aprobate de către consiliile locale ale UAT-urilor membre ale ADI TPBM, în funcție de estimările inițiale și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la sfârșitul anului.

10.13. În situația în care prin normele fiscale se prevede ca această compensație să intre în baza de impozitare a TVA, atunci la sumele plătite cu titlu de Compensație se va aplica TVA.

10.14. În situația în care, în anul N, se vor înregistra reduceri de costuri rezultate din creșterea eficienței activității Operatorului, certificate ca atare de un auditor independent, față de anul N-1, acestea vor fi repartizate astfel: 50% din câștigurile de eficiență să rămână la dispoziția Operatorului sub formă de profit majorat, iar restul la autoritatea publică.

10.15. Compensația nu poate depăși Efectul financiar net, calculat după următoarea formulă: $C = CE + Pr - V$

CAPITOLUL 11. TARIFE ȘI TITLURI DE CĂLĂTORIE

11.1. Autoritatea contractantă va stabili și aproba Tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile publice de transport călători prestate în baza prezentului Contract.

11.2. La Data Începerii prezentului Contract, Operatorul va aplica Tarifele de călătorie prevăzute în Anexa nr. 6.1.

11.3. Operatorul are obligația de a organiza și presta activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie. În acest sens, Operatorul se obligă să asigure emiterea Titlurilor de călătorie și distribuirea acestora în conformitate cu prevederile din Anexa nr. 6.3.

11.4. Elementele de identificare ale Titlurilor de călătorie vor fi stabilite de Entitatea contractantă potrivit legii.

11.5. Transportul public de călători se va desfășura conform legislației în vigoare și a Regulamentului serviciului de transport public de călători aprobat de către adunarea generală a ADI TPBM.

11.6. Controlul titlurilor de călătorie pe raza teritorială de competență a Autorității Contractante este realizat de către Operator în mijloacele de transport prin personal propriu.

11.7. Tarifele de călătorie sunt stabilite, ajustate și modificate de către Entitatea contractantă potrivit prevederilor din Anexa nr. 6.2.

11.8. Operatorul are obligația să aplice Tarifele de călătorie aprobate începând cu data prevăzută în hotărârile adoptate de către adunarea generală a ADI TPBM.

CAPITOLUL 12. INVESTIȚII

12.1. Operatorul are obligația de a realiza investițiile în legătură cu prestarea Serviciului public de transport călători în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului, prevăzut în Anexa nr. 3.1.

12.2. Costurile aferente investițiilor realizate de Operator conform Anexei nr. 3.1 vor fi luate în considerare pentru calculul Compensației, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

12.3. Activitățile de implementare a investițiilor din Programul de Investiții al Autorității Contractante, desfășurate de Operator în baza prezentului Contract, se consideră activități eligibile pentru calculul cheltuielilor CE aferente Obligațiilor de serviciu public, fundamentate conform prevederilor din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 și instrucțiunilor din Anexa nr. 9.

12.4. Entitatea contractantă are obligația de a finanța investițiile din Programul de Investiții al Entității Contractante, prevăzut în Anexa nr. 3.2.

12.5. Cheltuielile în legătură cu implementarea investițiilor din Programul de Investiții al Autorității Contractante, desfășurate de Operator în baza împuternicirii dată de aceasta și a prezentului Contract, se evidențiază distinct și se

comunică după recepția lucrărilor Autorității Contractante pentru înregistrare în evidența bunurilor de natura domeniului public, care se pun la dispoziția Operatorului.

CAPITOLUL 13. SISTEMUL ȘI SERVICIUL PUBLIC DE TRANSPORT

13.1. Infrastructura de Transport

13.1.1 Infrastructura de transport este cea definită de art. 14 din Legea nr. 92/2007 ca fiind infrastructura tehnico-edilitară specifică care, împreună cu mijloacele de transport formează sistemul de transport public.

13.1.2. Operatorul are dreptul și obligația de a administra componentele din sistemul de transport public, care reprezintă infrastructura de transport pusă la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale din cadrul ADI TPBM, în baza procesului-verbal de predare-preluare a bunurilor publice, anexă la prezentul Contract, împreună cu infrastructura de transport proprie a Operatorului utilizată pentru prestarea serviciului.

13.1.3. Unitățile administrativ teritoriale membre ADI TPBM au obligația de a administra și responsabilitatea de a întreține componentele infrastructurii de transport aferente infrastructurii tehnico-edilitare utilizate de Operator pentru efectuarea Serviciului public de transport călători care nu sunt puse la dispoziția acestuia, precum străzi, semafoare, indicatoare rutiere etc.

13.1.4. Operatorul va întocmi un Program anual de întreținere și reparare a infrastructurii de transport prevăzută la pct. 13.1.2, până la data de 31 octombrie a anului precedent celui pentru care se întocmește, cu scopul de a asigura menținerea infrastructurii de transport într-o condiție tehnică optimă de funcționare, pe care îl va trimite spre aprobare Autorității Contractante.

13.1.5. Independent de executarea Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de transport întocmit și aprobat potrivit pct. 13.1.4 de mai sus, Operatorul va asigura lucrări de reparație ori de câte ori este necesar, în caz de accidente ori alte cazuri de avarie a infrastructurii, în cel mai scurt timp, dar nu mai târziu de 3 zile de la producerea evenimentului, în vederea asigurării continuității și siguranței prestării Serviciului public de transport călători.

13.2. Condiții de exploatare a sistemului de transport

13.2.1 Exploatarea sistemului de transport public se va realiza de Operator în concordanță cu reglementările specifice și legislația aplicabilă în vigoare, în baza autorizării exercitării activității de transport acordată de către autoritățile competente, conform prevederilor legale.

13.2.2 Operatorul are obligația să exploateze sistemul de transport în condițiile prevăzute în Programul de transport și a celorlalte Obligații de serviciu public stabilite prin prezentul Contract.

13.3. Elaborarea Programului de Transport

13.3.1. Entitatea contractantă este responsabilă de întocmirea Programului de transport.

13.3.2. Numărul total de kilometri din Programul de transport nu va putea varia de la un an la altul cu mai mult de 10% în plus, sau 10% în minus, față de numărul de kilometri din anul anterior, decât cu acordul expres prealabil și scris al Operatorului.

13.3.3. Programul de transport va putea fi modificat oricând pe parcursul derulării Contractului, unilateral de către Entitatea contractantă, pe baza unor criterii obiective, având la bază studiul de mobilitate, studii de trafic, necesități generate de lucrări la infrastructura de transport, sau evenimente speciale. Operatorul are obligația de a implementa Programul de transport astfel modificat, în termen de 15 zile de la primirea notificării în acest sens de la Entitatea contractantă.

13.4 Cerințele standard pentru mijloacele de transport

13.4.1. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători cu mijloace de transport puse la dispoziție de către UAT-urile membre ADI TPBM, potrivit proceselor-verbale de predare-preluare a bunurilor publice, anexe la prezentul Contract.

De asemenea, Operatorul poate presta Serviciile de transport public local și cu mijloace de transport:

- i. Care se află în proprietatea Operatorului ori Deținute de Operator în baza unor contracte de leasing;
- ii. Achiziționate de către Operator conform Programului de investiții, potrivit Anexei 3.1, sau ca urmare a unei majorări de capital social

13.4.2. Operatorul poate folosi pentru prestarea Serviciului public de transport călători numai mijloace de transport care îndeplinesc, cumulativ, următoarele condiții:

- (i) respectă cerințele legale privind siguranța în trafic și protecția mediului;

(ii) dețin toate autorizațiile, licențele și celelalte documente cerute de lege în scopul prestării Serviciului public de transport călători;

(iii) respectă specificațiile tehnice din Anexa nr. 5.1.

13.4.3. La Data Începerii prezentului Contract Operatorul va presta serviciul cu mijloacele de transport prevăzute în Anexa nr. 5.2.

13.4.4. Pe parcursul executării Contractului, Operatorul poate înlocui un autovehicul cu care a obținut licența de traseu numai cu un autovehicul care are cel puțin aceeași capacitate cu cea prevăzută în programul de transport și care întrunește cel puțin cerințele tehnice și de vechime ale autovehiculului înlocuit avute în vedere la atribuirea Contractului, după notificarea Entității contractante.

13.5. Siguranța

13.5.1. Operatorul este singurul responsabil de siguranța călătorilor săi.

13.5.2. Călătorii și bunurile acestora vor fi asigurate de Operator pentru consecințele accidentelor de trafic. În acest sens, Operatorul are obligația de a încheia și menține valabile, pe toată durata Contractului, polițe de asigurare pentru asigurarea călătorilor și a bunurilor acestora. Autoritatea contractantă are dreptul de a verifica în orice moment polițele de asigurare încheiate.

13.5.3. Mijloacele de transport și personalul folosit de Operator pentru prestarea Serviciului public de transport călători trebuie să respecte toate cerințele legale privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor mijloacelor de transport.

13.6. Calitatea Serviciului, Reclamațiile Călătorilor

13.6.1. Indicatorii de performanță ce trebuie respectați de Operator și monitorizați de Autoritatea contractantă sunt prezentați în Anexa nr. 10 la prezentul Contract.

13.6.2. Abaterile justificate de la Programul de Transport sunt prezentate în Anexa nr. 12.

13.6.3. Nerespectarea indicatorilor de performanță de către Operator duce la aplicarea de penalități, în conformitate cu Anexa nr. 10 la prezentul Contract.

13.6.4. Penalitățile vor fi reținute din garanția constituită conform Capitolului 8 din prezentul Contract. În cazul în care garanția nu acoperă totalitatea penalităților, suma rămasă de plată va fi reținută din Compensația lunară datorată de Entitatea contractantă.

13.6.5. În cazul neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator, Entitatea contractantă va stabili în sarcina acestuia un plan de măsuri pentru îndeplinirea indicatorilor, în termen de 30 de zile.

13.6.6. Operatorul are obligația de a face disponibile detaliile cu privire la procedura de reclamație pe panouri de informare ori în alte locuri vizibile, amplasate pe traseele din Programul de transport.

13.6.7. Operatorul va înregistra toate reclamațiile călătorilor indiferent de calea de primire a acestora, direct prin telefon/fax, pe adresa poștală sau adresa electronică, într-un registru special pentru reclamații "Registrul de Reclamații".

13.6.8. Operatorul este obligat să răspundă reclamațiilor scrise ale călătorilor primite, în termen de 30 de zile de la înregistrarea lor, în conformitate cu legislația în vigoare.

13.6.9. Entitatea contractantă va transmite Operatorului petițiile cu privire la activitatea acestuia și la activitatea de transport public în general primite prin sistemele proprii de înregistrare a petițiilor pentru a-si exprima punctul de vedere asupra acestora și spre soluționare, după caz.

13.7. Măsuri de Control al Traficului

13.7.1 Autoritatea contractantă va menține pe toată durata Contractului, un sistem de management al traficului, pentru reglementarea priorității în intersecțiile cu trafic controlat, astfel încât să asigure:

- (i) menținerea în grafic a vehiculelor Operatorului, conform Programului de circulație aprobat;
- (ii) stabilirea priorităților de trafic;
- (iii) transmisia, înregistrarea și stocarea imaginilor din trafic.

13.7.2 Durata de stocare a înregistrărilor va fi stabilită de Autoritatea contractantă.

13.8. Sistemul de taxare

13.8.1. Gestiunea sistemului de taxare electronică și a sistemului de numărare a călătorilor revine în sarcina Operatorului, pe întreaga durată a Contractului.

13.8.2. Entitatea Contractantă are obligația de a monta pe mijloacele de transport puse la dispoziție de către aceasta și care vor fi folosite pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, validatoare pentru Titlurile de călătorie, sisteme de numărare a călătorilor și de a le menține în stare de funcționare pe toată durata efectuării curselor.

13.9. Controlul Titlurilor de călătorie

13.9.1. Controlul Titlurilor de călătorie se va realiza conform legislației în vigoare și a Regulamentului serviciului de transport public de călători aprobat de Autoritatea contractantă, care prevede obligațiile călătorilor și sancțiunile aplicate pentru încălcarea respectivelor obligații, inclusiv pentru călătorii care călătoresc fără bilet, abonament sau alt Titlu de călătorie valabil.

13.9.2. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor, în funcție de gravitatea faptei, se va face de către personalul propriu al Operatorului, în conformitate cu prevederile din Regulamentul serviciului de transport public de călători aprobat de Autoritatea contractantă.

CAPITOLUL 14. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE OPERATORULUI

Fără a aduce atingere tuturor drepturilor și obligațiilor menționate în prezentul Contract și în legislația în vigoare, Operatorul va avea următoarele drepturi și obligații:

14.1 Autorizații și licențe

14.1.1 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract toate autorizările necesare pentru exercitarea serviciului public de transport călători eliberate de autoritățile competente, potrivit prevederilor legale în vigoare.

14.1.2 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract Licență de traseu valabilă pentru fiecare autobuz folosit în realizarea Serviciului public de transport călători.

14.2 Restricții teritoriale

14.2.1. Operatorul are dreptul de a presta Serviciul public de transport călători doar în aria teritorială de competență a Autorității 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.

14.2.2. Operatorul, în calitatea sa de operator intern, are obligația de a nu participa la procedurile de licitație ori negociere directă pentru prestarea de servicii de transport public local în afara razei administrativ-teritoriale a Autorității Contractante.

14.2.3. Operatorul, în calitatea sa de operator intern, poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul că serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;

14.3. Separarea contabilității

14.3.1. Operatorul are obligația de a ține o evidență contabilă distinctă pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului public de transport călători din prezentul Contract sau sunt asociate acestuia, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării Serviciului public de transport călători, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare, potrivit Anexei nr. 9.

14.3.2. Separarea contabilității între activitățile Serviciului public de transport călători care fac obiectul prezentului Contract și celelalte activități/servicii prestate de către Operator trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- (i) conturile contabile corespunzătoare acestor activități trebuie să fie separate, iar proporția costurilor indirecte aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu procedeele de repartizare a acestor costuri;
- (ii) costurile Serviciului public de transport călători trebuie să fie acoperite din veniturile din exploatare și plățile din partea Entității Contractante, fără nici o posibilitate de transfer a acestor venituri către un alt sector de activitate a Operatorului.

14.4 Întreținere și reparații

14.4.1 Operatorul are obligația exploatării, întreținerii, reparării și modernizării sistemului de transport public și a echipamentelor existente și viitoare aferente acestuia, puse la dispoziție de către Entitatea contractantă, potrivit prevederilor prezentului Contract.

14.4.2 Operatorul are obligația să asigure operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin Contract, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități.

14.4.3 Operatorul are obligația să efectueze lucrările 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.

14.4.4 Operatorul are obligația să asigure întreținerea și reparația infrastructurii de transport în conformitate cu Programul anual de întreținere și reparații aprobat de Entitatea contractantă, precum și lucrările accidentale care se impun potrivit prevederilor din prezentul Contract.

14.4.5 Operatorul are obligația să asigure fondurile 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.

14.4.6 Operatorul are obligația de a informa Entitatea contractantă, de îndată, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura de transport care afectează prestarea Serviciului public de transport călători.

14.4.7 Entitatea contractantă are dreptul să solicite informații cu privire la modul de întreținere, exploatare și administrare a bunurilor puse la dispoziție pentru realizarea Serviciului public de transport călători.

14.5 Confortul călătorilor

14.5.1 Operatorul este singurul răspunzător pentru siguranța și confortul călătorilor.

14.5.2 Operatorul are obligația să asigure prestarea Serviciului public de transport călători cu respectarea reglementărilor și normativelor tehnice în vigoare.

14.5.3 Operatorul are obligația să presteze Serviciul public de transport călători cu vehicule prevăzute în prezentul Contract și care îndeplinesc condițiile prevăzute în Anexa nr. 5.1.

14.5.4 Operatorul are obligația de a lua toate măsurile pentru a proteja călătorii împotriva infracțiunilor și accidentelor rutiere, dar fără a se limita la:

- (i) menținerea iluminării constante a mijloacelor de transport;
- (ii) afișarea în locuri vizibile în mijloace de transport de informații despre cum trebuie acordată asistență în cazuri urgente;
- (iii) luarea de măsuri imediate pentru remedierea unor defecțiuni, deraieri sau avarii apărute în funcționarea Serviciului public de transport călători.

14.5.5 Operatorul are obligația să asigure verificările necesare, înainte de plecare, a vehiculelor și șoferilor, pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute de legislația aplicabilă.

14.5.6 Operatorul are obligația să planifice efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport, astfel încât să asigure respectarea programului de circulație și a prevederilor reglementărilor legale în vigoare privind siguranța rutieră.

14.5.7 Operatorul are obligația să se asigure că niciun călător nu are acces în interiorul cabinei șoferului, în situația în care mijlocul de transport este dotat cu cabină pentru șofer;

14.5.8 Operatorul are obligația să se asigure că vehiculele staționează numai în stațiile amenajate și că ușile vehiculelor nu se pot deschide în timpul mersului.

14.5.9 Operatorul are obligația să mențină în stare de funcționare toate echipamentele de siguranță, inclusiv, dar fără a se limita la mănere, balustrade, suporturi speciale.

14.5.10 Operatorul are obligația să se asigure că conducătorii mijloacelor de transport respectă întocmai prevederile legislative relevante și să implementeze măsuri de îmbunătățire a calificării acestora.

14.5.11 Operatorul are obligația să aplice normele de protecția muncii specifice Serviciului public de transport călători.

14.6 Proceduri interne

În cazul în care Operatorul nu deține proceduri interne referitoare la situațiile enumerate mai jos, acesta are obligația de a întocmi proceduri interne cu respectarea prevederilor legale aplicabile, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentului Contract, care se vor referi cel puțin la:

- (i) Actualizarea informațiilor de transport pe afișe și panouri de informare;
- (ii) Administrarea și controlul bunurilor pierdute;
- (iii) Administrarea reclamațiilor, întrebărilor și sugestiilor formulate de călători;
- (iv) Codul de conduită al conducătorilor vehiculelor;
- (v) Instrucțiuni privind prevenirea și combaterea săvârșirii de infracțiuni;

(vi) Instrucțiuni și planuri privind situațiile de urgență.

14.7 Activități conexe Serviciului public de transport călători

14.7.1 Operatorul are dreptul să presteze, în condițiile legii, și alte servicii/activități precum și activități conexe Serviciului public de transport, care nu fac obiectul prezentului Contract.

14.7.2 Activitățile conexe Serviciului public de transport pot include prestarea pentru terțe persoane de servicii de transport turistic, servicii regulate speciale, servicii de inspecție tehnică periodică ITP, școală pentru conducătorii de vehicule, fără a se limita la acestea, cu respectarea reglementărilor specifice domeniului.

14.7.3 Costurile aferente acestor activități nu intră în calculul Compensației. Pentru aceste activități, Operatorul va ține o evidență contabilă separată, distinctă pentru fiecare serviciu prestat. Operatorul va implementa în realizarea evidențelor contabile, măsuri de restricționare și departajare a costurilor între Serviciul public de transport călători și activitățile comerciale, în conformitate cu Anexa nr. 9.

14.7.4 Operatorul are dreptul să rețină toate veniturile rezultate din prestarea altor activități de transport și a activităților conexe Serviciului public de transport călători, care nu fac obiectul prezentului Contract.

14.8 Cesiunea

Operatorul are obligația de a nu cesiona Serviciul public de transport călători unei alte societăți decât în cazul în care această societate este rezultatul divizării, fuzionării sau înființării ca filială a societății Operatorului, cu aprobarea Entității Contractante și cu asumarea de către cesionar a condițiilor prezentului Contract.

14.9 Informarea publicului

14.9.1 Operatorul are obligația să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulație deservite, Tarifele de călătorie aplicate, precum și modificarea acestora.

14.9.2 Operatorul are obligația să producă și să distribuie materiale informative cu privire la traseele și programele de circulație, modificările acestora, titlurile de călătorie și punctele de vânzare ale acestora, modul de cumpărare, tarifele de călătorie practicate, obligațiile călătorilor și obligațiile Operatorului față de călători, precum și sancțiunile pentru încălcarea acestor obligații.

14.9.3 Afișarea informațiilor de mai sus se va face în stații, în mijloacele de transport, pe site-ul propriu al Operatorului și în mass-media. Informațiile publicate prin oricare din aceste mijloace vor fi permanent actualizate.

14.9.4 Operatorul are obligația să editeze, în colaborare cu Entitatea contractantă, hărți și pliante cu traseele mijloacelor de transport, și să afișeze în fiecare stație orele de circulație a mijloacelor de transport care trec prin stația respectivă.

14.9.5 Operatorul are obligația să realizeze declarații de presă și anunțuri cu privire la schimbările permanente sau temporare cu privire la Serviciul public de transport călători și va întocmi campanii promoționale pentru promovarea activității sale.

14.10 Drepturi și obligații aferente prestării Serviciului public de transport călători

14.10.1 Operatorul are obligația să exploateze în mod direct, pe riscul și pe răspunderea sa, bunurile puse la dispoziție și să presteze Serviciul public de transport călători care face obiectul prezentului Contract.

14.10.2 Operatorul are obligația să respecte obligațiile prevăzute în prezentul Contract, în regulamentul și caietul de sarcini al Serviciului public de transport călători și legile în vigoare.

14.10.3 Operatorul are obligația să pună la dispoziția Entității Contractante toată documentația solicitată pentru calculul lunar al Compensației și pentru regularizarea anuală.

14.10.4 Operatorul are obligația să plătească redevența la valoarea prevăzută și la termenul stabilit în prezentul Contract.

14.10.5 Operatorul are obligația să constituie garanția de bună execuție potrivit prevederilor Capitolului 8 din prezentul Contract.

14.10.6 Operatorul va presta Serviciul public de transport călători cu respectarea Programului de transport al Operatorului prevăzut în Anexa nr. 2.1.

14.10.7 Operatorul are obligația să utilizeze bunurile de retur și bunurile de preluare prevăzute în prezentul Contract, numai pentru asigurarea Serviciului public de transport călători.

14.10.8 Operatorul are obligația să asigure continuitatea Serviciului public de transport călători prin curse regulate conform caietului de sarcini și Programului de transport.

- 14.10.9 Operatorul are obligația să asigure îndeplinirea tuturor obligațiilor de exploatare, a obligațiilor de transport și a obligațiilor tarifare.
- 14.10.10 Operatorul are obligația să aplice metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare.
- 14.10.11 Operatorul are obligația să plătească pentru întreaga durată a Contractului taxele și impozitele datorate statului, precum și cheltuielile ce se ivesc cu privire la asigurarea bunurilor puse la dispoziție.
- 14.10.12 Operatorul are obligația să permită accesul liber și nediscriminatoriu al călătorilor la Serviciul public de transport călători și să asigure respectarea drepturilor călătorilor prevăzute în legislația aplicabilă și în hotărârile adoptate de Entitatea contractantă.
- 14.10.13 Operatorul are obligația să asigure necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, conform Programului de investiții prevăzut în Anexa nr. 3.
- 14.10.14 Operatorul are obligația ca, în cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței unei cauze de natură să conducă la reducerea activității, să notifice de îndată acest fapt Entității Contractante, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității Serviciului public de transport călători.
- 14.10.15 Operatorul are obligația să asigure accesul organelor de control ale Entității Contractante la informațiile privind executarea Serviciului public de transport călători și modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente și a bunurilor puse la dispoziție.
- 14.10.16 Operatorul are obligația să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale și/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin polițe de asigurare.
- 14.10.17 Operatorul are obligația să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale periodice ale propriilor angajați, conform prevederilor legale.
- 14.10.18 Operatorul are obligația să preia de la Entitatea contractantă mijloacele de transport, infrastructura aferentă și orice alte bunuri puse la dispoziție, pe bază de proces-verbal de predare-primire anexă la prezentul Contract.
- 14.10.19 La încetarea Contractului, Operatorul are obligația să restituie Entității Contractante în deplină proprietate bunurile de retur, în mod gratuit și libere de orice sarcini, cu uzura normală proporțională cu durata utilizării.
- 14.10.20 La expirarea Contractului, Operatorul are obligația să predea Entității Contractante în deplină proprietate bunurile de preluare pe care aceasta le solicită, contra plății unei compensații egală cu valoarea contabilă rămasă neamortizată.
- 14.10.21 Operatorul are obligația ca, în cazul încetării Contractului din alte cauze decât prin ajungerea la termen ori forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului public de transport călători, în condițiile stipulate în Contract și cu respectarea prevederilor legale în vigoare, până la preluarea acesteia de către Entitatea contractantă sau de către un alt operator, dar nu mai mult de 90 de zile de la data notificării încetării contractului.
- 14.10.22 În vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu dizabilități, Operatorul are obligația ca în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare, să adapteze atunci când este posibil din punct de vedere tehnic și constructiv toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea Serviciului public de transport călători pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii la transport și călătorie.
- 14.10.23 Operatorul are obligația să respecte condițiile impuse de natura bunurilor și a Serviciului public de transport călători, precum materiale cu regim special, condiții de siguranță în exploatare, protecția mediului, protecția muncii, condiții privind folosirea și protejarea patrimoniului.
- 14.10.24 Operatorul are obligația să respecte normele legale, privind atestarea, calificarea și autorizarea personalului pentru exercitarea profesiei.
- 14.10.25 Operatorul are obligația să dețină la sediul social documentele prevăzute de lege.
- 14.10.26 Operatorul are dreptul să ceară întreruperea executării Serviciului public de transport călători în cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de importante prejudicii bunurilor puse la dispoziție.
- 14.10.27 Operatorul are dreptul de a utiliza gratuit pentru transportul local de călători infrastructura rutieră publică, precum străzi, poduri, pasaje și instalațiile auxiliare aferente acestora.
- 14.10.28 Operatorul are dreptul să solicite în instanță daune-interese pentru încălcarea de către alți operatori de transport rutier/transportatori autorizați a Drepturilor exclusiv acordate prin prezentul Contract.
- 14.10.29 Operatorul are dreptul să solicite Entității Contractante modificarea Programului de transport în vederea schimbării, anulării sau adăugării de noi trasee ori a Programului de circulație, iar Entitatea contractantă va iniția, dacă consideră necesar, aprobarea modificării Programului de Transport.
- 14.10.30 Operatorul are dreptul să efectueze, cu informarea și aprobarea Entității Contractante, modificări temporare, precum suspendări, limitări, micșorarea frecvenței de circulație, devieri de traseu etc., în deservirea unor trasee, atunci

când aceste modificări sunt necesare în caz de avarii sau pentru executarea unor lucrări la infrastructura publică rutieră. În cazuri excepționale, Operatorul poate efectua imediat modificările necesare, astfel încât să se asigure continuitatea Serviciului public de transport călători, dar numai sub condiția informării ulterioare a Entității Contractante.

14.10.31 Operatorul are dreptul să inițieze modificarea și/sau completarea prezentului Contract, în cazul modificării reglementărilor și/sau a condițiilor tehnico-economice care au stat la baza încheierii acestuia.

CAPITOLUL 15. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE ENTITĂȚII CONTRACTANTE

Fără a aduce atingere celorlalte drepturi și obligații ale Entității Contractante, prevăzute în prezentul Contract și în legislația în vigoare, Entitatea contractantă are următoarele drepturi și obligații:

15.1 Infrastructura publică rutieră

15.1.1 Entitatea contractantă are obligația să informeze Operatorul, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura rutieră sau evenimentele ce au loc pe traseele cuprinse în Programul de transport.

15.1.2 Entitatea contractantă are obligația să asigure condiții de siguranță în vederea prevenirii riscului de accidente rutiere și fluiditatea traficului printr-o rețea de drumuri bine întreținută, semnalizare corespunzătoare, drumuri iluminate și semafoare.

15.1.3 Entitatea contractantă are obligația să elaboreze măsuri pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului public de transport călători, inclusiv benzi de autobuze, marcarea stațiilor, semafoare cu prioritizare pentru autobuze.

15.1.4 Entitatea contractantă are obligația să colaboreze activ cu Departamentul rutier din cadrul Poliției Române pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului public de transport călători.

15.2 Controlul exercitat asupra Operatorului

15.2.1 Entitatea contractantă are obligația să verifice și să controleze periodic modul de realizare a Serviciului public de transport călători efectuat în baza prezentului Contract de către Operator, inclusiv a vehiculelor, echipamentelor și instalațiilor folosite de Operator, în prezența unui reprezentant al acestuia.

15.2.2 În urma fiecărei verificări se va întocmi un proces-verbal în două exemplare, unul pentru fiecare Parte, semnate de către cele două Părți. În procesul-verbal se vor specifica timpul și locul inspecției, obiectul controlului, măsurile propuse, termenele de soluționare, precum și obiecțiile Operatorului, dacă este cazul. Entitatea contractantă va soluționa obiecțiile Operatorului în termen de 30 de zile.

15.2.3 Înainte de data de 1 iunie a fiecărui an, Operatorul are obligația de a furniza Entității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare aprobate de un auditor certificat independent.

15.2.4 Lunar Operatorul are obligația de a prezenta Entității Contractante un raport al vânzărilor de bilete și abonamente și al numărului de călători transportați pe linii, perioade de timp, etc.

15.2.5 Operatorul are obligația de a prezenta lunar, până la data de 15 a fiecărei luni, un raport cu informațiile pe baza cărora Entitatea contractantă poate evalua respectarea indicatorilor prevăzuți în Anexa nr. 10, și în conformitate cu metodologia descrisă la Anexa nr. 12.

15.2.6 Operatorul are obligația de a pune, de îndată, la dispoziția echipei de control a Entității Contractante orice date și informații solicitate și să asigure accesul la toate informațiile privind prestarea Serviciului public de transport călători și exploatarea bunurilor puse la dispoziție, inclusiv la cele contabile.

15.2.7 Entitatea contractantă are dreptul de a emite instrucțiuni scrise pentru remedierea oricărei încălcări a obligațiilor Operatorului rezultate din prezentul Contract.

15.2.8 Entitatea contractantă are dreptul de a adopta programe de măsuri ca urmare a neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator și de a aplica sancțiunile prevăzute în prezentul Contract.

15.2.9 Entitatea contractantă are dreptul de a efectua controale periodice cu privire la modul în care sunt gestionate reclamațiile călătorilor.

15.2.10 Evaluarea indicelui de satisfacție al călătorilor se va face în baza metodologiei prezentate în Anexa nr. 11.

CAPITOLUL 16. RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ A ANGAJAȚILOR OPERATORULUI

16.1 Operatorul are obligația de a asigura resursele umane necesare prestării Serviciului public de transport călători și va realiza protecția socială a angajaților potrivit Anexei nr. 15.

CAPITOLUL 17. FORȚA MAJORĂ

17.1 Prin forța majoră se înțelege orice eveniment extern ce se încadrează în prevederile art. 1351 Cod Civil, imprevizibil, absolut invincibil și inevitabil, independent de voința părților, inclusiv, dar fără a se limita la inundații, cutremure, alte calamități naturale, și care, survenind după încheierea contractului, împiedică sau întârzie, total sau parțial, îndeplinirea obligațiilor izvorând din contract.

17.2 Niciuna dintre Părți nu răspunde de neexecutarea la termen și/sau de executarea în mod necorespunzător, total ori parțial, a oricărei obligații care îi revine în baza prezentului Contractului, dacă neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligației respective este cauzată de un eveniment de forță majoră.

17.3 Partea care invocă forța majoră va fi exonerată de răspundere numai în măsura și pentru perioada în care îndeplinirea obligațiilor este împiedicată sau întârziată de situația de forță majoră.

17.4 Apariția forței majore se va comunica celeilalte Părți de îndată, prin telefon, sau orice altă modalitate de realizare a comunicărilor potrivit prezentului Contract. În caz de forță majoră, comunicată și constatată în condițiile de mai sus, executarea obligațiilor Părților se decalează în consecință cu perioada corespunzătoare acesteia, cu mențiunea că nici una din Părți nu va solicita penalități pentru întârzierile în executarea Contractului. Partea care nu a îndeplinit obligația comunicării probei forței majore nu va fi exonerată de răspundere pentru prejudiciile cauzate de neexecutarea și/sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor ca urmare a evenimentului de forță majoră.

17.5 Partea afectată de un caz de forță majoră este obligată să întreprindă, fără întârziere și în limita posibilului, orice măsuri necesare în vederea minimizării efectelor negative produse de evenimentul de forță majoră și să reia îndeplinirea obligațiilor contractuale cu notificarea, în scris, a celeilalte Părți despre aceasta, de îndată ce evenimentul de forță majoră încetează.

17.6 Executarea Contractului va fi suspendată pe perioada de acțiune a forței majore, dar fără a prejudicia drepturile ce li se cuveneau părților până la apariția acesteia. În cazul dispariției sau imposibilității obiective de exploatare a bunurilor de retur pentru o perioadă mai mare de 30 de zile, datorată forței majore, Părțile vor conveni asupra continuității sau încetării Contractului.

17.7 Dacă forța majoră acționează sau se estimează că va acționa pe o perioadă mai mare de 3 luni, fiecare parte va avea dreptul să notifice celeilalte părți încetarea deplin drept a Contractului, fără ca vreuna dintre ele să pretindă daune-interese.

CAPITOLUL 18. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENȚINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL

18.1 Raporturile contractuale dintre Entitatea contractantă și Operator se bazează pe principiul echilibrului financiar între drepturile care îi sunt acordate Operatorului și obligațiile care îi sunt impuse.

18.2 În vederea menținerii echilibrului contractual, Părțile pot proceda la modificarea prețului Contractului în condițiile Legii nr. 99/2016.

18.3 La solicitarea oricărei Părți se va proceda la renegocierea Contractului. Dacă renegocierea nu duce la restabilirea echilibrului contractual ori Părțile nu ajung la un acord într-un termen rezonabil, litigiul urmează să fie soluționat de instanțele judecătorești, care pot dispune încetarea contractului sau modificarea acestuia în sensul distribuirii în mod echitabil între Părți a pierderilor și beneficiilor ce rezultă din schimbarea circumstanțelor.

CAPITOLUL 19. ÎNCETAREA CONTRACTULUI

19.1 Prezentul Contract încetează la expirarea duratei Contractului, cu excepția cazurilor de prelungire sau încetare înainte de ajungere la termen ca urmare a prevederilor Contractului. Părțile pot decide încetarea Contractului pe baza acordului lor de voință exprimat în scris.

19.2 Entitatea contractantă are dreptul să denunțe unilateral Contractul, cu un termen de preaviz de 60 de zile și cu plata unei despăgubiri juste și prealabile către Operator, în cazul în care interesul național sau local o impune.

19.3 Contractul va înceta în cazul dispariției, dintr-o cauză de forță majoră, a bunurilor de retur sau a unei părți importante din acestea ori în cazul imposibilității obiective a Operatorului de a le exploata pe o perioadă mai mare de 30 de zile, prin renunțare, fără plata unei despăgubiri, sub rezerva dispozițiilor din prezentul Contract.

19.4 Următoarele acte, fapte sau omisiuni ale Operatorului dau dreptul Entității Contractante să rezilieze Contractul, cu respectarea procedurii menționate la pct. 19.7 de mai jos:

- a) neplata de către Operator a redevenței stabilite potrivit Contractului pentru o perioadă de 3 luni;
- b) încălcarea de 5 ori într-un an calendaristic a măsurilor stabilite de Entitatea contractantă potrivit prevederilor prezentului Contract;

- c) Operatorul nu adoptă programe de măsuri care să respecte condițiile contractuale și care să asigure atingerea indicatorilor de performanță asumați prin Contract, atunci când acest lucru este necesar potrivit prevederilor Contractului;
- d) Operatorul totalizează un număr de 5 încălcări majore ale indicatorilor de performanță, în decursul unui an, potrivit Anexei nr. 10;
- e) Operatorul nu asigură prestarea Serviciului public de transport călători în condiții de continuitate, potrivit Contractului, ori întrerupe efectuarea serviciului pentru o perioadă mai mare de 24 de ore, fără a fi incident vreun eveniment de forță majoră;
- f) retragerea sau încetarea valabilității licenței sau autorizației pentru exercitarea ocupației de operator de transport persoane;
- g) Operatorul încalcă interdicția de subdelegare ori de cesionare a drepturilor și obligațiilor izvorâte din prezentul Contract;
- h) Operatorul nu asigură întreținerea corespunzătoare a bunurilor de retur ori a celor de preluare, provocându-le degradări semnificative sau încalcă restricția de înstrăinare a bunurilor de preluare pe durata Contractului;
- i) Operatorul nu constituie garanția de bună execuție stabilită la Capitolul 8 din prezentul Contract.

19.5.1 Operatorul are dreptul să rezilieze Contractul cu respectarea procedurii menționate la pct.19.7 de mai jos, în cazul în care Entitatea contractantă nu plătește Compensația sau Diferențele de tarif prevăzute în prezentul contract pentru o perioadă mai mare de 90 de zile.

19.6 Cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel, orice notificare de încetare a Contractului va fi făcută de Partea care solicită încetarea prin transmiterea celeilalte Părți a unei notificări în acest scop *"Notificarea de încetare"*.

19.7 Înainte de transmiterea Notificării de încetare, Partea care se consideră prejudiciată va convoca cealaltă Parte la negocieri, prin transmiterea unei notificări *"Notificarea de negociere"*, în vederea încercării de soluționare a diferendului pe cale amiabilă. Notificarea de negociere va indica cel puțin următoarele elemente:

- (i) Data și locul unde vor avea loc negocierile;
- (ii) Obligațiile pretinse neîndeplinite;
- (iii) Termenul în care se așteaptă remedierea obligațiilor încălcate, termen care nu poate fi mai mic decât termenul menționat în Contract, pentru fiecare situație de neîndeplinire în parte.

19.8 Dacă (i) Partea în culpă nu se prezintă la negociere, așa cum această întâlnire a fost convocată conform prezentului Contract, sau (ii) negocierea nu conduce la soluționarea diferendului, sau (iii) Partea în culpă nu își îndeplinește toate obligațiile pretinse a fi îndeplinite, conform celor decise în procesul de negociere, Partea prejudiciată are dreptul să transmită Părții în culpa Notificarea de încetare.

19.9 Dacă (i) Partea prejudiciată renunță la pretențiile din Notificarea de negociere, sau (ii) Partea prejudiciată nu se prezintă la negociere, Partea prejudiciată nu va avea dreptul să transmită o Notificare de încetare privind obligațiile menționate în Notificarea de negociere, cu excepția situației în care este reluată procedura de la pct. 19.7 de mai sus.

19.10 În situația în care în urma negocierilor pentru soluționarea diferendului pe cale amiabilă Părțile nu decid prin voință comună nici continuarea Contractului, nici încetarea Contractului, partea prejudiciată va transmite părții în culpa Notificarea de încetare și se va adresa instanței competente pentru constatarea rezilierii Contractului și stabilirea cuantumului prejudiciului.

19.11 La încetarea Contractului, indiferent de motiv:

- a) Drepturile și obligațiile impuse Părților în baza Contractului vor înceta, cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel;
- b) Operatorul va transmite de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Entității Contractante bunurile de retur;
- c) Entitatea contractantă va avea dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 90 de zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea rămasă de amortizat a bunurilor de preluare.

19.12 În cazul încetării Contractului din culpa Entității Contractante, înainte de termenul stabilit în Contract:

- (i) Entitatea contractantă va prelua Bunurile de retur realizate de Operator în temeiul prezentului contract;
- (ii) Entitatea contractantă va plăti Operatorului daune-interese pentru repararea prejudiciului pe care Entitatea contractantă l-a cauzat în mod direct Operatorului.

19.13 Operatorul are obligația ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului public de transport călători, în condițiile stipulate în Contract, până la preluarea acestuia de către Entitatea contractantă sau de către un alt operator.

19.14 Entitatea contractantă are dreptul de a denunța unilateral Contractul în condițiile prevăzute de art. 244 din Legea nr. 99/2016.

CAPITOLUL 20. RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ

20.1 Nerespectarea dovedită de către Părți a obligațiilor contractuale prevăzute în Contract atrage răspunderea contractuală a Părții în culpă.

20.2 Entitatea contractantă are dreptul să sancționeze și să penalizeze Operatorul în cazul în care acesta nu prestează serviciul la parametrii de performanță, eficiență și calitate la care s-a obligat prin prezentul Contract și reglementările legale în vigoare, ori nu asigură continuitatea serviciului.

20.3 Operatorul este obligat la plata de despăgubiri către Entitatea contractantă pentru neîndeplinirea obligațiilor asumate prin prezentul Contract, după cum urmează:

- a) 500 lei pentru neîndeplinirea măsurilor de conformare impuse de către Entitatea contractantă în termenul prevăzut, ca urmare a controalelor efectuate privind modul de executare a Contractului sau evaluării modului de realizare a operării;
- b) 500 lei pentru nerespectarea altor termenele prevăzute în Contract, altele decât cele de la lit. a) de mai sus;
- c) 1000 lei pentru utilizarea altor mijloace auto de transport de călători decât cele stabilite prin Contractul și caietul de sarcini, cu excepția cazului când înlocuirea unui autovehicul se face numai cu un autovehicul care are cel puțin aceeași capacitate cu cea prevăzută în Programul de transport și care întrunește cel puțin același punctaj cu al autovehiculului înlocuit;
- d) 200 lei pentru nerespectarea programului de vânzare a Titlurilor de călătorie prevăzut în Anexele nr. 6.3.1., 6.3.2 și 6.3.3.
- e) 100 lei pentru nerespectarea condițiilor de salubritate a mijlocului de transport și a mediului (păstrarea curățeniei la capetele de traseu și în stațiile de îmbarcare/ debarcare).

20.4 Despăgubirile prevăzute la pct. 20.3 nu sunt cheltuieli eligibile pentru plata compensației.

20.5 Pentru orice alte prejudicii suplimentare dovedite, cauzate de încălcarea oricăror altor obligații stabilite în Contract, Partea în culpa este obligată la daune-interese, potrivit principiului reparării integrale a prejudiciului.

CAPITOLUL 21. REDEFINIREA CLAUZELOR CONTRACTUALE

21.1 Orice modificare a Contractului este rezultatul acordului intervenit între Părți, exprimat într-un act adițional.

21.2 Entitatea contractantă poate modifica unilateral, în condițiile legii, orice parte a Contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă transmisă cu 15 zile înainte către Operator.

21.3 În cazul în care modificarea unilaterală a Contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire în termen de 90 de zile de la dovedirea prejudiciului. În cazul dezacordului între Părți cu privire la existența prejudiciului ori la valoarea despăgubirii, acestea vor fi stabilite de către instanța judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în nici un caz să permită Operatorului să suspende executarea obligațiilor stabilite în Contract.

21.4 Programul de transport poate fi modificat de Entitatea contractantă, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere al cerințelor de transport, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 45 de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Entitatea contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

21.5 Operatorul poate solicita Entității Contractante modificarea Programului de transport, care va iniția dacă consideră necesar aprobarea modificării Programului de Transport.

21.6 Operatorul are obligația de a transmite către Entitatea contractantă informațiile, sesizările și analizele proprii pentru modificările propuse, necesare reevaluării Programului de transport din punct de vedere social și al viabilității economice.

21.7 În cazul în care orice prevederi ale Contractului devin incompatibile cu legislația din România sau din Uniunea Europeană, Contractul va fi modificat de Părți, prin act adițional. Acest lucru nu va afecta valabilitatea celorlalte clauze ale Contractului.

CAPITOLUL 22. LITIGII

22.1 Părțile vor depune toate eforturile rezonabile în scopul soluționării pe cale amiabilă a conflictelor dintre acestea, decurgând din executarea Contractului.

22.2 Dacă există vreo dispută, controversă sau pretenție care rezultă din sau în legătură cu prezentul Contract, încălcare, încetare, sau anulare a Contractului, Partea căzută în pretenții are obligația să notifice cealaltă Parte în legătură cu poziția sa împreună cu propunerea de conciliere directă.

22.3 În cazul apariției unei dispute, aceasta nu îndreptățește Operatorul să suspende prestarea Serviciului public de transport călători ori Entitatea contractantă să suspende executarea obligațiilor sale, potrivit prezentului Contract.

22.4 În cazul în care o dispută nu este soluționată în termen de 45 de zile din momentul în care Părțile au început negocierile pentru soluționarea disputei pe cale amiabilă, sau dacă asemenea negocieri nu sunt începute în termen de 45 de zile de la notificarea oficială a disputei de către una dintre Părți celeilalte Părți, acestea se vor adresa instanței judecătorești competente.

CAPITOLUL 23. LEGEA APLICABILĂ

23.1 Prezentul Contract, precum și orice dispute sau cereri rezultate din ori în legătură cu prezentul Contract ori cu încheierea acestuia sunt guvernate și interpretate în conformitate cu legea română.

23.2 Prezentul Contract se completează cu prevederile Codului civil și cu reglementările legale speciale în materia transportului public de călători.

CAPITOLUL 24. ALTE CLAUCZE

24.1 Orice notificare, adresă, cerere făcută în legătură cu executarea Contractului va fi efectuată în scris, în limba română.

24.2 Toate notificările, cererile sau alte comunicări între Părți vor fi confirmate în mod prompt de primire de către Partea destinată.

24.3 Data primirii de către destinatar a oricărei notificări sau comunicări transmise prin: (i) scrisoare recomandată cu confirmare de primire, va fi data înscrisă pe confirmarea de primire; (ii) fax și/sau e-mail, va fi data expedierii. În situația în care faxul/e-mail nu a fost transmis într-o zi lucrătoare, sau a fost expedit în afara programului de lucru al destinatarului, data recepționării se consideră a fi următoarea zi lucrătoare.

24.4 Toate notificările și comunicările efectuate în legătură cu prezentul Contract vor fi considerate valabile numai dacă au fost efectuate la următoarele adrese:

Către Entitatea contractantă la:

Adresa: [...]

Fax: [...]

E-mail: [...]

Către Operator la:

Adresa: [...]

Fax: [...]

E-mail: [...]

CAPITOLUL 25. DISPOZIȚII FINALE SI TRANZITORII

25.1 Limba care guvernează Contractul este limba română. În toate problemele care nu sunt prevăzute în prezentul Contract, Părțile se supun prevederilor legislației specifice în vigoare.

25.2 Anexele nr. 1 - 16 fac parte integrantă din prezentul Contract.

25.3 Capitolele referitoare la drepturile și obligațiile Părților se completează cu prevederile reglementărilor în vigoare referitoare la drepturile și obligațiile în raporturile dintre autoritățile administrației publice locale și operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați care efectuează servicii publice de transport călători.

Prezentul contract a fost semnat astăzi, [...], în [...] exemplare originale, din care [...] pentru Entitatea contractantă și [...] pentru Operator.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU DEZVOLTARE
TRANSPORT PUBLIC BANATUL MONTAN**

SOCIETATEA TRANSPORT URBAN REȘITA S.R.L.

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexe la Contract

Următoarele anexe vor constitui parte integrantă a Contractului:

- Anexa 1 – Legislația aplicabilă transportului public de călători
- Anexa 2 – Program de Transport
- Anexa 2.1 Programul anual de Transport
- Anexa 2.1.1 – Program de Transport local pentru rețeaua de autobuze
- Anexa 3 – Programul de Investiții
- Anexa 3.1 – Programul de Investiții al Operatorului
- Anexa 3.2 – Programul de Investiții al Entității Contractante
- Anexa 3.3 – Fundamentarea necesarului anual de fonduri pentru investiții din surse proprii
- Anexa 4 – Bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului
- Anexa 4.1 – Bunuri de Retur
- Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare
- Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului
- Anexa 4.4 – Procesul - verbal de predare - preluare a bunurilor puse la dispoziție
- Anexa 5 – Mijloace de Transport
- Anexa 5.1 – Cerințe Standard Pentru Mijloace de Transport
- Anexa 5.2 – Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea Serviciului public de transport
- Anexa 6 – Tarife de călătorie
- Anexa 6.1 – Tarife de călătorie practicate în momentul încheierii Contractului
- Anexa 6.2 – Modalitatea de stabilire, ajustare și modificare a Tarifelor de călătorie
- Anexa 6.3 – Lista punctelor de distribuție a Titlurilor de Călătorie și programul de funcționare
- Anexa 6.3.1 – Lista Chioșcurilor
- Anexa 6.3.2 – Lista Punctelor de Vânzare – Spații Comerciale
- Anexa 6.3.3 – Lista Automatelor de Vânzare
- Anexa 7 – Diferențele de Tarif
- Anexa 7.1 – Categoriile de călători care beneficiază de gratuități și reduceri la Tarifele de călătorie
- Anexa 7.2 – Modul de acordare a Diferențelor de tarif
- Anexa 7.3 – Estimarea anuală a Diferențelor de tarif
- Anexa 7.4 – Modelul Formularului de decont pentru Diferențele de tarif
- Anexa 8 – Modelele Formulelor de decont pentru plata Compensației
- Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare
- Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatare
- Anexa 9 – Costuri eligibile incluse în calculul Compensației și cerințele privind contabilitatea separată
- Anexa 10 – Indicatori de performanță ai Serviciului și modalitatea de calcul a penalității
- Anexa 11 – Indicele de satisfacție a călătorilor
- Anexa 12 – Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport al Operatorului
- Anexa 13 – Caietul de Sarcini al Serviciului public de transport persoane
- Anexa 14 – Regulamentul Serviciului public de transport persoane
- Anexa 15 – Resursele umane și protecția socială a angajaților Operatorului
- Anexa 16 – Estimarea anuală a compensației

Anexa 1 - Legislația cu Privire la Transportul Public Local de Călători

Nr. crt.	LEGISLAȚIA APLICABILĂ TRANSPORTULUI PUBLIC DE CĂLĂTORI <i>(se trec, după caz, actele normative de mai jos, fără a se limita la acestea)</i>
1	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;
2	Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
3	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
4	Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
5	Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
6	Standardul EN 13816 pentru Transporturi - Logistică și Servicii - Transporturi Publice de Pasageri - definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor;
7	Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
8	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
9	Ordonanță de Guvern nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
10	Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
11	Ordonanță de Guvern nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
12	Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice republicată, cu modificările și completările ulterioare;
13	Ordonanță de Guvern nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
14	Ordonanță de Guvern nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare republicată;
15	Ordonanță de Guvern nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
16	Ordonanță de Guvern nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
17	Ordonanță de Guvern nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările și completările ulterioare;
18	Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
19	Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
20	Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
21	Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;

22	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
23	Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Romane, cu modificările și completările ulterioare;
24	Hotărârea Guvernului nr.1088/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
25	Ordinul ministrului transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
26	Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU DEZVOLTARE
TRANSPORT PUBLIC BANATUL MONTAN**

SOCIETATEA TRANSPORT URBAN REȘIȚA S.R.L.

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 2 – Program de Transport

Sunt descrise programele de transport pentru diversele grade de mobilitate pe teritoriul administrativ în cursul anului, astfel:

- 1) Program normal - de la data de 06 ianuarie la data de 15 iunie, respectiv de la data de 15 septembrie la data de 20 decembrie
- 2) Program vacanță - de la data de 16 iunie la data de 14 septembrie, respectiv de la data de 21 decembrie la data de 5 ianuarie - cuprinde programul de transport în condiții de flux redus de calatori, respectiv în perioadele în care sunt concedii de odihnă și vacanțe în cuantum semnificativ, care determină un grad total de mobilitate mai scăzut al populației, comparative cu perioadele normale din an.
- 3) Programul de vară se aplică în perioada/ perioadele: 16 iunie – 14 septembrie
- 4) Programul în zilele de sărbători legale este identic cu programul din zilele de duminică.

Anexa 2.1 – Programul anual de transport

Programul anual de transport

Mijloc de transport	Km. Planificați inclusiv dislocările spre gara/depou
Autobuz	
Linia Reșița - Văliug	49,920.15 km
Total Km planificați	49,920.15 km

Anexa 2.1.1 – Programul de Transport local

Linia Stații/ Lungimea	Nr. sens	Traseul	Capacitate	Interval de Succedare				Plecări de la capete traseu	
				Orele de trecere prin stații în intervalul					
				06:00 - 10:00	10:01 - 14:00	14:01 - 18:00	18:01 - 22:00	prima	ultima
Luni -Vineri									
Traseu Reșița - Văliug 12 stații tur 12 stații retur 25.85 km tur/retur	Plecare de la Terminus Marginea - Minda - Casa Banateana - Secu - Cuptoare - Centru Informare - Centru- Scoala - Intersectie DJ Casa Baraj - Crivaia;	50	<u>TUR</u> 07:15	<u>TUR</u> 	<u>TUR</u> 14:20 17:10	<u>TUR</u> 	06:45	17:10	
			<u>RETUR</u> 06:45 09:00	<u>RETUR</u> 	<u>RETUR</u> 16:00	<u>RETUR</u> 			

Plecare de la	50	<u>TUR</u>	<u>TUR</u>	<u>TUR</u>	<u>TUR</u>	09:00	18:15	
Terminus			10:00		18:15			
Marginea –								
Minda - Casa								
Banateana –								
Secu –								
Cuptoare -								
Centru		<u>RETUR</u>	<u>RETUR</u>	<u>RETUR</u>	<u>RETUR</u>			
Informare –		09:00		17:10				
Centru-								
Scoala -								
Intersectie DJ								
Casa Baraj -								
Crivaia;								

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU DEZVOLTARE
TRANSPORT PUBLIC BANATUL MONTAN**

SOCIETATEA TRANSPORT URBAN REȘIȚA S.R.L.

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 3.2 – Programul de Investiții al Entității Contractante

Primăria Municipiului Reșița

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectivă	Data Începere	Data Finalizare	Sursa de Finanțare
Infrastructură electrică de racordare a stațiilor de încărcare	Realizarea infrastructurii electrice necesare pentru alimentarea și racordarea stațiilor de încărcare, incluzând lucrări de cablare, protecții electrice și integrarea în rețeaua existentă.	288.176 lei	28.11.2022	31.07.2026	PNRR/Buget local
Schimbare post transformare pentru mărirea puterii în Depou	Modernizarea și înlocuirea postului de transformare existent pentru creșterea capacității de alimentare cu energie electrică a depoului	127.733 lei	28.11.2022	31.07.2026	PNRR/Buget local

Primăria Comunei Văliug

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectivă	Data Începere	Data Finalizare	Sursa de Finanțare

Anexa 3.3 – Fundamentarea necesarului anual de fonduri pentru investiții din surse proprii ale Operatorului

Se va realiza având în vedere prevederile Anexei 3.1.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC
BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN
REȘIȚA S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa nr. 4 la Contract

Anexa 4 – Bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului

Anexa 4.1 – Bunuri de Retur

Bunuri de retur sunt bunurile puse la dispoziție de către Entitatea contractantă către Operator în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public nou create sau existente și modernizate/dezvoltate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau de stat, *precum și* cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Entității Contractante;

4.1.1 Bunuri de retur

Clasificare	Denumire bunuri mobile și imobile	Număr inventar la Entitatea Contractanta	Valoare de inventar	Valoare amortizată	Valoarea rămasă la data de 01/07/2026
2.3.2.1.3.1.	Autobuze electrice		17.570.829,87		
1.3.4.	Stație de încărcare rapidă pentru autobuz electric		378.262,46		
1.3.4.	Stație de încărcare lentă pentru autobuz electric		669.890,36		
3.4.	Sistem e-ticketing - 18 validatoare		320.854,25		
3.4.	Sistem e-ticketing – 1 automat de reîncărcare bilete		187.923,16		

Bunurile proprietate publică, așa cum sunt prezentate în această anexă și care sunt puse la dispoziția Operatorului spre a fi utilizate în cadrul prezentului Contract, sunt inventariate anual și sunt înregistrate distinct, în afara bilanțului de către Operator.

4.1.2 – Bunuri realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții al Operatorului

Clasificare	Denumire mobile și imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizată	Valoarea rămasă la data de 01/07/2026
-------------	----------------------------	----------------------------	---------------------	--------------------	---------------------------------------

(Se va completa în cazul actualizării situației prezente)

Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

Clasificare	Denumire bunuri mobile și imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizată	Valoarea rămasă la data de 01/07/2026
-------------	-----------------------------------	----------------------------	---------------------	--------------------	---------------------------------------

(Se va completa în cazul actualizării situației prezente)

Bunuri de preluare sunt bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului. La încetarea Contractului, din orice cauză, Entitatea contractantă are dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 60 de zile de la încetarea

Contractului, a unei compensații egale cu valoarea rămasă neamortizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Entității Contractante;

Bunurile realizate de Operator din fonduri publice fac parte din categoria bunurilor de retur. Amortizarea acestei categorii de bunuri nu este eligibilă pentru calculul costului/km. La încetarea Contractului, din orice cauză, Entitatea contractantă va dobândi aceste bunurile de preluare fără plata vreunei compensații.

Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului

Inventarul bunurilor proprii ale Operatorului la data de 01/07/2026

Clasificare	Denumire bunuri mobile și imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizată	Valoarea rămasă la data de 01/07/2026
--------------------	--	-----------------------------------	----------------------------	---------------------------	--

(Se va completa în cazul actualizării situației prezente)

Bunuri proprii sunt bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția celor prevăzute în Anexa 4.2 de mai sus. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

Anexa 4.4 – Proces-verbal de predare-preluare a bunurilor puse la dispoziție

Procesul –verbal va cuprinde inventarul, fizic și valoric, al tuturor bunurilor publice puse la dispoziția Operatorului de către Entitatea Contractantă pentru prestarea Serviciului public de transport persoane.

În cazul în care Entitatea Contractantă este o asociație de dezvoltare intercomunitară Operatorul va încheia proces-verbal cu fiecare unitate administrativ-teritorială membră a asociației care îi pune la dispoziție bunuri publice.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC
BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN
REȘIȚA S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 5 – Mijloace de transport

Anexa 5.1 – Cerințe standard pentru mijloace de transport

Principii Generale

Toate Mijloacele de Transport care vor fi utilizate la prestarea Serviciilor de Transport trebuie să fie conforme cerințelor obligatorii stabilite pentru respectivele Mijloace de Transport în ceea ce privește "tipul" și "categoria". Conformitatea Mijloacelor de Transport cu cerințele standard va fi verificată pe baza documentelor emise de autoritățile competente.

Pentru a asigura protecția mediului, emisiile poluante de noxe ale Mijloacelor de Transport utilizate la prestarea Serviciilor de Transport trebuie să fie în limitele stabilite de către lege pentru tipurile respective de motoare și carburanți.

Cerințele tehnice pentru Mijloacele de Transport prezentate în această anexă vor fi actualizate automat în situația apariției unor noi reglementări. În această situație, Părțile vor actualiza prezenta Anexă incluzând cerințele tehnice noi stabilite prin lege.

Cerințe generale standard pentru Autobuze

1. Condițiile interioare și exterioare ale mijloacelor de transport prin care se prestează servicii în temeiul prezentului Contract trebuie să fie permanent în concordanță cu cerințele stabilite de legislație.
2. Toate dispozitivele și fiecare dintre acestea care sunt instalate în mijloacele de transport trebuie să fie păstrate și reparate astfel încât toate vehiculele să poată fi utilizate în permanentă.
3. Fiecare mijloc de transport trebuie să fie dotat, pentru fiecare ușă unde se face îmbarcarea/debarcarea călătorilor, cu validator electronic a titlurilor de călătorie și sistem de numărare a călătorilor, precum și cu casă de marcat fiscală în cazul în care titlurile de călătorie sunt eliberate în mijlocul de transport.
4. Zonele publicitare din interiorul și în exteriorul vehiculelor nu vor afecta vizibilitatea sau lizibilitatea numerelor traseelor, semnele cu destinația, iar logo-ul Operatorului nu va acoperi nicio fereastră cu vizibilitate spre exterior.
5. Înainte de plecarea pe traseu, vehiculele vor fi supuse unui control pentru a se asigura ca sunt curate, nu au suprafețe alunecoase, deteriorate sau periculoase pentru călători, inclusiv dotările și armăturile vehiculelor.
6. În fiecare zi, înainte de plecarea pe traseu, se va asigura că scaunele pentru călători nu sunt avariate, defecte sau deteriorate.

Cerințe minime pentru Autobuze

Autobuzele în exploatare vor îndeplini cerințele tehnice obligatorii cu privire la siguranța și protecția mediului stipulate în legislația în vigoare, precum și cerințele tehnice cu privire la compatibilitatea cu sistemul de taxare.

Autobuzele utilizate de Operator la prestarea serviciului public de transport județean de persoane vor fi dotate cu sistem de monitorizare și localizare GPS. Platforma GPS trebuie să aibă posibilitatea afișării poziției autobuzului în timp real într-o interfață de tip web și vizualizarea istoricului traseelor.

Autobuzele utilizate de către Operator la prestarea serviciului vor fi minim EURO 4 sau autobuze electrice/hibride, conform Anexei 13, pct. 1.2.4. din "Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică RNTR I" aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005, cu modificările și completările ulterioare.

Anexa 5.2 – Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea Serviciului public de transport călători

Operatorul va întocmi o listă privind parcul auto care va cuprinde următoarele informații despre fiecare autobuz utilizat la prestarea Serviciului public de transport călători:

- a) Numărul vehiculului, categoria, numărul de înmatriculare și numărul de inventar;
- b) Numărul copiei conforme a Licenței comunitare, în cazul autobuzelor
- c) Anul de fabricație;
- d) Durata de funcționare rămasă;
- e) Mărimea în metri, număr de axe, tipul de podea, tipul motorului, gradul de confort și poluare, capacitatea de pasageri (atât pe scaune cat și în picioare);
- f) Aspecte de protecția mediului (standardul EURO),
- g) Nivelul de zgomot
- h) Numărul de uși de acces
- i) Numărul de ieșiri
- j) Adaptări pentru persoanele cu mobilitate redusă
- k) Dotări aferente sistemului de taxare integrat
- l) Alte dotări (casă de marcat fiscală, componente aferente sistemului de management al traficului etc.)

MARCA AUTOBUS	NUMAR INMATR IC.	ANUL FABRIC	KM PARCURSI	EMISII	CONSUM l/100km	DURATA DE VIATA RECOMAN DATA DE PRODUCAT OR	NUMAR LOCUR I SCAUN E	NUMAR LOCURI IN PICIOAR E
OTOKAR		2026	0	0		15	25	85
OTOKAR		2026	0	0		15	25	85
OTOKAR		2026	0	0		15	25	85
OTOKAR		2026	0	0		15	25	85
OTOKAR		2026	0	0		15	25	85
OTOKAR		2026	0	0		15	25	85

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC
BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN
REȘIȚA S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 6 – Tarife de călătorie

Anexa 6.1 – Tarife de călătorie aplicabile la Data Începerii Contractului

Modalitate cumpărare	Tip legitimație de călătorie	Nr. călătorii	PREȚ (lei)
ABONAMENTE	Abonament nominal / lună	nelimitat	200
AUTOMATE DE BILETE	1 călătorie	1	10
Nevalidare card			50
Suprataxa			50

Se vor menționa toate categoriile de titluri de călătorie, inclusiv cele cu tarife reduse.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC
BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN
REȘIȚA S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 6.2 – Modalitatea de stabilire, ajustare și modificare a Tarifelor de călătorie

Entitatea contractantă este liberă să stabilească tarifele de călătorie pentru serviciile publice de transport pe care Operatorul le va aplica călătorilor. Tarifele ce pot fi aplicate călătorilor sunt:

a) tarif de călătorie, stabilit de către Entitatea Contractantă la nivelul tarifului mediu pe călătorie oferat/estimat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile Ordinului președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/ 2007 în cazul transportului local sau, în cazul transportului județean, la nivelul tarifului calculat funcție de nivelul tarifului mediu pe km/loc oferat/aplicat de Operator, caz în care călătorii plătesc contravaloarea totală a serviciului de transport;

b) tarif de călătorie, stabilit și impus unilateral de către Entitatea contractantă pe criterii sociale pentru toți călătorii, fără a fi necesară fundamentarea nivelului acestuia, caz în care călătorii plătesc un tarif sub nivelul costurilor reale iar operatorul este îndreptățit să încaseze Compensația și, după caz, Diferențele de tarif aferente gratuităților și tarifelor reduse stabilite pentru anumite categorii de persoane;

c) tarif de călătorie cu valoare redusă, stabilit de către autoritatea competentă pe criterii de protecție socială pentru anumite categorii de călători, fără a fi necesară fundamentarea nivelului acestuia, caz în care operatorul este îndreptățit să încaseze Diferențele de tarif până la nivelul tarifului de călătorie aplicat și, după caz, Compensația cuvenită pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, implicit din aplicarea tarifului de călătorie prevăzut la lit. b).

Stabilirea, ajustarea și modificarea nivelului Tarifelor de călătorie pentru toate tipurile de Titluri de călătorie se aprobă prin hotărâre a Entității Contractate, în conformitate cu prevederile Ordinului președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/ 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Anexa 6.3 – Lista punctelor de distribuție a titlurilor de călătorie și programul de funcționare

Anexa 6.3.1 – Lista punctelor de vânzare

Nr. crt.	Nume Societate	Locația punctului de vânzare	Program funcționare zile lucrătoare/ zile nelucrătoare
1	Casieria TUR (lângă stația Terminus)	Bulevardul Republicii, nr. 29	
2.	Stația intermodală Reșița Montană (Muncitoresc);	Piața Republicii	

Titlurile de călătorie pentru categoriile speciale se comercializează doar în locațiile cuprinse în tabelul de mai sus.

Anexa 6.3.3 – Lista automatelor de vânzare

Nr.	Locația punctului de vânzare	Program funcționare zile lucrătoare/ zile nelucrătoare
1	Terminus	Regim de funcționare non stop
2	Victoria	Regim de funcționare non stop
3	Intim	Regim de funcționare non stop
4	Universitate	Regim de funcționare non stop
5	Nera	Regim de funcționare non stop
6	Resita Montana	Regim de funcționare non stop

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC
BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN
REȘIȚA S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 7 – Diferențele de tarif**Anexa 7.1 – Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun**

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Pensionarii cu domiciliul/reședința în Municipiul Reșița și Comuna Văliug	100% acordat pentru toate abonamentele lunare	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local HCL Reșița HCL Văliug
Persoane cu dizabilități	100% acordat pentru toate abonamentele lunare	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap
Elevi	100% acordat pentru toate abonamentele lunare	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	Legea nr. 198/2023 a învățământului preuniversitar (art. 83); H.G. nr. 810/ 2023 pentru aprobarea normelor metodologice privind acordarea facilităților de transport pentru elevi
Persoane persecutate din motive politice	100% acordat pentru toate abonamentele lunare	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	Legea nr. 189/2000 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 105/1999 pentru modificarea și completarea Decretului-nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările ulterioare; Legea 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, republicată
Donatori de sânge	50% acordat pentru toate abonamentele lunare	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 100.00 lei	H.G. nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge

Anexa 7.2 – Modul de acordare a diferențelor de tarif

Modul de acordare a diferențelor de tarif este cel stabilit prin Hotărârea Consiliului Local/Consiliului General al Municipiului București/Consiliului Județean Nr. în temeiul legislației în vigoare, pentru fiecare categorie în parte și este după cum urmează:

Categoria socială/	Perioada	Număr de	Tarif	Modalitatea
--------------------	----------	----------	-------	-------------

Tipul de protecție socială		călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul	Tarif întreg	Reducerea oferită	de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)
Pensionarii cu domiciliul/reședința în Municipiul Reșița și Comuna Văliug	Lunar	Nelimitat	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	100%
Persoane cu dizabilități	Lunar	Nelimitat	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	100%
Elevi	Lunar	Nelimitat	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	100%
Persoane persecutate din motive politice	Lunar	Nelimitat	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 200.00 lei	100%
Donatori de sânge	Lunar	abonament/lună	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 100.00 lei	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 100.00 lei	50%

Operatorul va elibera titluri de călătorie pentru fiecare categorie care beneficiază de gratuități, în baza documentelor legale justificative pentru fiecare categorie.

Anexa 7.3 – Estimarea anuală a diferențelor de tarif pentru protecția socială

Nr.	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente/ călătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/unitate)	Sume totale* (lei)	Document justificativ necesar
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
1	Pensionarii cu domiciliul/reședința în Municipiul Reșița și Comuna Văliug	Abonamente/an	420	200 lei	84,000	Factură fiscală
2	Persoane cu dizabilitati	Abonamente/an	0	200 lei	0	Factură fiscală
3	Elevi	Abonamente/an	444	200 lei	88,800	Factură fiscală
4	Persoane persecutate din motive politice	Abonamente/an	0	200 lei	0	Factură fiscală
5	Donatorii de sânge	Abonamente/an	0	100 lei	0	Factură

Nr.	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente/ călătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale* (lei)	Document justificativ necesar
						fiscală

Anexa 7.4 – Modelul formularului de decont pentru diferențele de tarif

Nr. crt.	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente SAU călătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
1.	Pensionarii cu domiciliul/reședința în Municipiul Reșița și Comuna Văliug	420	200 lei	84,000	420	Situația emiterii titlurilor de călătorie pentru beneficiarii de gratuități
2.	Persoane cu dizabilitati	0	200 lei	0	0	Situația emiterii titlurilor de călătorie pentru beneficiarii de gratuități
3.	Elevi	444	200 lei	88,800	444	Situația emiterii titlurilor de călătorie pentru beneficiarii de gratuități
4.	Persoane persecutate din motive politice	0	200 lei	0	0	Situația emiterii titlurilor de călătorie pentru beneficiarii de gratuități
5.	Donatorii de sânge	0	100 lei	0	0	Situația emiterii titlurilor de călătorie pentru beneficiarii de gratuități

(Se va completa în cazul actualizării situației prezente)

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC
BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN
REȘIȚA S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 8 – Modelele formularelor de decont pentru plata compensației

Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

Raport Lunar de Constatare

Luna: Anul :.....

Nr. crt.	Concept	Valoare
I	Cheltuieli totale CE (la nivelul cheltuielilor totale din structura pe elemente de cheltuieli a tarifului mediu oferat/aplicat)	
II	Profit rezonabil Pr (3% din CE)	
III	Venituri totale V, din care:	
	Venituri din vânzări de Titluri de călătorie	
	Alte venituri	
IV	Compensația C lunară (I + II – III), din care:	
	Diferențe de tarif , inclusiv asociate gratuităților	

Operatorul va anexa documente justificative detaliate pentru fiecare rând din Nota Lunară de Constatare.

Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatare

Calculul compensației pentru prestarea Serviciilor
publice de transport în anul

Nr. crt.	Concept	Specificație/Valoare
I	TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ PLĂTITĂ C1 (pe baza Compensațiilor lunare calculate conform Anexei 8.1), din care:	
	Diferențe de tarif , inclusiv asociate gratuităților	
	Venituri anuale din Serviciul public de transport, din care:	
	Venituri din vânzări de Titluri de călătorie	
	Alte venituri	
II	TOTAL VENITURI AUDITATE	
	Costuri anuale asociate Obligațiilor de serviciu public, din care:	
	Cheltuieli directe asociate Serviciului public de transport	
	Cheltuieli indirecte, generale și administrative asociate	

	Serviciului public de transport	
	Cheltuieli cu vânzarea Titlurilor de călătorie	
	Cheltuieli financiare aferente implementării investițiilor solicitate de Entitatea contractantă	
III	TOTAL CHELTUIELI AUDITATE	
IV	Profit rezonabil Pr	
V	TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ C2 (III + IV – II) (pe baza cheltuielilor și veniturilor înregistrate în contabilitate și auditate)	
	DIFERENȚA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE OPERATOR Entității Contractante (I – V) , în cazul în care C1 > C2	
	DIFERENȚA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE ENTITATEA CONTRACTANTĂ Operatorului (V – I), în cazul în care C1 < C2	

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC
BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN REȘIȚA
S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 9 – Costuri eligibile incluse în calculul decontării Obligației de serviciu public efective și cerințele privind contabilitatea separată

Operatorul poate desfășura și alte activități, servicii de transport sau activități conexe care au legătură cu Serviciul public de transport în următoarele condiții:

- a) activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate;
- b) activitățile nu generează costuri asociate Serviciului public de transport călători și nu afectează în niciun fel prestarea acestuia;
- c) activitățile conexe prestate către terți își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate de la aceștia;
- d) activitățile respectă mediul concurențial.

Operatorul va ține evidență contabilă separată pentru fiecare contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri sau venituri indirecte și nu sunt asociate Serviciului public de transport, în funcție de normele contabile și fiscale în vigoare.

Principiile privind evidența contabilă separată pentru costurile eligibile înregistrate sunt:

- 1) principiul costului total alocat, în cazul în care costul poate fi atribuit total Serviciului public de transport, precum costurile directe cu personalul, amortizarea, materiale, servicii efectuate de terți, inclusiv serviciul datoriei societății care au legătura cu Serviciul public de transport;
- 2) principiul repartizării costului, în cazul în care un anumit cost nu poate fi atribuit total Serviciului public de transport, precum cheltuielile indirecte, cheltuielile generale și administrative ale societății sau alte cheltuieli aferente mai multor moduri de transport.

Defalcarea pe moduri de transport a unor cheltuieli pentru care înregistrarea contabilă primară diferențiată nu este posibilă se poate face prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea numărului de vehicule în exploatare aferent fiecărui mod de transport din total vehicule exploatate de Operator.

Defalcarea cheltuielilor indirecte, administrative și generale ale societății între Serviciul public de transport și alte servicii/activități desfășurate de Operator se poate face prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea cifrei de afaceri aferentă celor două categorii de activități desfășurate din total cifră de afaceri.

Costurile rezultate din ineficiența prestării Serviciului public de transport călători, precum penalități, amenzi, provizioane, avarieri ale mijloacelor de transport sau alte cheltuieli neprevăzute datorate neglijenței în exploatarea infrastructurii de transport sunt neeligibile și nu se recunosc în calculul Compensației.

Înainte de data de 1 iunie a fiecărui an, Operatorul va furniza Entității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare certificate de un Auditor certificat independent.

Raportul anual trebuie să conțină următoarele rapoarte specifice:

- a) Bilanțul contabil și anexele la acesta
- b) Raportul de gestiune al administratorilor
- c) Raportul auditorului ce a efectuat auditul tehnico-economic
- d) Raportul privind inventarierea patrimoniului
- e) Raportul privind realizarea investițiilor prevăzute în anexele la contract
- f) Situația veniturilor.
- g) Situația amortizării.
- h) Situația costurilor directe.
- i) Situația costurilor indirecte.

j) Numărul angajaților și costurile de munca

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC
BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN
REȘIȚA S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 10 – Indicatori de performanță ai serviciului și modalitatea de calcul al penalităților

Anul.....

Nr. Crt.	Indicatori	Descriere	Mod	Parametru		Pondere criteriu	Valori ale parametrilor calculați pe baza raportului operatorului	Valori de calcul malus	Incalcare majora	Retinere din garanția pe trimestru (G) de:
				U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari					
0										
1	Curse anulate sau neregulate	2 (curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	3 autobuz	4 %	5 5	7 8.00%	8 0	9=8 sau 6 0	10 10	11=(9/6)*7* G 0
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea totală a traseului x 365	autobuz	%	0.2	5.00%	0	0		0
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	autobuz	Nr.	1000	10.00%	0	0		0
4	Respectarea Planului de Servicii	Σ parc planificat - Σ parc utilizat / (Σ parc planificat) x 100	autobuz	%	5	5.00%	0	0		0
5	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate	toate	Nr.	5	5.00%	0	0		0
	Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toate	Nr.	3	5.00%	0	0		0
	Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	toate	Nr.	2	7.00%	0	0		0
6	Protecția mediului	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de Transport	autobuz	%	7	8.00%	0	0	DA	0
7	Veiculo	Numarul vehiculelor neincadrate in clasele I, II sau III de confort/ numarul total de vehicule incluse in Programul de Transport	autobuz	%	10	8.00%	0	0		0

8	Penalitati platite	Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport/ transportatorul autorizat pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu	toate	lei	5000	10000	8.00%	0	0	0
9	Respectarea prevederilor legale	Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul impunitarilor	toate	No.	20	100	11.00 %	0	0	0
10	Accidente de trafic	Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toate	No.	5	30	8.00%	0	0	0
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor	Respectarea nivelului minim impus	toate	No.	7.5	7	12.00 %	6	0	0
					Total pondere criterii		100.00 %	TOTAL	0	
									Retinere trimestrial a garantiei din anulata	0

* Vechimea medie a mijloacelor de transport va fi de [...] ani, în primul an de executare a contractului, aceasta putând crește pe perioada derulării Contractului la un nivel acceptat de [...] ani, fără a se putea depăși [...] ani vechime medie, cu plata de către operator a unei penalizări de [...] % din valoarea garanției de execuție în situația depășirii vechimii medii de [...] ani a autovehiculelor.

NOTĂ:

- Pentru a verifica îndeplinirea indicatorilor și pentru a monitoriza executarea Contractului, este necesar să se implementeze un sistem de control și management al traficului pe toate modurile de transport. Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport al Operatorului este detaliată în Anexa 12. Un astfel de instrument de control și management al traficului va fi evidențiat ca fiind o prioritate în Planul de investiții. În lipsa unui astfel de sistem de control și management, indicatorii de mai sus vor putea fi evaluați de către Entitatea contractantă numai pe bază de verificări, astfel:
 - a) verificarea prin sondaj a ieșirilor și intrărilor programate din /în depouri/autobaze, pentru conformitatea parcului circulant realizat cu cel programat și raportat;
 - b) verificarea prin sondaj a plecărilor ritmice în traseu;
 - c) verificarea prin sondaj a prestației efective în stațiile de plecare, intermediare și terminus, în conformitate cu orarele Programul de circulație;
 - d) verificarea prin sondaj a ieșirilor neprogramate din traseu;

- e) evaluarea și analiza incidentelor în trafic, pentru stabilirea responsabilităților și penalităților aplicate Operatorului pentru cursele neregulate sau neefectuate din culpa sa.
- Entitatea contractantă va stabili valoarea garanției de bună execuție în care se vor reține penalitățile aferente neîndeplinirii indicatorilor de performanță și alte sume datorate de Operator în baza prezentului Contract. Această Garanție anuală este baza de calcul pentru calculul penalităților pentru neîndeplinirea indicatorilor de performanță. Fiecărui indicator îi este alocat un coeficient, un prag sub care penalizarea nu se aplică, și, în funcție de acest coeficient, o valoare maximă a garanției aferente indicatorului, calculată din valoarea totală a garanției. Deducerile din fiecare indicator vor fi calculate ca procent din deducerile maxime, proporțional cu punctele de penalizare, dacă acestea depășesc pragul maxim stipulat. În cazul în care punctele de penalizare ale unui indicator depășesc valoarea maximă stipulată, garanția reținută pentru acel indicator va fi limitată la valoarea sa maximă, însă punctele care depășesc valoarea maximă vor fi înregistrate ca încălcări ale Contractului de către Operator și pot duce la rezilierea unilaterală a Contractului.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC BANATUL MONTAN**

Popa Ioan

OPERATOR,

SOCIETATEA TRANSPORT URBAN REȘITA S.R.L.

Laurențiu Stanciu

Anexa 11 – Indicele de satisfacție a călătorilor

Indicele de satisfacție a călătorilor se evaluează după următoarea procedură:

1) Entitatea contractantă organizează și finanțează evaluări anuale ale indicelui de satisfacție a călătorilor;

2) Evaluarea este încredințată unor terțe persoane independente, care efectuează studii privind gradul de satisfacție al călătorilor pe bază de chestionare și sondaje;

3) Metodologia pentru efectuarea studiului și calcularea indicelui privind gradul de satisfacție al călătorilor se realizează, după cum urmează:

i. Metodologia trebuie să fie conformă cu cerințele incluse în Standardul SR EN 13816:2003 Transport. Logistică și servicii. Transport public de călători. Definirea calității serviciului, obiective și măsurare.

ii. Indicatorii de performanță stabiliți în Anexa 10 se pot utiliza ca bază pentru chestionar pentru a efectua studiul de evaluare a gradului de satisfacție a călătorilor. Pot fi totodată adăugați și alți indicatori relevanți pentru evaluarea calitativă a serviciilor, precum curățenia vehiculului, comportamentul angajaților Operatorului, siguranța percepută, etc.. Chestionarul are ca scop principal compararea indicatorilor de calitate oferți și a indicatorilor de calitate percepuți de călători.

iii. Rezultatul final al studiului include un procent de călători mulțumiți datorită performanței indicatorilor cheie stabiliți în Anexa 10, și un număr de pasageri nemulțumiți prin compararea cărora se poate identifica gradul de satisfacție a așteptărilor acestora.

iv. După finalizarea analizei comparative a gradului de satisfacție al călătorilor derivat din studiul efectuat și indicatorii de performanță și calitate oferți, evaluați de către Entitatea contractantă, aceasta împreună cu Operatorul trebuie să elaboreze planuri de măsuri pentru îmbunătățirea calității transportului public.

Noile planuri pentru îmbunătățirea calității transportului public pot viza schimbarea valorilor vizate ale indicatorilor cheie și revizuirea Programului de Transport pentru anul următor.

Indicele de satisfacție a călătorilor nu va fi considerat indicator de performanță și prin urmare nu poate intra în calcul penalităților. Pentru o determinare corectă a evoluției gradului de satisfacție, primul sondaj va fi efectuat la începutul derularii contractului și va reprezenta reper pentru viitoarele sondaje de evaluare a nivelului de satisfacție a călătorilor.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU DEZVOLTARE
TRANSPORT PUBLIC BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN REȘIȚA
S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 12 – Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport

1. Principii

- 1) Prezenta metodologie definește principalii parametri care determină performanța Operatorului în cadrul Programului de Transport.
- 2) Entitatea contractantă va monitoriza, evalua și înregistra prestația Operatorului în cadrul Programului de Transport prin mecanismul următor:
 - a) Sistem Automat de Management și Control al Serviciilor de Transport.
 - b) Sondaje complete efectuate în mod regulat referitor la calitatea serviciilor. Entitatea contractantă va elabora și implementa sondaje de control periodice privind serviciul public de transport, prin care se vor aduna informațiile necesare pentru monitorizarea și evaluarea Programului de Transport.
- 3) Baza de date STI conține următoarele specificații privind liniile de transport public, prin care este controlată prestarea Programului de Transport:
 - a) Descrierea traseelor, cu stațiile de plecare, intermediare și terminus, pe fiecare direcție de circulație.
 - b) Toate vehiculele care circulă pe trasee.
 - c) Orarul fiecărui vehicul în stația de plecare, în stațiile intermediare și în stația terminus pe linia stabilită.
 - d) Conformitatea cu orarul traseul, incluzând toate indicațiile prin intermediul STI, atunci când este funcțional, apariția unor anomalii în orarul vehiculului, în baza determinării prin GPS a locației sale de-a lungul traseului și confirmă faptul că poziția sa este în conformitate cu acest orar programat.
 - e) Vehicul x Kilometri realizat (zilnic, lunar sau anual).
- 4) Raportarea și evaluarea prestării Programului de Transport se face prin intermediul indicatorilor prevăzuți la punctul 6).
- 5) Indicatorii de raportare a prestării Programului de Transport
- 6) Indicatorii – cheie pentru raportarea prestării Programului de Transport sunt cursele și categoria parcursului în kilometri. Cursele sunt evaluate după cum urmează:

- I. Curse regulate.
- II. Curse neregulate din culpa Operatorului.
- III. Curse neregulate fără culpa Operatorului.
- IV. Curse neefectuate fără culpa Operatorului.
- V. Curse efectuate parțial fără culpa Operatorului.
- VI. Curse neefectuate din culpa Operatorului.

În baza evaluării călătoriei prin intermediul indicatorilor prevăzuți la pct. 6) din prezenta Anexă și criteriilor din cadrul acestei metode, se stabilește categoria traseului în kilometri.

Modul de evaluare a tipurilor de curse conform condițiilor prevăzute la pct. 6), este următorul:

I. O cursă regulată este o cursă care:

- a) Este prestată în mod regulat atunci când se inițiază de la o stație de plecare respectând orarul aprobat, circulația are loc de-a lungul unui traseu prestabilit, oprindu-se în toate stațiile de-a lungul traseului.
- b) Sau, este considerată a fi regulată și este evaluată ca atare în oricare din următoarele cazuri:
 - i) în următoarele condiții, recunoscute de către Entitatea Contractantă prin intermediul SIT, atunci când este funcțional:

(1) Circulația vehiculului se desfășoară conform rutei și programului stabilit, cu o abatere de până la 2 (două) minute pentru cel mult 50 (cincizeci) % din stații.

(2) Pentru restul de 50 (cincizeci) % din stații abaterea este de până la 4 (patru) minute.

Plecarea în avans dintr-o stație înainte de ora stabilită în orarul traseului nu este admisă.

ii) Din lipsa indicațiilor privind circulația pentru o parte a călătoriei ca urmare a intrării într-o zonă de tăcere radio și a unui element defect al echipamentului de la bord.

iii) Din cauza unei disfuncționalități a unui dispozitiv de la bord în timpul circulației și nici o indicație de circulație a vehiculului de-a lungul traseului de până la 120 de minute, dar nu mai mult de o tură pe linia respectivă. Când tura pe linie este de peste 120 de minute, vehiculul sau dispozitivul de la bord este schimbat la prima stație de destinație de pe traseu sau în depou.

iv) Plecare dintr-o stație sau un punct de schimb inițiale, cu o întârziere de până la 5 (cinci) minute pentru liniile urbane și până la 10 (zece) minute pentru liniile suburbane din programul aprobat, care este compensată până ajunge la jumătatea traseului.

v) Urmând instrucțiunile furnizate de o persoană desemnată de către municipalitate sau de către autorități cum ar fi Inspectoratul de Stat pentru Controlul Traficului Rutier, Poliția Rutieră, etc. prin completarea formularului necesar sau într-un mod operațional (prin intermediul unui post de radio sau un dispozitiv de la bord).

vi) În cazul în care apare o abatere de la traseu printr-un ordin, coordonat cu Entitatea Contractantă.

vii) În caz de defectare a serverului central al SIT, cu excepția cazurilor ce nu sunt controlate de către Entitatea Contractantă.

II. O cursă neregulată din culpa Operatorului este o cursă care se efectuează, însă:

a) nu respectă orarul traseului, cu abatere mai mare decât cea admisă la clauza I lit.b) pct. (i);

b) are o abatere de la traseu, fără omiterea vreunei stații, dar fără un ordin coordonat cu Entitatea Contractantă;

c) are o întârziere mai mare la plecare decât cea admisă la clauza I lit. b) pct. (iv);

III. O cursă neregulată fără culpa Operatorului este considerată astfel în următoarele cazuri:

a) la o abatere de la orarul traseului peste limita admisă, datorată unuia dintre motivele indicate la clauza IV sau V;

b) la schimbarea unui vehicul care are ca efect o întârziere de până la 6 (șase) minute față de ora de sosire. O întârziere mai mare de 6 (șase) minute este permisă numai cu acordul Entității Contractante.

IV. O cursă neefectuată fără culpa Operatorului este o călătorie care nu a putut fi efectuată de către Operator pentru unul din următoarele motive enumerate în mod exhaustiv:

a) impedimente în trafic datorate traficului intens, care au făcut imposibilă prestarea serviciului de transport planificat conform orarului;

b) semafoare nefuncționale și semafoare cu regim special de funcționare;

c) drumuri necurățate de zăpadă și/sau cu polei;

d) suprafața drumului este într-o stare proastă, împiedicând circulația transportul public urban în condițiile tehnice, de siguranță și de confort stabilite;

e) zone inundate pe parcursul traseelor;

f) mitinguri, manifestări, precum și evenimente permise și/sau efectuate printr-un ordin al Entității Contractante;

g) ca urmare a comunicării de către Entitatea Contractantă a unei perioade de așteptare în efectuarea călătoriei;

V. O cursă efectuată parțial fără culpa Operatorului este o cursă care nu a putut fi executată în mod corect din cauza unuia din următoarele motive:

a) accident de circulație rutier fără culpa Operatorului împiedicând astfel circulația;

b) accidente de circulație rutiere, cu îngreunarea sau împiedicarea circulației;

c) un vehicul oprit sau parcat în mod necorespunzător, pe traseul de deplasare alocat în mod normal transportului public, împiedicând astfel circulația;

- d) lucrări de reparații în regim de urgență fără ordin din partea Entității Contractante;
- e) actele de vandalism într-un vehicul, cu informarea Entității Contractante de către în termen de 60 de minute;
- f) călători pentru care s-a solicitat intervenția echipajelor de urgență;
- g) la intervențiile organelor de control în trafic, de apărare sau ordine publică;
- h) impedimente în trafic datorate fluxului de trafic intens, ceea ce conduce la nerespectarea orarului din Programul de Circulație;

VI. **O cursă neefectuată din culpa Operatorului** este o cursă în care vehiculul:

- i) circulă cu un dispozitiv de bord nefuncțional sau Operatorul nu a respectat măsurile de conformare dispuse de Entitatea Contractantă pentru asigurarea funcționării dispozitivului de bord al vehiculului;
- ii) se abate de la traseu, fără a se afla într-una din situațiile prevăzute la Clauzele IV și V sau fără aprobarea Entității Contractante;
- iii) nu oprește în una sau mai multe stații pentru a permite îmbarcarea/debarcarea călătorilor;
- iv) este implicat într-un accident de circulație cu alt vehicul al Operatorului.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU DEZVOLTARE
TRANSPORT PUBLIC BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN REȘITA
S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

PRESEDINTE DE SEDINTA
CHIOSA HADALINA MIRUNA



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL,
DUCUR LUCIAN CORNEL

Anexa 13 - Caietul de Sarcini al Serviciului public de transport persoane**CAP. I****Obiectul caietului de sarcini****ART. 1**

Prezentul caiet de sarcini stabilește condițiile de efectuare a serviciului de transport public local prin curse regulate pe raza UAT-urilor membre ADI TPBM, definind nivelurile de calitate, confort, siguranță și condițiile tehnice necesare efectuării acestui serviciu.

ART. 2

Prezentul caiet de sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentație tehnică și de referință în vederea stabilirii condițiilor specifice de efectuare a serviciului de transport public local prin curse regulate, indiferent de tipul de gestiune.

ART. 3

Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația necesară efectuării activităților de realizare a serviciului de transport public local prin curse regulate pe raza UAT-urilor membre ADI TPBM și constituie ansamblul cerințelor tehnice de bază.

ART. 4

(1) Prezentul caiet de sarcini conține specificațiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic, de performanță și siguranță în exploatare.

(2) Caietul de sarcini precizează reglementările obligatorii referitoare la protecția muncii, prevenirea și stingerea incendiilor și protecția mediului, care trebuie respectate pe parcursul efectuării serviciului de transport public local.

ART. 5

Terminologia utilizată este cea prevăzută în Regulamentul serviciului de transport public local pe raza UAT-urilor membre ADI TPBM.

CAP. II**Cerințe organizatorice****ART. 6**

Operatorul serviciului de transport public local prin curse regulate pe raza UAT-urilor membre ADI TPBM va asigura:

- a) numărul și tipul corespunzător de mijloace de transport necesare realizării programului de circulație și care satisfac condițiile impuse privind siguranța circulației, confortul pasagerilor și protecția mediului;
- b) numărul de mijloace de transport pentru înlocuirea celor care efectuează cursele cuprinse în programul de circulație, în cazul apariției unor defecțiuni ale acestora;
- c) respectarea reglementărilor legale privind omologarea, înmatricularea/înregistrarea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
- d) operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități (autorizarea operatorului economic, baza tehnico-materială, personalul utilizat etc.);
- e) menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- f) condiții pentru spălarea, salubritatea și dezinfectarea mijloacelor de transport;
- g) spații în suprafață suficientă pentru parcarea mijloacelor de transport;
- h) dispecerat și dotări speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare;
- i) personal calificat și vehicule de intervenție operativă;

- j) respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației;
- k) asigurarea pasagerilor și a bagajelor acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport/transportatorului autorizat;
- l) respectarea capacităților de transport și a programelor de circulație impuse prin contractul de atribuire a gestiunii;
- m) menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- n) respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizați în regulamentul serviciilor de transport public local elaborat de autoritatea locală de transport și aprobat prin hotărâre a consiliului local;
- o) furnizarea către autoritatea administrației publice locale sau consiliul județean, după caz, a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare, în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local;
- p) realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- q) statistica accidentelor și analiza acestora;
- r) aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare;
- s) respectarea reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor;
- t) respectarea legislației în vigoare privind protecția muncii, protecția mediului, prevenirea și combaterea incendiilor;
- u) planificarea inspecțiilor tehnice periodice astfel încât să fie asigurat în fiecare zi numărul de vehicule necesar pentru acoperirea curselor cuprinse în programul de circulație;
- v) alte condiții specifice stabilite de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară.

ART. 7

Cerințe organizatorice minimale specifice

Ținând cont de complexitatea serviciului public de transport local pe raza UAT-urilor membre ADI TPBM în vederea atribuirii contractului de delegare de gestiune sunt obligatorii următoarele cerințe:

1. Domeniul de activitate al delegatului este solicitat a fi conform cod CAEN 4931: Transporturi urbane, suburbane, metropolitane de călători (CAEN Rev. 2) – înscris obligatoriu în cadrul Certificatului emis de O.R.C ca activitate autorizată a ofertantului.

2. Delegatul trebuie să dețină licență de transport conform prevederilor O.U.G nr.27/2011 privind transporturile rutiere.

3. Având în vedere specificul serviciului de transport local (cu acordarea unor gratuități specifice prin lege unor categorii de persoane precum persoanele cu handicap, veteranii de război și văduvele veteranilor de război, în baza unor legitimații de transport personalizate pentru elaborarea cărora sunt procesate date cu caracter personal), operatorul va fi înscris obligatoriu în Registrul de Evidență a Prelucrătorilor de Date cu Caracter Personal, Înscrierea în Registru se realizează gratuit de către Autoritatea Națională de Supraveghere a Prelucrării Datelor cu Caracter Personal în conformitate cu prevederile Legii nr.677/2001 pentru protecția persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, modificată și completată și ale Legii nr. 506/2004 privind prelucrarea datelor cu caracter personal și protecția vieii private în sectorul comunicațiilor electronice.

4. Operatorul de transport trebuie să dispună de un minim de personal calificat și de resurse umane obligatorii pentru îndeplinirea contractului:

- a) minim o persoană de specialitate desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport cu certificat de competență profesională eliberat de ARR în conformitate cu OMT nr. 761/1999;
- b) minim o persoană desemnată să îndeplinească funcția de conducător al unității/subunității de reparații auto, în conformitate cu reglementările Ordinului MTCT Nr. 2131/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor

scoase din uz, cu certificat de atestare profesională eliberat de RAR în conformitate cu ordinul MTCT nr. 2131/2005;

c) minim 4 de șoferi disponibili (conform numărului minim de autobuze necesare îndeplinirii contractului);

5. Operatorul trebuie să dețină în proprietate sau în leasing financiar, sau acordat de către Autoritatea Contractantă în baza Contractului de Servicii Publice un sistem de Management integrat al transportului public urban. Sistemul va cuprinde cel puțin două componente:

a) Sistem de taxare inteligentă compus din cel puțin:

- validatoare duale pentru bilete suport hârtie și pentru legitimații de transport tip card;
- program soft pentru evidența validărilor titlurilor de călătorie a tuturor utilizatorilor și evidență distinctă a prestației efectuate pentru beneficiarii de reduceri sau gratuități acordate la transportul public în municipiul Carei: persoane cu handicap, însoțitorii persoanelor cu handicap, pensionari, elevi, studenți, veterani de război, etc.
- sistem de numerotare automată a îmbarcărilor/debarcărilor din mijloacele de transport în comun;
- automate de vânzare bilete în puncte urcare/coborâre călători, capabile să dea rest, echipate cu sistem de avarii, vandalizări sau alarmă efracție cu transmitere la distanță, sisteme de comunicație și program soft dispecerizare;

6. Sistem centralizat de monitorizare al vehiculelor compus din cel puțin:

- computere bord cu sistem comunicație, localizare GPS, aplicație software pentru localizarea pe hartă a zonei deservite, urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pentru respectarea graficelor de circulație;
- panouri de informare dinamică în mijlocul de transport a numelui stației curente și a celei ce urmează în funcție de locația exactă GPS a mijlocului de transport sincronizate cu sistemul de monitorizare vehicule;
- sisteme voice-box pentru informarea audio în mijlocul de transport (prin instalația de sonorizare a acestuia) a numelui stației curente și a celei ce urmează;
- panouri pentru informarea dinamică în stații a timpilor de sosire a mijloacelor de transport, în funcție de locația reală GPS a mijlocului de transport, sincronizate cu sistemul de monitorizare vehicule;

Obligațiile și răspunderile personalului cu funcții care concură la siguranța circulației sunt cuprinse în Regulamentul serviciului de transport public local între UAT-urile membre ADI TPBM.

ART. 8

Programul lucrărilor de investiții:

(1) Finanțarea și realizarea lucrărilor de investiții aferente serviciilor de administrare a domeniului public și privat se face cu respectarea legislației în vigoare privind inițierea, fundamentarea, promovarea investițiilor publice, a legislației privind achizițiile publice de lucrări, bunuri și servicii și cu respectarea dispozițiilor legale referitoare la calitatea și disciplina în construcții, urbanism și amenajarea teritoriului.

(2) Finanțarea lucrărilor de investiții se va asigura din următoarele surse:

- alocații de la bugetul local;
- credite bancare, interne sau externe garantate de autoritatea administrației publice locale;
- fonduri nerambursabile conform unor programe de finanțare;
- surse proprii ale operatorului constituite din amortismentul cumulat asupra imobilizărilor corporale proprii, cota parte din profitul realizat precum și valoarea redevenței care va rămâne la dispoziția operatorului;
- alte surse constituite potrivit legii;

(3) Operatorul de servicii are obligația să efectueze inventarierea domeniului public și privat ale UAT-urilor membre ADI TPBM cel puțin o dată pe an. Propunerile de casare și valorificare sunt făcute de comisiile de inventariere și se aprobă de Consiliile Locale ale UAT-urilor membre ADI TPBM.

(6) Procesul verbal de inventariere anuală pentru inventarierea anuală a infrastructurii de transport public se transmite proprietarului bunurilor până cel mai târziu la data de 15 ianuarie pentru anul financiar precedent constituind documentul justificativ în baza căruia se înregistrează atât în contabilitatea operatorului de servicii cât și în contabilitatea proprietarului plusurile sau minusurile de inventar constatate.

ART. 9

Finanțarea serviciilor de administrare a domeniului public și privat

- (1) În funcție de natura activității, serviciile de administrare a domeniului public și privat pot fi servicii care desfășoară activități de natură economică care se autofinanțează sau servicii care desfășoară activități de natură instituțional – administrativă ori socială și care sunt finanțate prin alocații bugetare.
- (2) Cheltuielile curente pentru asigurarea funcționării proprii zise a serviciilor de administrare a domeniului public și privat precum și pentru întreținerea, reabilitarea și exploatarea infrastructurii aferente se asigură prin încasarea de la utilizator pe baza tarifelor și prețurilor legale aprobate, a unor sume reprezentând contravaloarea serviciilor prestate precum și prin compensației de la bugetul local cu respectarea următoarelor condiții:
- organizarea și desfășurarea pe principii și criterii comerciale a activităților prestate;
 - protejarea autonomiei financiare a operatorului;
 - reflectarea costului efectiv al prestării serviciilor de administrare a domeniului public și privat în structura și nivelul tarifelor, prețului biletelor și alocației bugetară;
 - ajustarea periodică a prețurilor și tarifelor;
 - recuperarea integrală a cheltuielilor prin tarife, prețul biletelor și alocație bugetară;
 - acoperirea prin tarife a prețului biletelor și alocației bugetare, cel puțin a sumelor investite și a cheltuielilor curente de funcționare și de întreținere a serviciilor de administrare a domeniului public și privat;
- (3) Activitatea de administrare și exploatare a transportului public de călători se va face pe baza bugetului de venituri și cheltuieli propriu. Veniturile vor fi realizate din vânzarea biletelor și abonamentelor, din încasările de la beneficiari a contravalorii serviciilor prestate (transport de persoane, servicii de publicitate, inspectii tehnice, etc.) precum și din compensații și diferențe de tarif de la bugetul de pe raza UAT-urilor membre ADI TPBM.
- (4) Operatorul de servicii va asigura personalul de deservire a activităților de domeniu public în corelare cu necesarul de forță de muncă și cu prevederile bugetare. Negocierea salariilor se va face ținând cont de prevederile Contractul Colectiv de Muncă și de compensările și indexările aprobate de parlament și guvern pe perioade de valabilitate a contractului.
- (5) Operatorul va asigura întocmirea tuturor documentelor care stau la baza decontării și le va depune spre verificare delegatarului.
- (6) Alocația bugetară pentru investiții și activitatea curentă se va stabili anual și va fi cuprinsă și aprobată de către Consiliile Locale ale UAT-urilor membre ADI TPBM prin bugetul consolidat al operatorului.

CAP. III

Sistemul de transport public local de persoane

ART. 10

Operatorul de transport rutier are dreptul să efectueze, în condițiile legislației în vigoare, transport rutier public local prin curse regulate între UAT-urile membre ADI TPBM.

ART. 11

Operatorul de transport/transportatorul autorizat are obligația să efectueze serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu respectarea programului de transport, care conține condițiile specifice privind traseele, perioadele și programul de circulație, capacitatea mijloacelor de transport, numărul mijloacelor de transport necesare.

Programul de transport public local se întocmește și se aprobă de Consiliile Locale ale UAT-urilor membre ADI TPBM, operatorul putând să facă propuneri în acest sens.

Programul de transport public prin curse regulate între UAT-urile membre ADI TPBM este prezentat în Anexa 1.

Periodic, traseele și programul de transport se actualizează, prin modificarea acestora în funcție de cerințele de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public județean, interjudețean, internațional, feroviar, aerian. În acest sens operatorul poate înainta UAT-urilor membre ADI TPBM propuneri fundamentate.

ART. 12

Denumirea stațiilor și amplasarea lor pentru fiecare traseu sunt prezentate în **anexa 2** (conține denumirea stațiilor, amplasarea lor, eventualele dotări, pentru ambele sensuri de parcurgere a traseului).

ART. 13

În vederea realizării unui sistem de transport public local de persoane între UAT-urile membre ADI TPBM, care să asigure deplasarea călătorilor în condiții de siguranță a circulației rutiere și pietonale, confort, regularitate și continuitate, operatorul de transport trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

1. să asigure afișarea la părțile din față și laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului și capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afișa cel puțin indicativul traseului. Elementele de informare menționate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută.
2. în salonul mijlocului de transport se va asigura informarea publicului călător prin mijloace vizuale și sonore cu privire la denumirea stației care urmează și la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;
3. să asigure afișarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărții schematice care să permită vizualizarea traseului și a rețelei de trasee, a instrucțiunilor privind modul de desfășurare a transportului, a obligațiilor publicului călător și a altor informații de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare.
4. să asigure vânzarea legitimațiilor/abonamentelor de călătorie în toate stațiile stabilite de comun acord, conform Anexei 6 a Contractului de Servicii Publice.
5. în stațiile din programul de circulație, să asigure afișarea codului traseului, a intervalelor de succedare a curselor, precum și a hărților simplificate cu indicarea traseelor și stațiilor pentru informarea publicului călător; afișajul se va face la înălțimea de cel mult 1.80 m, textul afișajului fiind realizat cu litere îngroșate de cca. 1 cm. înălțime; programul de circulație actualizat și detaliat va fi pus obligatoriu la dispoziția publicului călător și pe site-ul Internet al operatorului de transport.
6. să emită abonamente de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;
7. să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;
8. să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;
9. mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;
10. să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, mijlocul de transport să nu poarte din stații cu ușile deschise sau cu călători aflați pe scările acestuia, precum și cu călători agățați de exteriorul caroseriei;
11. să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;
12. să nu îmbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport, exprimată prin numărul total de locuri;
13. să îmbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;
14. să utilizeze numai legitimații/abonamente de călătorie cu regim special, agreeate de Consiliile Locale ale UAT-urilor membre ADI TPBM;
15. să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de legitimații/abonamente de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;

16. să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile care cad în sarcina operatorului de transport;
17. să țină evidența curselor sosite și plecate, la fiecare capăt de linie;
18. să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unui traseu, în caz de forță majoră;
19. să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport;
20. să asigure condițiile de execuție a transportului în condiții de regularitate, siguranță și confort;
21. mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalație de încălzire/condiționare a aerului în stare de funcționare. Instalațiile de climatizare și de încălzire vor trebui menținute în funcțiune pe întregul traseu și în toate mijloacele de transport, astfel:
 - în mijloacele de transport dotate cu instalații de climatizare acestea vor fi menținute în funcțiune asigurând în orice perioadă a anului o temperatură ambientală în mijlocul de transport de cca. 18-22 grade Celsius;
 - în mijloacele de transport dotate doar cu instalații de încălzire aceste instalații vor trebui pornite și menținute în stare de funcționare, atât pe traseu cât și pe perioada staționării, atunci când temperatura exterioară este sub 10 grade Celsius;
 - la temperaturi exterioare scăzute mijloacele de transport vor staționa în stațiile terminus cu o singură ușă de acces deschisă și cu instalația de încălzire în funcțiune
22. mijloacele de transport trebuie să aibă un aspect estetic corespunzător;
23. pe părțile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripționată denumirea executantului transportului;
24. la bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace pentru prevenirea și combaterea incendiilor, precum și ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;
25. mijloacele de transport trebuie să aibă inspecția tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen;
26. mijloacele de transport trebuie să îndeplinească condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;
27. să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, precum și diferența de tarif pentru protecție socială, conform legislației în vigoare, pentru a fi supuse aprobării consiliului local;
28. să elaboreze bugetul privind întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de acesta;
29. să asigure informarea permanentă a călătorilor cu privire la traseele, programele de circulație deservite, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora;
30. să aplice normele de protecție a muncii specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat;
31. să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;
32. să elaboreze strategii de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri, și la gestionarea serviciului public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;
33. să prezinte programe pentru dezvoltarea, modernizarea și exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat;
34. conducătorii mijloacelor de transport sunt obligați să oprească aliniat trotuarului stațiilor amenajate astfel încât urcarea/coborârea călătorilor să se poate face cu ușurință și în condiții de siguranță;
35. dacă retragerea la garaj se face pe traseul de circulație obișnuit conducătorul mijlocului de transport este obligat să preia călătorii de pe traseu;

Anexa 1 la Caietul de Sarcini al Serviciului public de transport

Programul de transport

Linia Nr. Stații/ Lungimea	Traseul	Capacitate	Interval de Succedare				Plecări de la capete traseu	
			Orele de trecere prin stații în intervalul				prima	ultima
			06:00 - 10:00	10:01 - 14:00	14:01 - 18:00	18:01 - 22:00		
Luni -Vineri								
Traseu Reșița - Văliug 12 stații tur 12 stații retur 25.85 km tur/retur	Plecare de la Terminus Marginea – Minda - Casa Banateana – Secu – Cuptoare – Centru	50	<u>TUR</u> 07:15	<u>TUR</u>	<u>TUR</u> 14:20 17:10	<u>TUR</u>	06:45	17:10
	Informare – Centru- Scoala – Intersectie DJ Casa Baraj – Crivaia;		<u>RETUR</u> 06:45 09:00	<u>RETUR</u>	<u>RETUR</u> 16:00	<u>RETUR</u>		
	Plecare de la Terminus Marginea – Minda - Casa Banateana – Secu – Cuptoare – Centru	50	<u>TUR</u>	<u>TUR</u> 10:00	<u>TUR</u>	<u>TUR</u> 18:15	09:00	18:15
	Informare – Centru- Scoala – Intersectie DJ Casa Baraj – Crivaia;		<u>RETUR</u> 09:00	<u>RETUR</u>	<u>RETUR</u> 17:10	<u>RETUR</u>		

Anexa 2 la Caietul de Sarcini al Serviciului public de transport

Denumirea stațiilor și amplasarea lor

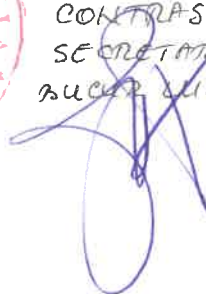
Linia Reșița - Văliug

Terminus
Marginea
Mindă
Casa Banateana
Secu
Cuptoare
Centru Informare
Centru
Scoala
Intersectie DJ
Casa Baraj
Crivaia

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
CHIOSA MĂDĂLINA HIRUNA



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL,
BUCUR LUCIAN CORNEL



Anexa 14 - Regulamentul Serviciului public de transport persoane

CAP. I

Dispoziții generale

ART. 1

- (1) Prezentul regulament stabilește cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local, definind modalitățile și condițiile ce trebuie îndeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanță, condițiile tehnice, precum și raporturile dintre operatorul de transport public și utilizatorii serviciului.
- (2) Prevederile prezentului regulament se aplică următoarelor servicii de transport public local:
 - a. **Servicii de transport public local de persoane prin curse regulate efectuate cu autobuze.**
- (3) Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se pot efectua numai în condițiile respectării prevederilor prezentului regulament și ale Caietului de sarcini al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

ART. 2

- (1) Organizarea și efectuarea activităților specifice serviciilor de transport public local trebuie să asigure satisfacerea unor cerințe și nevoi de utilitate publică ale comunităților locale, și anume:
 - a. Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale;
 - b. Îmbunătățirea siguranței rutiere, protecției mediului și calității transportului public local;
 - c. Deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
 - d. Accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport, respectiv al transportatorilor autorizați, la piața transportului public local;
 - e. Optimizarea funcționării pieței transportului public local prin asigurarea unui cadru concurențial normal, dinamic și loial.

ART. 3

- (1) În sensul prezentului regulament, termenii și noțiunile utilizate se definesc după cum urmează:
 1. **Activitate de transport public local de persoane** - suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor sau al combinației de vehicule, pe distanțe și în condiții prestabilite, efectuate în cadrul unuiu dintre serviciile prevăzute la art. 1 alin. (1);

2. **Autobuz** – autovehicul din categoria M2 sau M3, cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de persoane pe scaune sau în picioare și care are, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune, în conformitate cu prevederile OMLPTL nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea-RNTR 2, cu completările și modificările ulterioare;
3. **Autoritate de autorizare** – compartiment specializat de transport local din subordinea ADI TPBM;
4. **Autorizație de transport** - documentul eliberat de autoritatea de autorizare, prin care se atestă că transportatorul îndeplinește condițiile pentru accesul la efectuarea transportului public local.
5. **Caiet de sarcini al licenței de traseu** - documentul care însoțește licența de traseu, care cuprinde în principal cerințele pentru asigurarea programului de circulație și realizarea unui transport în condiții de siguranță și confort;
6. **Copie conformă a licenței de transport** - documentul eliberat în baza licenței de transport de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în baza licenței de transport pentru fiecare dintre autobuzele utilizate de operatorul de transport în efectuarea transportului rutier public de persoane;
7. **Continuitatea serviciilor** – capacitatea de a asigura un serviciu neîntrerupt în rețelele de transport într-o zonă geografică determinată, în conformitate cu art. 4 pct. 13 din Directiva 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
8. **Compensație de serviciu public** – orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă, în conformitate cu art. 2 lit. g din Regulamentul CE nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
9. **Date privind călătoria** – date de bază, precum orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, necesare în vederea furnizării de informații privind călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei, pentru a facilita planificarea, rezervarea și adaptarea acesteia în conformitate cu art. 4 pct. 16 din Directiva 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
10. **Licență de transport** - documentul eliberat de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în condițiile legii, care atestă ca deținătorul îndeplinește condițiile de onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională, acesta dându-i dreptul de acces la transportul rutier public;
11. **Licență de traseu** - documentul care dă dreptul operatorului de transport rutier să efectueze transport public local de persoane prin curse regulate sau curse regulate speciale cu autobuze pe un anumit traseu, conform programului de transport;
12. **Obligația de exploatare** – obligația care impune operatorului de transport public local de persoane autorizat și/sau licențiat ori transportatorului autorizat să efectueze serviciul respectiv în condiții de continuitate, regularitate și de asigurare a capacităților necesare de transport și să respecte condițiile impuse de autoritățile competente care acordă

acordă subvenția. Obligația de exploatare include și obligația operatorului de transport respectiv de a asigura toate serviciile complementare serviciului public de transport, respectiv: transportul bagajelor, spații pentru depozitarea bagajelor, vânzarea de bilete în interiorul vehiculelor, informarea călătorilor în timpul transportului, întreținerea și curățenia mijloacelor de transport, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în locuri special amenajate – gări, autogări, pontoane de acostare, condiții de confort în timpul transportului, în conformitate cu prevederile art. 7 lit. m din Ord. 272/2007 al ANRSC pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;

13. **Obligație de serviciu public** – o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit, în conformitate cu art. 2 lit. e din Regulamentul CE nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
14. **Obligația de transport** – obligația care impune oricărui operator de transport public local de persoane sau transportatorilor autorizați să accepte și să efectueze servicii publice subvenționate de transport în condițiile stabilite de autoritățile competente, în conformitate cu prevederile art. 7 lit. n din Ord. 272/2007 al ANRSC pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
15. **Obligația tarifară** – obligația care impune operatorilor de transport public local de persoane sau transportatorilor autorizați practicarea tarifelor stabilite de autoritățile competente, contrar interesului comercial al operatorilor sau transportatorilor, impunere care rezultă fie din stabilirea tarifelor sub costurile reale, fie din respingerea cererii de majorare a anumitor tarife, în conformitate cu prevederile art. 7 lit. o din Ord. 272/2007 al ANRSC pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
16. **Persoană desemnată** - persoana fizică care are calitatea de manager al activității de transport rutier, posesoare a unui certificat de competență profesională și care este angajată pe bază de contract de muncă să conducă permanent și efectiv activitatea de transport a operatorului de transport/transportatorului autorizat;
17. **Program de circulație** - documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații și intervalele de succedare a curselor;
18. **Program de transport public județean** – programul propus și aprobat de consiliile județene, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate între localitățile județului, programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare;
19. **Program de transport public local** - programul propus și aprobat de autoritatea de autorizare din cadrul unei asociații de dezvoltare intercomunitară, avizat de către consiliile locale membre ale asociației și aprobat în adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitare în baza mandatului primit, prin care se stabilesc: traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza unităților teritorial-administrative membre ale asociației, programele de circulație, capetele de

traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;

20. **Stabilirea de tarife** – operațiunea de analiză și calculație a tarifelor, prin care autoritățile administrației publice locale implicate stabilesc, după caz, structura și nivelurile tarifelor, în conformitate cu prevederile art. 7 lit.c din Ord. 272/2007 al ANRSC pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
21. **Stație publică** - punctul de pe traseul unui serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate, amenajat corespunzător, semnalizat printr-un indicator rutier și care să aibă în dotare un panou suplimentar pe care este atașat orarul conform căruia opresc autobuzele pentru urcarea și coborârea persoanelor transportate;
22. **Stații pentru transportul local de persoane prin curse regulate speciale** – stațiile utilizate pentru urcarea / coborârea persoanelor transportate, altele decât stațiile publice și care asigură condițiile minime de siguranță pentru persoanele transportate;
23. **Traseu** - parcursul care asigură legătura dintre capătul de traseu de plecare și capătul de traseu de destinație, pe care se efectuează servicii regulate sau servicii regulate speciale. În funcție de amplasarea capetelor de traseu și de parcursul dintre acestea, traseele pot fi județene, interjudețene și internaționale; traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară având ca obiect transportul rutier public de persoane prin servicii regulate sunt considerate trasee locale, în conformitate cu prevederile art.3 pct. 38 din OG 27/2011 privind transporturile rutiere;
24. **Transport rutier local de persoane** – transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în interiorul unei localități, precum și în limitele unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare, în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 48 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
25. **Operatorul de transport rutier** – orice întreprindere care deține certificat unic de înregistrare, având ca obiect de activitate activitatea de transport rutier, deținătoare a unei licențe de transport și care efectuează transport rutier public cu vehicule rutiere deținute cu orice titlu, cu excepția comodatului;
26. **Utilizator al serviciului de transport public local** - persoana fizică sau juridică beneficiară a unui serviciu de transport public local;
27. **Legitimație de călătorie** – legitimația de călătorie care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:
 - a. - în cazul biletului:
 - i. Corespunde prevederilor legale în vigoare la data utilizării, tariful biletului este aprobat prin hotărârile Consiliilor Locale ale UAT-urilor membre ADI TPBM;
 - ii. Este validat la aparatele din mijlocul de transport în care este utilizat.
 - b. - în cazul abonamentului:
 - i. Corespunde prevederilor legale în vigoare la data utilizării, tariful abonamentului este aprobat hotărârile Consiliilor Locale ale UAT-urilor membre ADI TPBM;
 - ii. Este în perioadă de valabilitate;

iii. Este validat la aparatele din mijlocul de transport în care este utilizat.

28. **Călătorie** – utilizarea unui vehicul de transport în comun pentru deplasarea unei persoane de la un punct al traseului, definit ca stație, la un alt punct, definit ca altă stație, având ca lungime maximă distanța între capetele de linii.

ART. 4

(1) Indiferent de forma de gestiune a serviciului de transport public local, autoritățile administrației publice locale membre ADI TPBM vor urmări prin exercitarea atribuțiilor, competențelor și drepturilor ce le revin conform legii ca efectuarea serviciului de transport public local să se realizeze în condiții de siguranță rutieră, calitate și confort și în concordanță cu interesul general al comunităților pe care le reprezintă, în conformitate cu legislația în vigoare.

CAP. II

Efectuarea transportului public local de persoane

SECȚIUNEA 1

Principiile și obiectivele efectuării transportului public local de persoane

ART. 5

(1) Transportul public local se efectuează numai în condițiile respectării prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 27/2001 privind transporturile rutiere, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

ART. 6

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate speciale transportul public efectuat tur-retur, pe rute și cu programe de transport prestabilite de către beneficiarul serviciului de transport sau de către cel care a angajat serviciul privind transportul unor persoane sau al unor grupuri de persoane, și anume: transportul copiilor, elevilor și studenților la și de la instituțiile de învățământ, transportul salariaților la și de la instituțiile la care sunt salariați sau transportul angajaților unui operator economic la și de la locul de muncă.

(2) Transportul public local de persoane prin curse regulate speciale se poate desfășura pe raza UAT-urilor membre ADI TPBM.

(3) Transportul public local de persoane prin curse regulate speciale locale sau județene se realizează de către operatorii de transport rutier cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini elaborate și eliberate de Autoritatea de autorizare din cadrul ADI TPBM. Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate speciale trebuie să întrunească cumulativ următoarele condiții:

a) Se execută cu autobuze deținute în proprietate, înmatriculate în județul respectiv, sau în baza unui contract de leasing, de către acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială pe baza unor programe de circulație stabilite de către cel care a angajat transportul cu operatorul de transport rutier;

- b) Se execută de către un operator de transport astfel cum este definit și licențiat conform Ordonanței Guvernului nr. 27/2011;
- c) Persoanele transportate se îmbarcă și se debarcă în stații stabilite special, în locul unde își desfășoară activitatea sau la domiciliu/reședință;
- d) Operatorul de transport rutier încasează de la beneficiarul transportului sau de la cel care a angajat transportul contravaloarea serviciului stabilită în conformitate cu prevederile contractului de transport încheiat între aceștia;
- e) Persoanele transportate se legitimează pe baza legitimației de serviciu valabile.

ART. 7

- (1) Pentru accesul la infrastructura rutieră, vehiculele rutiere fabricate în țară sau în străinătate, înmatriculate sau care urmează să fie înmatriculate în România, sunt supuse omologării în vederea înmatriculării ori înregistrării și/sau inspecției tehnice periodice, după caz, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.
- (2) Transportul public local de persoane se efectuează numai cu vehicule rutiere destinate prin construcție tipului respectiv de transport și, după caz, dotate cu tahografe și limitatoare de viteză, în conformitate cu reglementările în vigoare.
- (3) Transportul public local se efectuează cu respectarea ansamblului reglementărilor care contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere, referitoare la condițiile pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport, infrastructura rutieră, persoanele cu atribuții care concură la siguranța circulației și ceilalți participanți la trafic.

ART. 8

- (1) Efectuarea serviciului de transport public local trebuie să asigure:
 - a) Creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor serviciilor publice de transport public local de persoane prin curse regulate;
 - b) Accesul la serviciile de transport public local și protecția categoriilor sociale defavorizate;
 - c) Informarea publicului călător;
 - d) Executarea transportului public local de persoane prin curse regulate în condiții de regularitate, siguranță și confort;
 - e) Corelarea capacității de transport cu fluxurile de călători existente;
 - f) Continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

SECȚIUNEA a 2-a

Autoritatea de autorizare și atribuțiile acesteia

ART. 9

- (1) Autoritatea de autorizare a serviciului de transport public local de persoane pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Banatul Montan (ADI TPBM) este constituită la nivelul ADI TPBM, printr-un compartiment de specialitate.
- (2) Autoritatea de autorizare funcționează în subordinea ADI TPBM și are rolul de a asigura aplicarea unitară a prezentului Regulament, precum și respectarea condițiilor de efectuare a transportului public local.

ART. 10

- (1) Autoritatea de autorizare are următoarele atribuții principale:
- a) Monitorizează și controlează respectarea prevederilor prezentului regulament de către operatorii de transport;
 - b) Verifică îndeplinirea condițiilor de acordare și menținere a licențelor/autorizațiilor de transport;
 - c) Urmărește respectarea programelor de circulație aprobate;
 - d) Gestionează relația operațională cu operatorii de transport în ceea ce privește conformitatea serviciului;
 - e) Propune măsuri de sancționare sau corectare în cazul constatării abaterilor;
 - f) Centralizează date privind indicatorii de performanță ai serviciului;
 - g) Colaborează cu autoritățile administrației publice locale membre ale ADI TPBM în vederea îmbunătățirii serviciului.

ART. 11

- (1) Autoritatea de autorizare are rol operațional și asigură suport tehnic pentru:
- a) elaborarea și actualizarea programelor de transport,
 - b) fundamentarea deciziilor privind organizarea serviciului,
 - c) analiza periodică a performanței operatorilor.

SECȚIUNEA a 3-a

Licențe, autorizații și alte documente necesare pentru efectuarea transportului public local prin curse regulate

ART. 12

- (1) Serviciul de transport public local de personae prin curse regulate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ADI TPBM, se efectuează numai de către operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați cărora li s-a delegat gestiunea acestui serviciu de către ADI TPBM și care dețin licență de traseu valabilă.

ART. 13

- (1) Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale ADI TPBM.

ART. 14

- (1) Operatorii de transport/transportatorii autorizați au obligația de a deține la bordul mijlocului de transport în comun, pe toată durata transportului public de persoane prin curse regulate, următoarele documente:
- a) Licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
 - b) Programul de circulație;
 - c) Copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;
 - d) Legitimația de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al operatorului de transport/transportatorului autorizat;
 - e) Contractul de leasing în original ori o copie conformă cu originalul, în cazul în care autobuzul este utilizat în baza unui asemenea contract;

- f) Actul prin care se dovedește dreptul de muncă în România, în cazul conducătorilor auto străini;
- g) Asigurarea pentru persoanele transportate și bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina operatorului de transport/transportatorului autorizat, în copie;
- h) Certificatul de competență profesională al conducătorului auto pentru transportul rutier public de persoane, valabil, după caz.

ART. 15

- (1) Licența de traseu se eliberează pentru traseele cuprinse în programele de transport rutier de persoane prin curse regulate, însoțită de caietul de sarcini al acesteia și de programul de circulație.
- (2) Licența de traseu însoțită de caietul de sarcini aferent acesteia se eliberează de Autoritatea de autorizare pe baza hotărârii adunării generale ale ADI TPBM de acordare a gestiunii delegate a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.
- (3) Licențele de traseu se eliberează în numărul de exemplare corespunzător numărului mijloacelor de transport în comun utilizat pentru efectuarea tuturor curselor prevăzute în programul de circulație.
- (4) Durata de valabilitate a licenței de traseu este egală cu durata de valabilitate a contractului de servicii publice (art. 37 alin. (9) din Legea nr. 92/2007).
- (5) Licența de traseu se eliberează după prezentarea de către operatorul de transport rutier a documentului de plată a tarifului de eliberare.
- (6) Licența de traseu este nominală și nu este transmisibilă.
- (7) Modelul licenței de traseu este prevăzut în Anexa nr. 1 la prezentul Regulament.
- (8) Caietul de sarcini aferent licenței de traseu cuprinde:
 - a) Stațiile publice, precum și amplasarea acestora;
 - b) Numărul și capacitatea autobuzelor;
 - c) Intervalul de succedare a curselor;
 - d) Ora primei/ultimei plecări de la capetele de traseu;
 - e) Zilele în care se efectuează transporturile.
- (9) Modelul caietului de sarcini aferent licenței de traseu este prezentat în Anexa nr. 2 la prezentul Regulament.
- (10) Pierderea, deteriorarea sau sustragerea licențelor de traseu se comunică de către operatorul de transport rutier ADI TPBM, în termen de maximum 15 zile de la data constatării, acestea înlocuindu-se cu un document nou, cu plata tarifelor aferente.
- (11) Tarifele pentru eliberarea licențelor de traseu pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI TPBM sunt prevăzute în Anexa nr. 3 la prezentul Regulament.

ART. 16

- (1) Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează de către operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați, cu mijloace de transport în comun, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat și/sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, înmatriculate și care dețin licență de traseu, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare. Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-

primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

ART. 17

- (1) ADI TPBM întocmește și aprobă programul de transport local, prevăzut în Anexa nr. 1 la caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane.
- (2) În perioada de valabilitate, programul de transport local prin curse regulate poate fi actualizat prin hotărâre a adunării generale a ADI TPBM, astfel:
 - a) Prin prelungirea traseelor existente, respectiv modificarea unuia sau a ambelor capete de traseu;
 - b) Prin introducerea de noi trasee;
 - c) Prin modificarea numărului de curse de către autoritatea locală de transport;
 - d) Prin modificarea orelor din graficele de circulație;
 - e) Prin introducerea de stații noi;
 - f) Prin eliminarea de stații, la solicitarea operatorului de transport rutier

ART. 18

- (1) Pentru acordarea unei autorizații de transport, operatorii de transport/transportatorii autorizați vor depune la registratura ADI TPBM o documentație care va cuprinde:
 - a) Cerere-tip, conform cu Anexa nr. 4 la prezentul Regulament;
 - b) Copie a certificatului de înmatriculare și a certificatului constatator emise de oficiul registrului comerțului;
 - c) Declarație pe propria răspundere, în original, semnată de persoana desemnată, privind perioadele în care a mai executat transport public local, menționându-se cazurile de interdicție sau de suspendare a efectuării serviciului respectiv;
 - d) Cazierul judiciar al persoanei desemnate, în original, din care să reiasă că nu a săvârșit fapte penale privind infracțiuni de natură comercială, de nerespectare a condițiilor de plată și angajare a personalului, precum și de încălcare a prevederilor legale privind efectuarea transporturilor;
 - e) Declarație pe propria răspundere, în original, semnată de persoana desemnată, prin care se menționează mijloacele de transport pe care dorește să le utilizeze în executarea serviciului de transport public local și dacă acestea sunt sau vor fi deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing;
 - f) Declarație pe propria răspundere, în original, semnată de persoana desemnată, privind baza materială pe care o deține în proprietate sau în baza unui contract de închiriere, care să asigure parcare pentru toate vehiculele cu care se execută serviciul respectiv;
 - g) Declarație pe propria răspundere pentru persoanele juridice, în original, semnată de conducătorul unității și ștampilată, din care să rezulte că solicitantul nu face obiectul unei proceduri de reorganizare judiciară, lichidare sau faliment, emisă cu cel mult 5 zile înainte de data depunerii documentației;
 - h) Copie a certificatului de competență profesională a persoanei desemnate.

ART. 19

- (1) Operatorilor de transport deținători ai unei licențe de transport corespunzătoare, care doresc să execute și alte servicii de transport public local cu autovehicule, cu excepția celui efectuat cu autobuze, li se eliberează, la cerere, autorizații de transport pe baza unei documentații care va cuprinde:
 - a) Cerere-tip, conform cu Anexa nr. 4 la prezentul Regulament;

- b) Copie a licenței de transport;
- c) Declarație pe propria răspundere, în original, prin care se menționează mijloacele de transport pe care doresc să le utilizeze în executarea serviciului de transport public local și dacă sunt deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing sau de către Unitățile administrativ-teritoriale membre ale ADI TPBM.

SECȚIUNEA a 4-a

Siguranța rutieră

ART. 20

(1) În scopul prevenirii cauzelor generatoare de evenimente rutiere, operatorii de transport/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public local au obligația să adopte măsurile necesare pentru cunoașterea, aplicarea și respectarea reglementărilor legale privind siguranța rutieră și a condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport și persoanele cu atribuții care concurează la siguranța circulației.

ART. 21

(1) Operatorii de transport/transportatorii autorizați care efectuează servicii publice de transport local au următoarele îndatoriri:

1. Să respecte reglementările legale privind omologarea, înmatricularea, efectuarea inspecțiilor tehnice periodice, repararea, întreținerea, reglarea, modificarea constructivă și reconstrucția mijloacelor de transport;
2. Să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate/ clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare;
3. În intervalul dintre două inspecții tehnice periodice/revizii tehnice periodice, să asigure menținerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entități tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare și dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislației în vigoare;
4. Să monteze, prin operatori economici autorizați, limitatoare de viteză cu aprobare de model la vehiculele pentru care acestea sunt obligatorii;
5. Să nu permită plecarea în cursă a vehiculelor care au limitatorul de viteză defect, nesigilat ori fără suficiente foi de înregistrare pentru efectuarea întregului parcurs al transportului;
6. Să informeze conducătorii mijloacelor de transport și lucrătorii mobili cu privire la regulamentele interne ale întreprinderii și prevederile relevante ale contractelor colective de muncă;
7. Să verifice pe foile de înregistrare sau pe cartelele conducătorilor auto utilizate modul în care aceștia respectă prevederile legale în vigoare privind perioadele de conducere

și de odihnă și să ia măsurile necesare pentru a împiedica repetarea unor nereguli în acest sens;

8. Să verifice funcționarea tahografului după caz, și a limitatorului de viteză, inclusiv cu ocazia analizării diagramelor-tahograf sau a înregistrărilor stocate în memoria cardului conducătorului auto/tahografului digital, după caz;
9. Să nu permită intervenția persoanelor neautorizate asupra tahografelor, după caz, și a limitatoarelor de viteză;
10. Să angajeze transporturile și să întocmească programul de executare a transporturilor, astfel încât conducătorii mijloacelor de transport și lucrătorii mobili să poată respecta prevederile legale privind timpul de lucru, de odihnă și de repaus;
11. Să se asigure că conducătorii mijloacelor de transport respectă normele de protecție a muncii, protecție a mediului, prevenire și combatere a incendiilor, pe tot timpul efectuării transportului;
12. Să permită efectuarea transporturilor numai cu respectarea maselor totale maxime autorizate de autoritatea competentă și/sau în limita numărului de locuri înscris în certificatul de înmatriculare; să se asigure spații libere suficiente pentru transportul bagajelor pasagerilor și să permită transportul mărfurilor/coletelor doar în limita spațiilor disponibile;
13. Să respecte procedurile ce trebuie urmate în caz de accident și să aplice procedurile corespunzătoare pentru a preveni producerea unor noi accidente sau a unor încălcări grave ale regulilor de circulație;
14. Să respecte și să aplice reglementările legale în vigoare privind transportul rutier al mărfurilor periculoase;
15. Să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

ART. 22

- (1) Responsabilitățile ce revin persoanei desemnate să conducă permanent și efectiv activitatea de transport sunt cele stabilite prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 761/1999 privind desemnarea, pregătirea și atestarea profesională a persoanelor care conduc permanent și efectiv activități de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare

ART. 23

- (1) Sarcinile consilierului de siguranță sunt cele prevăzute în Regulamentul pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.044/2003, cu modificările și completările ulterioare.

ART. 24

- (1) Conducătorii mijloacelor de transport au următoarele atribuții și responsabilități:
 - a) Să se prezinte pentru efectuarea examinării medicale și psihologice, inițială și periodică, și să respecte recomandările comisiilor medicale și psihologice;

- b) Să respecte normele și regulile privind conducerea în condiții de siguranță rutieră și conduita preventivă;
- c) Să respecte regulile privind prevenirea accidentelor de muncă în circulația rutieră;
- d) Să respecte regulile privind încărcarea, repartizarea încărcăturii, asigurarea și fixarea mărfurilor transportate;
- e) Să cunoască și să respecte măsurile ce trebuie luate după un accident sau incident în ceea ce privește asigurarea vehiculului, protecția personală și a celorlalți participanți la trafic, protecția mediului, protecția bunurilor;
- f) Să respecte perioadele de conducere și perioadele de odihnă, conform reglementărilor legale în vigoare, și să utilizeze corect tahograful;
- g) Să nu intervină asupra tahografului sau a limitatorului de viteză pentru scoaterea acestora din uz sau modificarea caracteristicilor de funcționare;
- h) Să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

ART. 25

- (1) Operatorii de transport/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public local vor întreprinde o investigație pe linie administrativă în toate cazurile de accidente de circulație în care au fost angajate vehiculele utilizate, indiferent de gravitatea accidentului.

ART. 26

- (2) Rezultatele cercetării administrative vor sta la baza adoptării măsurilor ce se impun pentru eliminarea repetării cauzelor generatoare de evenimente rutiere.

SECȚIUNEA a 5-a

Condiții privind efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate între unitățile administrativ-teritoriale a localităților membre ale ADI TPBM

ART. 27

- (1) Operatorii de transport/transportatorii autorizați vor efectua serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu respectarea următoarelor obligații:
 - 1. Să asigure afișarea la părțile din față și laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului și a capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afișa cel puțin indicativul traseului. Elementele de informare menționate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută;
 - 2. În salonul mijlocului de transport va fi asigurată informarea publicului călător prin mijloace vizuale și sonore cu privire la denumirea stației care urmează și la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;
 - 3. Să asigure afișarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărții schematice care să permită vizualizarea traseului și a rețelei de trasee, a instrucțiunilor privind modul de desfășurare a transportului, a obligațiilor publicului călător și a altor informații de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare;

4. Să asigure vânzarea legitimațiilor/abonamentelor de călătorie în toate stațiile stabilite de comun acord cu autoritatea administrației publice locale și nominalizate într-o anexă la hotărârea de dare în administrare, respectiv la contractul de delegare a gestiunii aprobat prin hotărârea de atribuire;
5. În stațiile din programul de circulație, să asigure afișarea codului traseului, a intervalelor de succedare a curselor, precum și a hărților simplificate cu indicarea traseelor și stațiilor pentru informarea publicului călător;
6. Să emită abonamente de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;
7. Să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;
8. Să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;
9. Mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;
10. Să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, să nu plece mijlocul de transport din stații cu ușile deschise sau cu călători aflați pe scările acestuia, precum și cu călători agățați de exteriorul caroseriei;
11. Să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări, ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;
12. Să nu imbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport;
13. Să asigure spațiile necesare pentru bagajele de mână ale călătorilor;
14. Să imbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;
15. Să utilizeze numai legitimații/abonamente de călătorie cu regim special, agreate de autoritatea administrației publice locale;
16. Să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de legitimații/abonamente de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
17. Să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport;
18. Să țină evidența curselor sosite și plecate, la fiecare capăt de linie;
19. Să asigure înlocuirea mijlocului de transport imobilizat pe traseu;
20. Să asigure, prin dispecerate și dotări speciale, urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare, precum și aplicarea cu operativitate a măsurilor ce se impun în caz de eveniment, incident, accident sau alte situații care pot afecta desfășurarea transportului, în vederea asigurării condițiilor asumate privind regularitatea, siguranța și confortul;
21. Să dispună de echipaje de intervenție și depanare dotate corespunzător pentru degajarea drumului public sau a căii de rulare în cazul defectării mijlocului de transport, precum și pentru intervenții la rețeaua electrică de contact etc.;

22. Să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unui traseu în caz de forță majoră;
23. Să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport;
24. Să asigure condițiile de execuție a transportului în condiții de regularitate, siguranță și confort;
25. Mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalație de încălzire/condiționare a aerului în stare de funcționare;
26. Să asigure aspectul estetic corespunzător al mijlocului de transport;
27. Pe părțile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripționată denumirea executantului transportului;
28. La bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace de prevenire și combatere a incendiilor, precum și ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;
29. Mijloacele de transport trebuie să aibă inspecția tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen.

CAP. III

Drepturi și obligații

ART. 28

(1) Drepturile și obligațiile operatorilor de transport/transportatorilor autorizați care desfășoară activități de transport public local se prevăd în regulamentele și caietele de sarcini ale serviciului de transport public local, aprobate de autoritățile administrației publice locale, anexate la hotărârile de dare în administrare, respectiv la contractele de delegare a gestiunii aprobate prin hotărâri de atribuire.

ART. 29

(1) Operatorii de transport/transportatorii autorizați care desfășoară activități de transport public local de persoane prin curse regulate au următoarele drepturi:

- a) Cei care își desfășoară activitatea pe baza unui contract de delegare a gestiunii au dreptul să întrerupă prestarea serviciului de transport public local în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către autoritățile administrației publice locale, cu obligația de a notifica întreruperea prestării serviciului în termenul și în condițiile prevăzute în contractul de delegare a gestiunii;
- b) Să încaseze tarifele aferente transportului public local de persoane prin curse regulate;
- c) Să actualizeze semestrial tarifele aferente transportului public local de persoane prin curse regulate cu rata inflației;
- d) Să includă în tarifele de transport percepute călătorilor primele de asigurare pentru aceștia și pentru bagajele lor, precum și pentru riscurile ce pot decurge din efectuarea operațiunilor de transport, în cazul transportului public local de persoane prin curse regulate;
- e) Să utilizeze patrimoniul propriu sau concesionat pentru asigurarea serviciului public local de călători prin curse regulate;

- f) Să utilizeze infrastructura tehnico-edilitară a sistemului de transport public local de persoane, în condițiile stabilite conform hotărârii de dare în administrare sau contractului de delegare a gestiunii, după caz;
- g) Să beneficieze de o despăgubire adecvată și efectivă pentru prejudiciile aduse în caz de modificare unilaterală a contractului de delegare a gestiunii de către concedent, fără respectarea termenelor și condițiilor prevăzute în acesta;
- h) Să ceară întreruperea serviciului în cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de prejudicii importante patrimoniului încredințat spre administrare;
- i) În cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către concedent, conform legislației în vigoare, se pot adresa instanței competente.

ART. 30

(1) Suplimentar față de obligațiile ce decurg din prevederile secțiunilor a 3-a și a 4-a ale cap. II, operatorii de transport și, după caz, transportatorii autorizați au următoarele obligații:

- a) Să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport pe care o execută;
- b) Să asigure prestarea serviciului conform prevederilor contractuale sau ale hotărârii de dare în administrare, după caz;
- c) Să respecte sarcinile asumate potrivit hotărârii de dare în administrare, contractului de delegare a gestiunii serviciului sau contractului de transport încheiat cu beneficiarul, după caz;
- d) Să respecte indicatorii de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii, prin hotărârea de dare în administrare sau prin contractul de transport încheiat cu beneficiarul;
- e) Să permită accesul liber și nediscriminatoriu al utilizatorilor la serviciul de transport public local;
- f) Să asigure respectarea drepturilor utilizatorilor în efectuarea serviciului de transport public local;
- g) Să efectueze transportul public de persoane prin curse regulate, conform prevederilor programului de circulație, în condiții de calitate, siguranță, regularitate și confort;
- h) Să asigure continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;
- i) Să coreleze capacitatea de transport cu fluxurile de călători existente;
- j) Să fundamenteze și să supună concedentului tarifele ce vor fi utilizate în activitatea de transport public local de persoane prin curse regulate;
- k) Să nu încarce în mod artificial costurile de operare;
- l) Să pună la dispoziția publicului călător mijloace de transport care să îndeplinească condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;
- m) Să efectueze întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale care se impun, în limita bugetului aprobat, la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de acesta;
- n) Să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, precum și diferența de tarif pentru protecție socială, conform legislației în vigoare, pentru a fi supuse aprobării adunării generale ale ADI TPBM;
- o) În cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței unei cauze de natură să conducă la reducerea activității, să notifice de îndată acest fapt concedentului, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității activității;

- p) Să încheie și să onoreze contractele de asigurări pentru mijloacele de transport deținute, precum și asigurarea călătorilor și bunurilor acestora, conform prevederilor legislației în vigoare privind asigurările;
- q) Să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulație, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora;
- r) Să aplice normele de protecție a muncii specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat;
- s) Să asigure accesul organelor de control ale concedentului la informațiile privind executarea serviciului concesionat și modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente și a bunurilor concesionate/închiriate, după caz;
- t) Să planifice efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport, astfel încât să se asigure respectarea programului de circulație și a prevederilor reglementărilor legale în vigoare privind siguranța rutieră;
- u) Să dețină la sediul social următoarele documente, în funcție de tipul de transport public local efectuat:
 - a. Asigurarea pentru persoanele transportate și bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina transportatorului;
 - b. Cărțile de identitate ale vehiculelor, în original pentru cele deținute în proprietate, respectiv în copie pentru cele deținute în baza unui contract de leasing;
 - c. Contractele de leasing pentru vehiculele utilizate;
 - d. Avizele medicale și psihologice valabile pentru persoana desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport rutier, precum și pentru conducătorii auto;
 - e. Toate documentele care atestă menținerea condițiilor inițiale care au stat la baza eliberării licenței de transport/autorizației de transport și a delegării gestiunii, după caz;
 - f. Formularul de expediție/transport și formularul pentru aprobarea transportului în cazul transportului de deșeuri, pentru anul în curs și anul precedent;
 - g. Documentele doveditoare din care să rezulte angajarea în condiții legale a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
 - h. Evidența și planificarea inspecțiilor tehnice periodice/ reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport;
 - i. Evidența accidentelor de circulație, documentele de cercetare administrativă a accidentelor de circulație, precum și notele informative transmise consiliului județean sau asociației de dezvoltare intercomunitară zona metropolitană baia mare în cazul accidentelor grave de circulație;
 - j. Alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
- v) Să furnizeze autorității administrației publice locale, respectiv autorităților de reglementare competente conform legii, informațiile solicitate și să asigure accesul la documentațiile și la actele individuale pe baza cărora prestează serviciul, necesare verificării și evaluării modului de prestare a serviciului;
- w) Să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale și/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin polițe de asigurare;
- x) Să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;
- y) Să pună în aplicare metode performante de management, care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri;

- z) Să gestioneze serviciul public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;
- aa) Să promoveze dezvoltarea, modernizarea și exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat.

ART. 31

- (1) Au calitatea de utilizatori beneficiarii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, persoane fizice sau juridice.

ART. 32

- (1) Principalele drepturi ale utilizatorilor sunt următoarele:
- a) Să beneficieze, liber și nediscriminatoriu, de serviciul de transport public local, ceea ce trebuie să se prevadă expres în regulamentul serviciului de transport public local, aprobat de ADI TPBM;
 - b) Să aibă acces la informațiile publice cu privire la serviciul de transport public local. Autoritățile administrației publice locale au obligația de a comunica informații cu privire la indicatorii de calitate ai serviciului, la structura tarifară și la clauzele contractuale care sunt de interes public;
 - c) Să le fie aduse la cunoștință hotărârile ADI TPBM cu privire la transportul public local;
 - d) Să conteste hotărârile ADI TPBM, în vederea prevenirii sau reparării unui prejudiciu direct ori indirect provocat de acestea, în condițiile legii;
 - e) Să solicite și să primească, în condițiile legii, despăgubiri sau compensații pentru daunele provocate lor de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați, prin nerespectarea obligațiilor asumate prin contractele de atribuire a gestiunii;
 - f) Să sesizeze autorităților administrației publice locale orice deficiențe constatate în efectuarea serviciilor de transport public local și să facă propuneri vizând înlăturarea acestora;
 - g) Să renunțe, în condițiile legii, la serviciile contractate;
 - h) Să fie consultați, direct sau prin intermediul unor organizații neguvernamentale reprezentative, în procesul de elaborare și adoptare a deciziilor, strategiilor și reglementărilor privind serviciul de transport public local;
- (2) Anumite categorii de utilizatori, persoane fizice, beneficiază, în condițiile legii, de facilități pentru plata serviciului de transport public local.

ART. 33

- (1) Principalele obligații ale utilizatorilor sunt următoarele:
- a) Să dețină legitimații de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege și/sau prin hotărâri ale ADI TPBM;
 - b) Să achite costul legitimațiilor de călătorie valabile pentru călătoriile pe care le efectuează, conform tarifelor menționate lizibil pe acestea;
 - c) Să achite, în termenele stabilite, contravaloarea serviciului furnizat/prestat pe baza contractelor;
 - d) Să nu aducă prejudicii bunurilor sistemelor de transport din domeniul public sau privat;
 - e) Să aibă un comportament civilizat în raport cu personalul prestatorilor de servicii, precum și cu ceilalți utilizatori.
 - f) Să prezinte agenților constatați și/sau organelor de control, în cazul în care acestea constată săvârșirea unei contravenții, documentele de identificare personală, respectiv

buletinul sau cartea de identitate sau alte documente prin care se pot identifica, în caz contrar urmând a se deplasa împreună cu organul de control la autoritățile competente, pentru identificare.

ART. 34

- (1) Principalele obligații ale utilizatorilor sunt următoarele:
- a) Să dețină legitimații de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege;
 - b) Să achite costul legitimațiilor de călătorie valabile pentru călătoriile pe care le efectuează, conform tarifelor menționate lizibil pe acestea;
 - c) Să achite, în termenele stabilite, contravaloarea serviciului furnizat/prestat pe baza contractelor;
 - d) Să nu aducă prejudicii bunurilor sistemelor de transport din domeniul public sau privat;
 - e) Să aibă un comportament civilizat în raport cu personalul prestatorilor de servicii, precum și cu ceilalți utilizatori.

CAP. IV

Indicatori de performanță

ART. 35

- (1) Indicatorii de performanță privind efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate sunt următorii:
1. Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;
 2. Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
 3. Numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2;
 4. Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;
 5. Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
 - a. Numărul de reclamații justificate;
 - b. Numărul de reclamații rezolvate;
 - c. Numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale;
 6. Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;
 7. Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători;
 8. Despăgubirile plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
 9. Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;

10. Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/ transportatorului autorizat.
- (2) În efectuarea serviciului de transport public local se vor respecta indicatorii de performanță prevăzuți în prezentul Regulament.
- (3) ADI TPBM poate aproba și alți indicatori de performanță în efectuarea serviciului de transport public local, pe baza unor studii de necesitate și oportunitate în care se va ține seama de necesitățile comunităților locale, nivelul de dezvoltare a infrastructurii tehnico-edilitare, precum și de cerințele reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor rutiere.
- (4) Indicatorii de performanță se stabilesc cu respectarea prevederilor regulamentului-cadru.

ART. 36

- (1) Indicatorii de performanță pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate efectuat între unitățile administrativ-teritoriale membre ale ADI TPBM sunt prezentați în Anexa nr. 5.
- (2) Indicatorii de performanță ce trebuie respectați de Operator și monitorizați de Autoritatea Contractantă sunt prezentați în Anexa 5 din Regulament. Aceștia sunt raportați trimestrial de către Operator, până la data de 25 a lunii următoare trimestrului încheiat, și sunt evaluați trimestrial de către Autoritatea Contractantă. Rezultatul evaluării indicatorilor este notificat Operatorului în termen de 5 zile de la raportare.
- (3) Nerespectarea indicatorilor de performanță de către Operator duce la aplicarea de penalități, în conformitate cu Anexa 5 din Regulament.
- (4) În cazul neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator, Autoritatea Contractantă va stabili în sarcina acestuia un plan de măsuri pentru îndeplinirea indicatorilor, în termen de 30 de zile de la notificarea prevăzută la aliniatul 2. Operatorul are obligația implementării acestuia în termen de 2 luni de la primirea acestuia.

CAP. V

Răspunderi și sancțiuni

ART. 37

- (1) Încălcarea dispozițiilor prezentului regulament atrage răspunderea disciplinară, patrimonială, civilă, contravențională sau penală, după caz, în condițiile Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, ale Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, precum și ale actelor normative din domeniul transporturilor rutiere.
- (2) Constituie contravenție în domeniul transportului public local de călători efectuat pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI TPBM, dacă nu a fost săvârșită în astfel de condiții încât să constituie infracțiune, potrivit Codului Penal, și se sancționează cu amendă următoarele fapte ale operatorilor de transport/transportatorilor autorizați pentru prestarea serviciului de transport public local:
1. Utilizarea altor mijloace auto de transport de călători decât cele stabilite prin contractul de delegare a gestiunii serviciului și caietul de sarcini, cu amendă de la 500 lei la 1.500 lei
 2. Nerespectarea condițiilor tarifare stabilite prin hotărârea adunării generale a ADI TPBM, cu amendă de la 1.500 lei la 2.500 lei;

3. Utilizarea altor tipuri de legitimații de călătorie decât a celor stabilite prin contractul de delegare a gestiunii serviciului, cu amendă de la 1000 lei la 2000 lei;
 4. Neoprirea în stațiile prevăzute, cu amendă de la 500 lei la 1.000 lei;
 5. Nerespectarea prevederilor privind desfășurarea transportului în condiții de siguranță, confort și regularitate, cu amendă de la 500 lei la 1.000 lei;
 6. Nerespectarea condițiilor de salubritate a mijloacelor de transport și a protejării mediului, cu amendă de la 500 lei la 1.000 lei;
 7. Nerespectarea programului de vanzare a titlurilor de călătorie, cu amendă de la 300 lei la 500 lei;
- (3) Constituie contravenție în domeniul transportului public local de călători efectuat pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI TPBM, dacă nu a fost săvârșită în astfel de condiții încât să constituie infracțiune, potrivit Codului Penal, și se sancționează cu amendă următoarele fapte săvârșite de călători, persoane fizice care călătoresc cu mijloacele de transport public de persoane:
1. Călătorii care au un comportament necivilizat, se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei;
 2. Călătorii care aduc prejudicii mijloacelor de transport, se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei.
- (4) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către:
1. Împuterniciții președintelui ADI TPBM pe raza administrativ-teritorială a localităților membre;
 2. Împuterniciții primarilor unităților administrativ-teritoriale membre ale ADI TPBM, pe raza administrativ-teritorială care intră în competența acestora.

ART. 38

- (1) Dispozițiile prezentului regulament se completează cu dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare.

ART. 39

- (1) Se instituie o suprataxa de 50 de lei, în funcție de unitatea administrativ teritorială membră a Asociației, care va fi achitată pe loc, pentru utilizatorii care nu respectă obligațiile prevăzute în art. 34 alin. (3) lit. a) și b) din prezentul regulament. În acest caz, organul de control nu va întocmi proces verbal de constatare a contravenției.

ART. 40

- (1) Suprataxa astfel instituită se face venit la operatorul de transport/transportatorul autorizat și va fi folosită pentru acoperirea cheltuielilor de întreținere și funcționare a parcului auto.

CAP. VII DISPOZIȚII FINALE

ART. 41

(1) Prezentul Regulament pentru efectuarea transportului public local intră în vigoare la data atribuirii în gestiune delegată a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, prin încheierea Contractului de delegare al gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate între unitățile administrativ-teritoriale a localităților membre ale ADI TPBM.

ART. 42

- (1) Prezentul regulament se completează cu prevederile:
- a) Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local;
 - b) O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
 - c) Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
 - d) Ordinul ANRSC nr. 207/2007 pentru aprobarea regulamentului cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local

ART. 43

- (1) Anexele 1, 2, 3, 4 și 5 fac parte integrantă din prezentul Regulament.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC
BANATUL MONTAN

SOCIETATEA TRANSPORT URBAN
REȘIȚA S.R.L.

.....

Laurențiu Stanciu

Anexa nr. 1 la Regulamentul Serviciului de transport public

Model de imprimat - Format A4 hârtie verde cu fond stema României

(față)

RO

ROMÂNIA
ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
PENTRU DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC
BANATUL MONTAN

LICENȚĂ DE TRASEU

SeriaNr. 0000

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate

Prezenta licență de traseu s-a eliberat operatorului de transport rutier:

S.C. _____

Sediul profesional _____, str. _____, nr. _____ județ _____

Valabilă de la data de _____ până la data de _____

Eliberată în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane nr.din data de

Emitent:

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară

Data eliberării: _____

Pentru Dezvoltare Transport Public Banatul Montan

Semnătura și ștampila

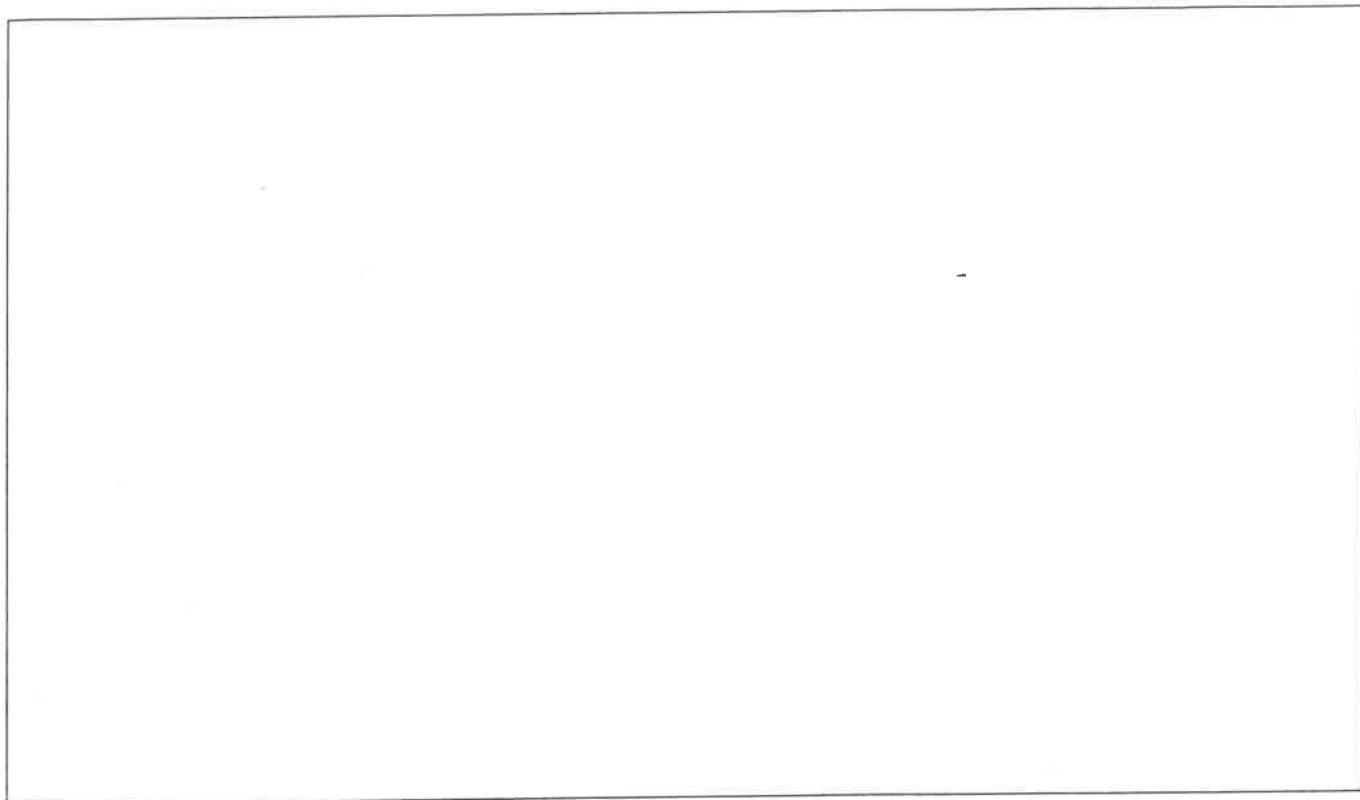
.....

Operatorul de transport rutier poate efectua servicii de transport local de persoane pe traseul menționat pe verso numai cu autovehicule având capacitatea menționată în caietul de sarcini anexat și în conformitate cu acesta.

Licență de traseu

(verso)

Traseul:



Seria Nr.

ANEXA nr. 2 la Regulamentul Serviciului de transport public

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
Pentru Dezvoltare Transport Public Banatul M

Operatorul de transport rutier
.....

CAIET DE SARCINI AL LICENȚEI DE TRASEU

Seria Nr.

(Se înscriu seria și numărul licenței de traseu pentru curse regulate)

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate

A. Denumirea traseului

<i>Linia / Lungimea traseului</i>	<i>Nr.de stație</i>	<i>Denumirea stației</i>			
<i>Zilele în care circulă</i>	<i>Intervalul de succedare a curselor</i>	<i>Nr. Mijloacelor de transport</i>	<i>Capacitatea (nr. locuri)</i>	<i>Plecări de la capetele de traseu</i>	
				<i>Prima</i>	<i>Ultima</i>

B. Amenajările și dotările autovehiculului:

.....

Operatorul de transport (semnătura și ștampila)	ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC BANATUL MONTAN (semnătura și ștampila)
--	---

ANEXA nr.3 la Regulamentul Serviciului de transport public**Lista cu tarife**

Nr. crt.	Explicații	Tarif (lei)
1	Eliberarea licenței de traseu/ copiei conforme după autorizația de transport pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate	100
2	Eliberarea autorizației de transport pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate	100
3	Înlocuirea licenței de traseu/ copiei conforme după autorizația de transport pentru curse regulate ocazionată de schimbarea denumirii operatorului de transport sau a adresei sediului profesional al acestuia	100
4	Înlocuirea autorizației de transport pentru curse regulate ocazionată de schimbare denumirii operatorului de transport sau a adresei sediului profesional al acestuia	100
5	Eliberarea unui duplicat al copiei conforme după autorizația de transport sau al licenței de traseu ocazionată de pierdere, sustragerea sau deteriorarea celei eliberate anterior	100
6	Eliberarea unui duplicat al autorizației de transport ocazionată de pierdere, sustragerea sau deteriorarea celei eliberate anterior	100

Anexa nr. 4 la Regulamentul Serviciului de transport public

C E R E R E (model)

pentru acordarea Autorizației de Transport / Copiei conforme

pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate

Către,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU
DEZVOLTARE TRANSPORT PUBLIC BANATUL MONTAN**

Subsemnatul (nume și prenume), în calitate de (persoană desemnată etc.) la (denumirea persoanei juridice), cu sediul în țara, localitatea, str. nr., bl., sc., et., ap., județul, telefon, fax, înmatriculată la Registrul Comerțului cu nr. J...../...../....., CUI, cont, deschis la Banca, Sucursala,

**Vă solicit acordarea AUTORIZAȚIEI DE TRANSPORT / COPIEI CONFORME
pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.**

Anexez prezentei următoarele acte:

.....
.....
Cunoscând că declarațiile inexacte sunt pedepsite conform legii, declar pe propria răspundere că datele menționate mai sus sunt adevărate și că toate copiile documentelor depuse în vederea acordării autorizației de transport sunt efectuate după documentele originale deținute.

Data

Semnătura (ștampila)

.....

Anexa nr. 5 la Regulamentul Serviciului de transport public

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ PENTRU SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE

Nr. Crt.	Indicatori	Descriere	Mod	Parametru			Valori ale parametrilor, calculate pe baza raportului operativ	Valori de calcul minus	Incalcare majora	Retinere din garantie pe trimestru (G) de: Garantie (G)
				U. M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis				
0	1		3	4	5	6	7	8	9-8 sau 6	11 = (9/8) * G
1	Curse anulate sau neregulate	(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	auto buz	%	5	10	8.00 %	0	0	0
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	$\sum$ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare) / lungimea totala a traseului x 365	auto buz	%	0.2	1	5.00 %	0	0	0
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	auto buz	Nr	1000	2000	10.00 %	0	0	0
4	Respectarea Planului de Servicii	$\sum$ parc planificat - $\sum$ parc utilizat / $\sum$ parc planificat x 100	auto buz	%	5	10	5.00 %	0	0	0
5	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate	toate	Nr	5	100	5.00 %	0	0	0
	Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toate	Nr	3	94	5.00 %	0	0	0
	Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	toate	Nr	2	6	7.00 %	0	0	0
6	Respectarea standardelor de poluare EURO 3 si EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de Transport	auto buz	%	7	3	8.00 %	0	0 DA	0
7	Conditii de confort	Numarul vehiculelor nerezolvate in clasele I, II sau III de confort raportat la	auto buz	%	10	50	8.00 %	0	0	0

Anexa 15 – Resursele umane și protecția socială a angajaților Operatorului

Operatorul va aplica propria sa politică de selecție, calificare, instruire, recalificare, concediere și salarizare, potrivit Contractului Colectiv de Muncă, Codului Muncii, și prevederilor legale în vigoare.

Activitatea de planificare a resurselor umane urmează specificul activității societății și are scopul de a asigura personalul calificat necesar, cu instruire profesională și competențe adecvate pentru cerințele activității.

La data de, operatorul are următoarea structură de personal

Categorie personal		Număr	Observații
Personal administrativ			
Personal direct implicat în activitatea de Transport Public			
Personal pentru alte activități			
TOTAL PERSONAL			

Operatorul se obligă să respecte toate normele naționale și europene referitoare la protecția socială a angajaților, inclusiv cele referitoare la măsurile de protecție socială luate în cazul concedierilor colective, ca urmare a planurilor de restructurare, precum și reglementările privind combaterea discriminării la locul de muncă.

Personalul cu atribuții în siguranța traficului va face periodic subiectul unei examinări psihologice și medicale, potrivit legislației în vigoare.

Personalul Operatorului este pe deplin conștient de obligația sa de a se conforma reglementărilor în vigoare, instrucțiunilor și altor documente din care reies sarcini și responsabilități, precum ședințe, discuții, panouri informative.

Pentru a atinge și menține competența necesară pentru activitățile prestate potrivit prezentului contract, se vor identifica, planifica și conduce activități de instruire pentru toate categoriile de angajați ai Operatorului. Cursurile de instruire vor fi ținute în domeniul profesional, al managementului calității și al siguranței la lucru.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ PENTRU DEZVOLTARE
TRANSPORT PUBLIC BANATUL MONTAN**

**SOCIETATEA TRANSPORT URBAN REȘIȚA
S.R.L.**

Popa Ioan

Laurențiu Stanciu

Anexa 16 – Estimarea anuală a compensației

30.06.206-31.12.2026		Reșița	Văliug	Total
cost/km (lei)		11.79	11.79	
km planificati		14,717.69	10,242.39	24,960.08
total costuri		173,521.51	120,757.78	294,279.28
profit rezonabil 3%*		5,205.65	3,622.73	8,828.38
total costuri eligibile		178,727.15	124,380.51	303,107.66
venituri directe		17,520.00	11,680.00	29,200.00
alte venituri		0.00	0.00	0.00
total venituri		17,520.00	11,680.00	29,200.00
COMPENSATIA		161,207.15	112,700.51	273,907.66
din care, diferente de tarif		12,000.00	74,400.00	86,400.00
din care, compensație efectiva		149,207.15	38,300.51	187,507.66
Premize 2027:		24867.85856	6383.418574	31251.27713

2027		Reșița	Văliug	Total
cost/km (lei)		12.17	12.17	
km planificati		29,435.37	20,484.78	49,920.15
total costuri		358,148.39	249,244.05	607,392.44
profit rezonabil 3%*		10,744.45	7,477.32	18,221.77
total costuri eligibile		368,892.84	256,721.38	625,614.22
venituri directe		35,040.00	23,360.00	58,400.00
alte venituri		0.00	0.00	0.00
total venituri		35,040	23,360	58,400
COMPENSATIA		333,853	233,361	567,214
din care, diferente de tarif		24,000	148,800	172,800
din care, compensație efectiva		309,853	84,561	394,414

2028			
	Reșița	Văluș	Total
cost/km (lei)	12.53	12.53	
km planificați	29,435.37	20,484.78	49,920.15
total costuri	368,893	256,721	625,614
profit rezonabil 3%*	11,067	7,702	18,768
total costuri eligibile	379,960	264,423	644,383
venituri directe	35,040	23,360	58,400
alte venituri	0	0	0
total venituri	35,040	23,360	58,400
COMPENSATIA	344,920	241,063	585,983
din care, diferente de tarif	24,000	148,800	172,800
din care, compensație efectivă	320,920	92,263	413,183

2029			
	Reșița	Văluș	Total
cost/km (lei)	12.88	12.88	
km planificați	29,435.37	20,484.78	49,920.15
total costuri	379,222	263,910	643,131
profit rezonabil 3%*	11,377	7,917	19,294
total costuri eligibile	390,598	271,827	662,425
venituri directe	35,040	23,360	58,400
alte venituri	0	0	0
total venituri	35,040	23,360	58,400
COMPENSATIA	355,558	248,467	604,025
din care, diferente de tarif	24,000	148,800	172,800
din care, compensație efectivă	331,558	99,667	431,225

2030		Reșița	Văluog	Total
cost/km (lei)		13.24	13.24	
km planificați		29,435.37	20,484.78	49,920.15
total costuri		389,840	271,299	661,139
profit rezonabil 3%*		11,695	8,139	19,834
total costuri eligibile		401,535	279,438	680,973
venituri directe		35,040	23,360	58,400
alte venituri		0	0	0
total venituri		35,040	23,360	58,400
COMPENSATIA		366,495	256,078	622,573
din care, diferenta de tarif		24,000	148,800	172,800
din care, compensatie efectiva		342,495	107,278	449,773

01.01.2031-30.06.2031		Reșița	Văluog	Total
cost/km (lei)		13.61	13.61	
km planificați		14,717.69	10,242.39	24,960.08
total costuri		200,377.79	139,447.71	339,825.49
profit rezonabil 3%*		6,011.33	4,183.43	10,194.76
total costuri eligibile		206,389.12	143,631.14	350,020.26
venituri directe		17,520.00	11,680.00	29,200.00
alte venituri		0.00	0.00	0.00
total venituri		17,520.00	11,680.00	29,200.00
COMPENSATIA		188,869.12	131,951.14	320,820.26
din care, diferenta de tarif		12,000.00	74,400.00	86,400.00
din care, compensatie efectiva		176,869.12	57,551.14	234,420.26

	Val. Contract	Reșita	Văliug
Total venituri	292,000	175,200.00	116,800.00
Total compensație, din care:	2,974,523	1,750,902.49	1,223,620.92
diferențe de tarif	864,000	120,000.00	744,000.00
compensație	2,110,523	1,630,902.49	479,620.92
Total contract	3,266,523	1,926,102	1,340,421
Valoare medie anuală a contractului	653,305	385,220	268,084

Valoarea totală compensație pentru perioada contractuală - 2,974,523 lei, din care 864,000 lei diferențe de tarif cuvenite operatorului.

PRESEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
CHIOSA MĂDĂLINA MIRONA



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL
DUMITRU LUCIAN CORNEL

