ROMÂNIA
JUDEŢUL CARAŞ-SEVERIN
MUNICIPIUL REŞIŢA
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂREA Nr. 333
din 20.12.2017

privind aprobarea documentaţiei pentru atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin concesiune, efectuat prin curse regulate în Municipiul Reşiţa, către Societatea Transport Urban Reșița S.R.L.

Consiliul Local al Municipiului Reşiţa, întrunit în şedinţa ordinară din data 20.12.2017;

Având în vedere Expunerea de motive şi Raportul de specialitate al Direcţiei Investiţii, Dezvoltare Locală şi Mobilitate Urbană - Serviciul Gospodărie Urbană şi Mediu, precum și rapoartele de avizare ale Comisiilor de Specialitate ale Consiliului Local;

Văzând scrisoarea de solicitare a unui punct de vedere asupra documentației de atribuire directă a Contractului de Servicii Publice pentru transportul în comun unui operator orășenesc înaintată către Autoritatea Naţională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice A.N.R.S.C. - București, înregistrată: la Consiliul Local Reșița cu nr.56926/08.12.2017 respectiv la A.N.R.S.C. - București cu nr. 513261/12.12.2017;

Văzând scrisoarea de solicitare a avizului în vederea atribuirii directe a Contractului de Servicii Publice pentru transportul în comun unui operator orășenesc înaintată către Consiliul Concurenței, înregistrată: la Consiliul Local Reșița cu nr.56934/08.12.2017 respectiv la Consiliul Concurenței cu nr. 16999/17.12.2017;

Văzând Raportul final propus consultării publice - Studiu de oportunitate al delegării serviciului de transport public local din Municipiul Reșița elaborat de S.C. F.I.P. CONSULTING S.R.L., înregistrat cu nr. 26496/18.08.2017;

Ţinând cont de art. 2 la Actul Adițional nr. 3 la Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Reșița nr. 15516/15.09.2011, aprobat prin H.C.L. Nr. 194/11.08.2017 și înregistrat la Consiliul Local al municipiului Reșița cu: nr. 25753/16.08.2017, 42393/18.10.2017 respectiv la operatorul rutier S.C. SPEDITION RO-A TIR S.R.L. cu nr. 1190/16.08.2017;

Luând în considerare Ordinul Nr. 353/2007 pentru aprobarea Nomelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local Nr. 92/2007, cu modificările şi completările ulterioare;

Văzând Ordinul Nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local şi a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

Luând în considerare Ordinul Nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea şi modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;

Ţinând cont de Ordinul Nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea şi efectuarea transporturilor rutiere şi a activităţilor conexe acestora stabilite prin Ordonanţa Guvernului Nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

În conformitate cu Ordinul Nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

Ţinând cont de Ordonanţa Guvernului Nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenţionate de transport rutier intern şi de transport pe căile navigabile interioare, republicată;

Văzând Legea Nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările şi completările ulterioare;

În conformitate cu art. 28 alin. 2^2 art. 29. alin. 5 şi art. 52 din Legea Nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

În conformitate cu prevederile Legii Nr. 19/2002 privind garantarea furnizării de servicii publice în transporturile rutiere şi pe căi navigabile interioare pentru aprobarea O.G. nr. 97/1999, republicată;

În baza Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) Nr. 1191/69 şi Nr. 1107/70 ale Consiliului;

Văzând şi Anunţul de intenţie fără invitaţie la procedura concurenţială de ofertare - Atribuire directă Servicii publice de transport feroviar şi rutier de călători 2016/S 190-341543;

În temeiul art. 36 alin.(2) lit. d) , alin. (6), lit a), pct. 14, art. 45, alin. (1), art. 49, art. 115 alin. (1) lit.b), alin. (3) şi alin. (6) ale Legii nr. 215/2001 privind administraţia publică locală republicată, cu modificările şi completările ulterioare:

H O T Ă R Ă Ş T E:

Art. 1. - Se însușește Studiul de oportunitate elaborat în vederea delegării serviciului de transport public local de călători din Municipiul Reşiţa, întocmit de S.C. FIP CONSULTING S.R.L. București, care devine document oficial certificat prin ștampile și semnături și care produce efecte juridice, fapt pentru care Managerul de Proiect dl Radu Andronic răspunde personal după caz administrativ, civil și penal pentru exactitatea mențiunilor, a datelor, a calculelor, a prețurilor cuprinse în acesta și pentru respectarea întocmai a actelor normative naționale și europene, studiu prezentat în anexa nr. 1, anexă ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. - Se aprobă gestiunea delegată prin atribuire directă către Societatea Transport Urban Reșița S.R.L. ca modalitate de operare și administrare a serviciului de transport public local de călători din Municipiul Reşiţa, în conformitate cu concluziile și recomandările cuprinse în Studiul de oportunitate elaborat în vederea delegării serviciului de transport public local din Municipiul Reşiţa.

Art. 3 - Se aprobă Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin concesiune, efectuat prin curse regulate în Municipiul Reşiţa, către Societatea Transport Urban Reșița S.R.L., prezentat în anexa nr. 2, anexă ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 4. - Se aprobă Caietul de sarcini de operare, prezentat în anexa nr. 3, anexă ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 5. - Se aprobă Regulamentul de operare, prezentat în anexa nr. 4, anexă ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 6. Operatorul intern Societatea Transport Urban Reșița S.R.L. are obligația de a lua toate măsurile necesare pentru a deveni operațional începând cu data de 23.12.2017.

Art. 7. - La data intrării în vigoare a prezentei se revocă H.C.L. 260/2011 și orice dispoziție contrară prezentei.

Art. 8. - Se împuternicește Primarul municipiului Reșița să semneze Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin concesiune, efectuat prin curse regulate în Municipiul Reşiţa, către Societatea Transport Urban Reșița S.R.L..

Art. 9. - Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredinţează Direcţia Investiţii, Dezvoltare Locală şi Mobilitate Urbană - Serviciul Gospodărie Urbană şi Mediu, Direcția Buget, Finanțe-Contabilitate, Resurse Umane, Direcția pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al municipiului Reșița, Serviciul Public Direcția de Asistență Socială şi operatorul intern Societatea Transport Urban Reşiţa S.R.L..

Art. 10. - Prezenta hotărâre intră în vigoare la data semnării contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin concesiune, efectuat prin curse

regulate în Municipiul Reşiţa, către Societatea Transport Urban Reșița S.R.L., iar contractul nr. 15516/2011 încheiat cu S.C. Spedition Ro A Tir S.R.L. va înceta de drept la data la care operatorul intern Societatea Transport Urban Reşiţa S.R.L. va deveni operațional.

Art. 11. - Prezenta hotărâre se comunică:

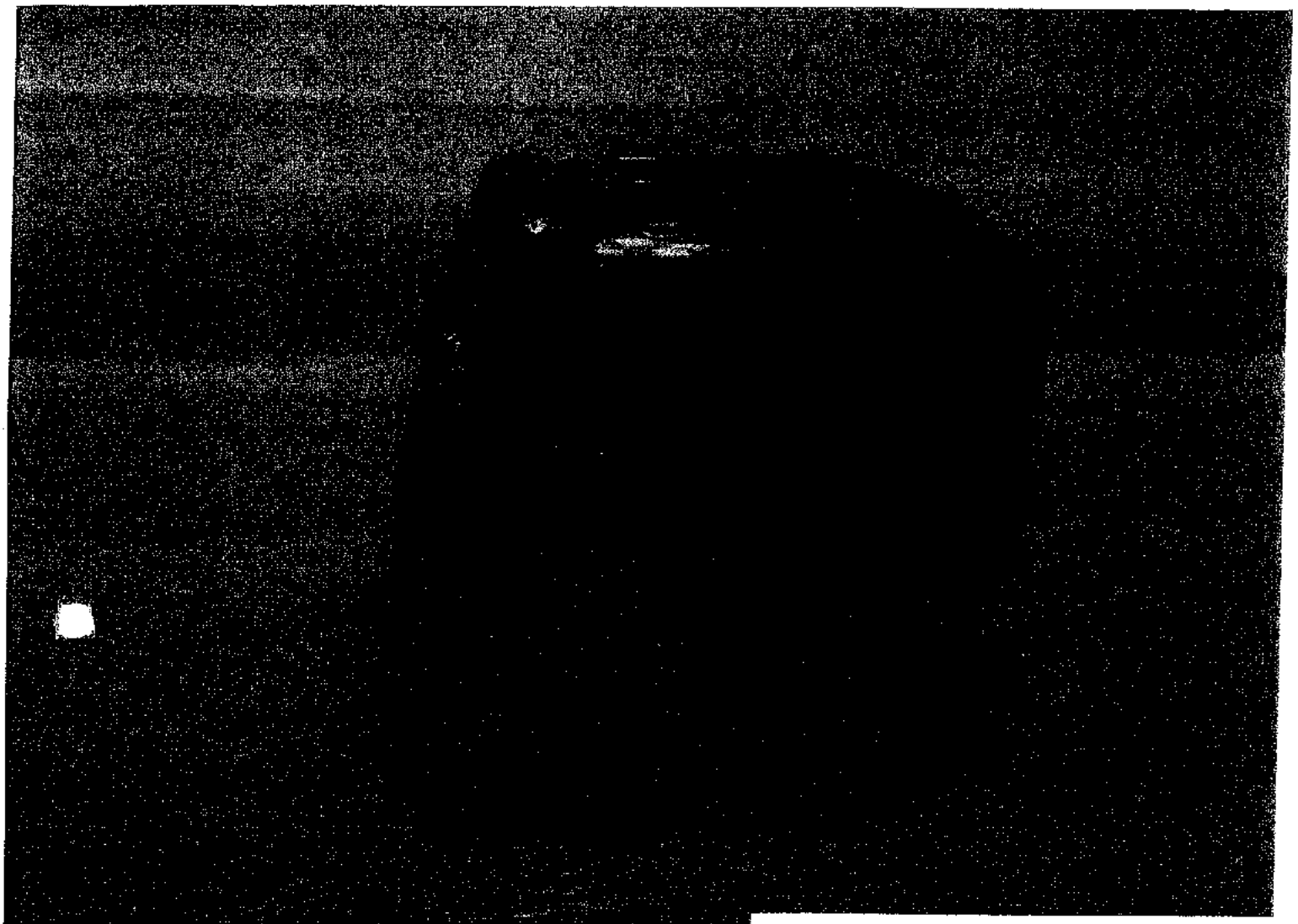
- Primarului Municipiului Reşiţa domnul Popa Ioan;
- Prefectului şi Instituţiei Prefectului Judeţul Caraş-Severin;
- Direcţiei Investiții, Dezvoltare Locală și Mobilitate Urbană;
- Direcţiei Buget, Finanțe-Contabilitate, Resurse Umane;
- Serviciului Gospodărie Urbană şi Mediu;
- Serviciului Public Direcția de Asistență Socială;
- Direcţiei pentru Administrarea Domeniului Public și Privat al municipiului Reșița;
- Societăţii Transport Urban Reşiţa S.R.L.;
- S.C. Spedition Ro A Tir S.R.L.;
- Consiliului Concurenței;
- Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice A.N.R.S.C. - București.
- Suplimentului Jurnalului Oficial al Uniunii Europene.

PREŞEDINTE DE ŞEDINŢĂ,

CHIOSA MĂDĂLINA MIRUNA

CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR

BUCUR LUCIAN CORNEL



Anexa nr.1 la H.C.L. nr. 333/20.12.2017

STUDIU DE OPORTUNITATE

privind delegarea serviciului de transport public din Municipiul Reșița

SC FIP CONSULTING SRL

Decembrie 2017

Raport final

Colectiv de elaborare

Radu Andronic	Project Manager
Romeo Ene	Inginer Transporturi
Cristinel Şandru	Economist
Georgiana Buzdugan	Economist
Marian Istrate	Geograf, specialist dezvoltare urbană

Informații despre livrabil

Revizie	Livrabil	Data
1	Versiune finală, pentru aprobarea CL Reşiţa	11/12/2017

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanţă general acceptate, a bugetului şi a termenilor de referinţă în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING şi Client. Nicio terţă parte nu poate utiliza în scop comercial informaţii, date şi analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client şi de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru informaţiile şi datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare şi prezentare, precum şi conceptele de inovare în mobilitate urbană şi transporturi. Preluarea acestora de către terţe părţi poate constitui concurenţă neloială, astfel cum a fost prevazută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate şi avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informaţiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepseşte conform legilor internaţionale în vigoare.
Sursa analizelor (figuri, planşe, tabele, diagrame etc.) este reprezentată de analiza Consultantului, dacă nu se specifică altceva.

Cuprins

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND STUDIUL DE OPORTUNITATE 4

Titlul lucrării 4

Ordonator principal de credite/investitor 4

Ordonator de credite (secundar/terțiar) 4

Beneficiarul investiției 4

Elaboratorul studiului de oportunitate 4

Lista abrevieri 4

Referințe legale 7

Scopul și rolul documentației 9

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL 11

2.1. Prezentarea localității 11

2.2. Prestarea serviciului 23

2.3. Analiza principalelor probleme și nevoi identificate 44

3. SCENARII ALTERNATIVE PRIVIND ÎNFIINȚAREA și DELEGAREA SERVICIULUI 49

Considerații Generale 49

3.1. Scenarii alternative de delegare: delegarea directă către operator orășenesc, delegarea prin procedură competitivă 50

3.2. Fundamentarea atribuirii directe a contractului 56

3.3. Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime 63

4. RECOMANDĂRI PRIVIND PAȘII DE URMAT PENTRU IMPLEMENTAREA SOLUȚIEI RECOMANDATE 66

4.1. Elemente de ordin juridic, procedural 66

5. CONCLUZII 71

6. ANEXA 1 – SITUAȚIA STAȚIILOR DIN MUNICIPIUL REȘIȚA 72

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND STUDIUL DE OPORTUNITATE

Titlul lucrării

STUDIU DE OPORTUNITATE

privind delegarea serviciului de transport public din Municipiul Reșița

Ordonator principal de credite/investitor

Consiliul Local Reșița

Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Primăria Reșița

Beneficiarul investiției

Consiliul Local Reșița, prin Primăria Reșița

Date de contact:

- Adresa: P-ța 1 Decembrie 1918, nr. 1A, Mun. Reșița, Județul Caraș-Severin, România
- Website: www.primaria-resita.ro; www.primariaresita.ro
- E-mail: resita@primariaresita.ro
- Tel./fax: 0255-211 692 / 0255 – 212 655

Elaboratorul studiului de oportunitate

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

Date de contact:

- Adresa: Str. Berzei, nr. 20, Sector 1, București
- Website: www.fipconsulting.ro

Lista 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* deleagă 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, plătind *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 Locala* 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 îți 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 *Autoritate Contractantă* îi acordă dreptul de a presta servicii de *Transport Public* într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un *Compartiment Specializat*, un *Operator Intern* sau un *Operator Extern*.
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind *Operator Intern* al Autorității Contractante. Acesta poate fi un *Operator Privat* sau o *Companie Municipală* care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O *Companie Municipală* căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către Autoritatea Contractantă.
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o *Autoritate Contractantă* îi acordă dreptul de a presta servicii de *Transport Public* pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care *Autoritatea Contractantă* deleagă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui *Operator*, 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, *Operatorul* poate plăti o redevență către *Autoritatea Contractantă*, 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 *Autoritate Locală* în scopul furnizării de servicii de *Transport Public Local* prin *Gestiune directă.*
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 *Autorități Locale*, 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 *Autorități Locale*) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui *Asociații de Dezvoltare Intercomunitară*).
Unitate Administrativă Teritorial (UAT)	Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca *Autoritate Locală*.

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. 215/2001 privind administrația publică locală;
- 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, actualizata prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- 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;
- Ordonanta de Urgenta 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 Ordonantei de Urgenta a Guvernului nr.77/2014;
- 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 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegarii administrarii si operarii serviciului de transport public in Municipiul Reșița, prin analiza tuturor elementelor tehnice, juridice si financiare specifice.

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezinta cerinta obligatorie, conform prevederilor legale. Studiul de oportunitate se axeaza pe analiza elementelor tehice, juridice si financiare implicite, realizand o evaluare a urmatoarelor aspecte:

- *Aspecte generale ;*
- *Situația existentă ;*
- *Scenarii alternative privind delegarea ;*
- *Scenarii alternative privind dotarea cu mijloace;*
- *Aspecte de mediu ;*
- *Aspecte sociale si aspecte institutionale.*

Prezentul studiu fundamentează necesitatea si oportunitatea concesionării transportului public local de persoane în Municipiul Reșița si 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 județean 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, Consiliul Local al Municipiului Reșița, reprezentantul Autorității administrației publice locale al Municipiului Reșița, urmărește, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- *dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico- socială a municipiului, 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 muncipiului pe care îi deservește prin serviciile de transport;*
- *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 suficiente de transport pe rute aglomerate;*
- *promovarea reabilitării 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.*

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

- date privind liniile de transport public (trasee, lungimi, stații, etc.)
- documentele care au stat la baza atribuirii prezentului contract de servicii publice
- hotărâri ale Consiliului Local al Municipiului Reșița cu privire la activitatea de transport public de pe raza municipiului

și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport SC Spedition Ro-A-Tir SRL, care s-au referit în general la:

- datele financiare ale companiei
- organigrama companiei pentru activitatea de transport public local în municipiul Reșița
- număr de bilete/abonamente vândute, număr de călători pe an și pe liniit
- programul de circulație
- parcul de autovehicule
- numărul de kilometri efectuați anual
- subvențiile obținute pentru diferite categorii de persoane care beneficiază de acest drept.

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

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ A SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

2.1. Prezentarea localității

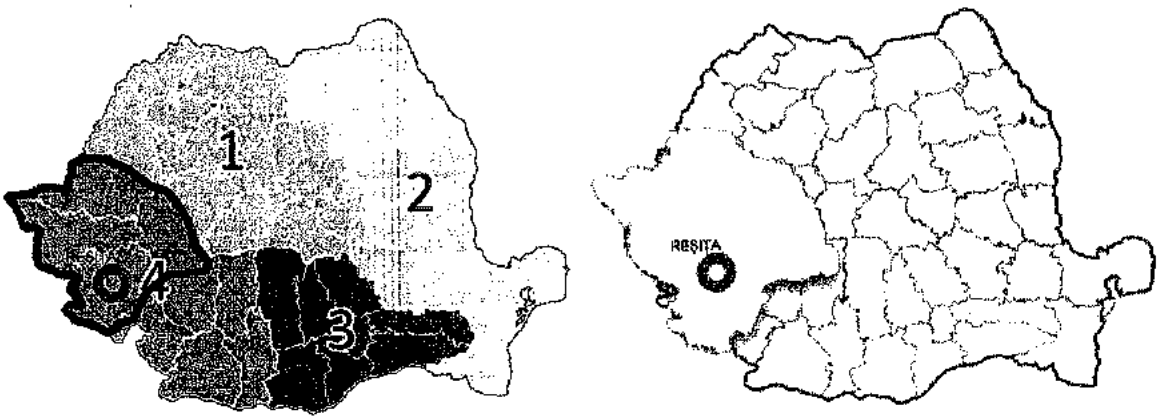
Amplasament

Municipiul este amplasat în sud-vestul României, în partea de nord-vest a județului Caraș-Severin. Din punct de vedere geografic, Reșița se află în Depresiunea Caraș-Severin, între munții Aninei, Semenic și Dognecei, pe cursul mijlociu al râului Bârzava. Reșița are formă simplă, fiind așezat în mare parte pe munți și văile acestora, urmărind traseul străbătut de râul Bârzava, care provine dinspre Văliug, din estul municipiului, din Munții Semenic.

Municipiul Reșița este municipiul reședință a județ Caraș-Severin, în regiunea istorică a Banatului românesc. Administrativ, județul Caraș-Severin este situat în partea de sud-vest a României, facând parte din Macroregiunea IV, regiunea Vest (alături de județele Timiș, Arad, Hunedoara). Geografic, județul se

învecinează cu Mehedinţi (sud-est), Gorj (est), Hunedoara (nord-est) şi Timiş (partea de nord şi est). Acesta are o suprafaţă de 8514 km2 (3.6% din suprafaţa ţării, ocupând locul al treilea ca mărime între judeţele ţării) şi cuprinde 2 municipii, 6 oraşe, 69 comune cu 188 sate.

Municipiul Reşiţa este situat pe cursul mijlociu al râului Bârzava, are formă simplă, fiind aşezat în mare parte pe dealuri şi văile acestora, urmărind traseul străbătut de râul mai sus menţionat, ce provine dinspre Văliug, din estul municipiului, din Munţii Semenic. Oraşele şi municipiile cele mai importante sunt Reşiţa (reşedinţa de judeţ), Caransebeş, Bocşa, Oraviţa, Moldova Nouă, Oţelul Roşu, Anina şi Băile Herculane.



Figură 2-1 Macroregiunea 4, Regiunea de Dezvoltare Vest

Reţeaua stradală

Din punct de vedere al distanţelor rutiere în raport cu nodurile majore de transport corespunzătoare amplasării geografice, municipiul Reşiţa este situat la o distanţă de 110 km de municipiul Timişoara, 273 km de municipiul Craiova, 143 km de municipiul Hunedoara, 511 km de Bucureşti, 135 km de Belgrad şi 430 km de Budapesta. Accesul înspre/dinspre oraş la reţeaua rutieră de transport se face direct utilizând atât drumul naţional DN58 dinspre Timişoara, Lugoj, sau Deva, dar şi utilizând DN 57, care are legătură cu malurile Dunării, Orşova şi Drobeta Turnu Severin. Totodată, prin amplasarea sa la nivelul reţelei, Reşiţa constituie un nod de intersecţie cu rol de importanţă locală pe axa culoarului paneuropean IX ce urmăreşte axa Timiş-Cerna şi face legătura cu capitala, sau nord-vestul ţării, DN57 spre Valea Almăjului, conectată la culoarul paneuropean IX şi punctul de trecere a frontierei de la Naidăş.

Municipiul are o reţea rutieră considerabilă, compusă atât de străzi urbane, cât şi din drumuri naţionale, judeţene şi comunale, după cum urmează:

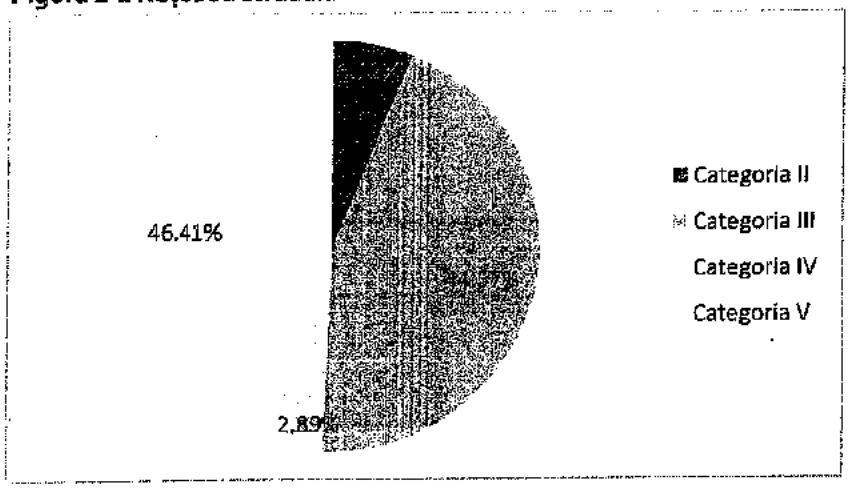
- DN58B pe direcţia N-V spre Timişoara (110 Km);
- DN58 pe direcţia N-E spre Caransebeş şi pe direcţia S spre Anina;
- DJ581 pe direcţia V spre Oraviţa prin Lupac;
- DJ582 pe direcţia E spre muntele Semenic, staţiunile Văliug şi Trei Ape;
- DC92 spre staţiunea Secu, zonă de agrement;
- DJ582A spre Târnova;

Reţeaua rutieră din oraş este formată din:

- Rețeaua principală de transport, compusă din străzi de categoria a III-a (cu tronsoane de categoria a II-a) care asigură legăturile interzonale, transportul în comun, transportul greu tehnologic, penetrațiile și tranzitul prin localitate;
- Rețeaua secundară de transport, compusă din străzile de categoriile IV și V, care asigură accesele și legăturile locale;
- Rețeaua de dotări compusă din parcaje, stații de transport în comun, stații de întreținere și alimentare a autovehiculelor.

În cadrul rețelei secundare de transport, dintre cele 293 străzi, 15% aparțin categoriei a V-a, 4,5% categoriei a IV-a, aceste două categorii, ocupă împreună o suprafață cumulată de 85791 m^2 întinzându-se pe 16,609 km.

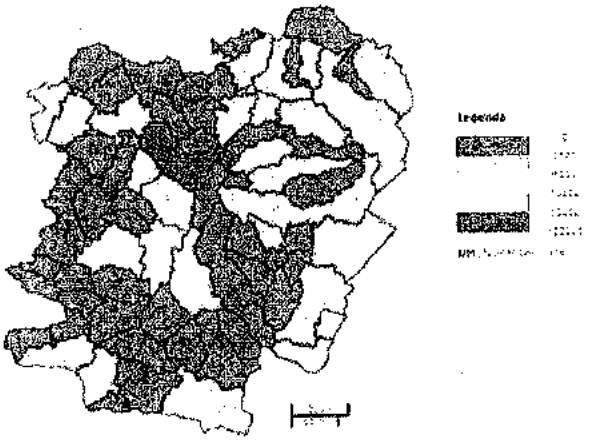
Figură 2-2 Rețeaua stradală



Figură 2-3 Ponderea categoriilor rutiere din cadrul Municipiului Reșița în funcție de lungimea deservită (Hotărârea Nr. 163 din septembrie 2012)

Populație, zone de densitate, populație pe străzi/cartiere

Principalele oraşe şi municipii din județul Caraș-Severin au populație de peste 25000 de locuitori în timp ce restul localităților, în mare parte, au o populație de până la 2500 de locuitori.

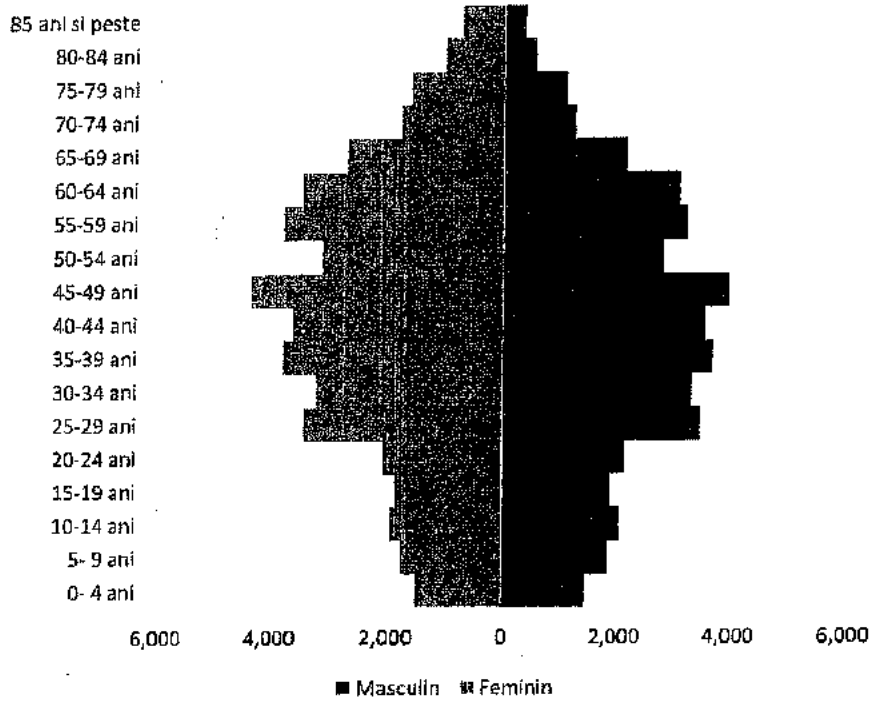


Figură 2-4 Populația rezidentă a județului Caraș-Severin pe fiecare UAT

În ceea ce priveşte densitatea populației, conform datelor INS şi EUROSTAT, la nivelul anului 2015 situația se prezintă conform figurii. 4 și 5.

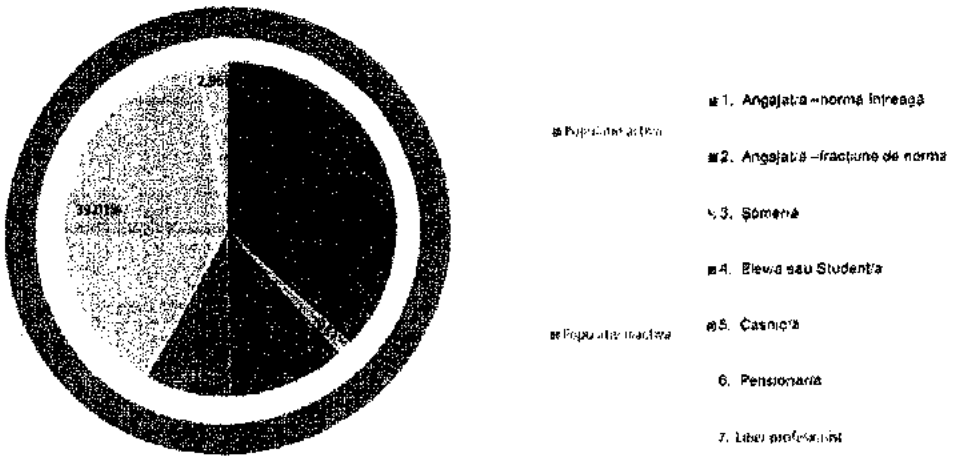
Conform Eurostat, la nivel național, densitatea medie de populație este de 76,8 locuitori/km², iar regiunea Vest din care municipiul Reșița face parte are cea mai mică densitate medie demografică de doar 57,4 locuitori/km². La nivelul județului Caraș-Severin, acesta are o densitate medie de doar 35 locuitori/km2, situându-se pe penultima poziție în ordinea descrescătoare a densității demografice a județelor țării. Cele două municipii ale județului au densități de populație însemnate prin comparație cu densitatea medie demografică a județului, de circa 477 locuitori/km2 pentru Reșița și circa 386 locuitori/km2 pentru Caransebeș. Astfel, Reșița este localitatea cu densitatea demografică cea mai mare din județ, însă cu o densitate cu circa 95% mai mică față de cel mai dens oraș din România. La nivelul Regiunii Vest, Reșița are cea mai mică densitate demografică. Clasamentul municipiilor reședință de județ din regiune fiind Arad - 3203 locuitori/km², Timișoara – 2446 locuitori/km² , Hunedoara – 613 locuitori/km² și Reșița – 477 locuitori/km².

Potrivit adresei eliberate de către Serviciului Public de Evidență a Populației, conform datelor extrase din baza de date în data de 26.05.2015, populația totală a municipiului Reșița este de 85.089 locuitori.

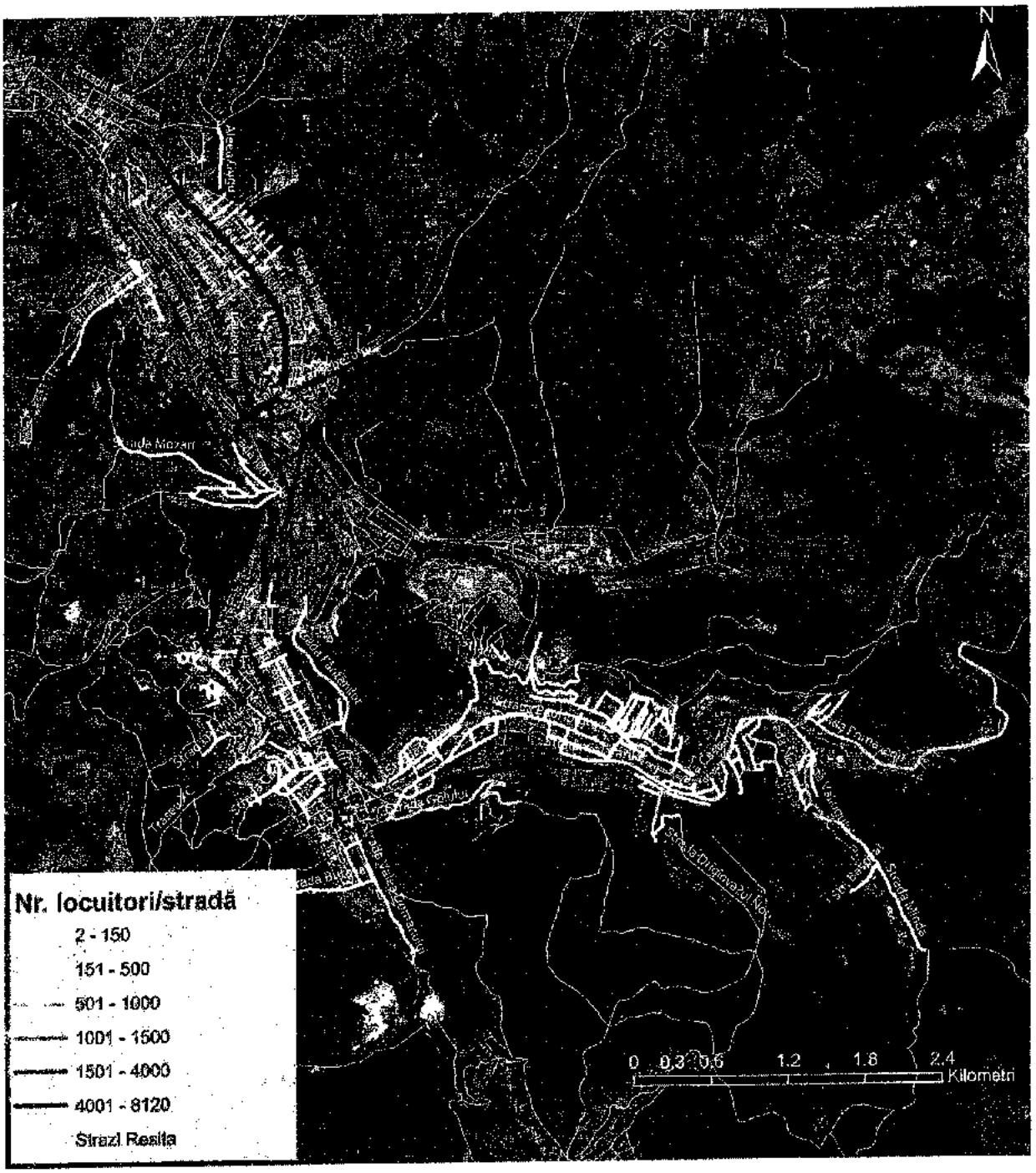


Figură 2-5 Piramida vârstelor în municipiul Reșița (2016)

Conform datelor furnizate de INS la ultimul recensământ, în Municipiului Reșița populația activă reprezenta 36,88% din totalul populației, iar populația inactivă reprezenta 63,12% din totalul populației. Din totalul populației active, 97% era populație ocupată și 3% șomeri, din care 66% în căutarea unui loc de muncă și 34% în căutare primului loc de muncă. În ceea ce privește populația inactivă, ponderile cele mai mari (însumând peste două tremii din totalul populației inactive) le aveau pensionarii – 39,1 % și elevii și studenții – 11,3%, așa cum se ilustrează în figura de mai jos.



Figură 2-6 Structura populației în Municipiului Reșița



Figură 2-7 Populația pe străzi

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 5-9, 10-14 și 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitatile 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 ale transportului, astfel încât este esențială identificarea cât mai exactă a numărului de potențiali utilizatori.

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.

Principalele zone de generare călătorii

Programarea serviciului de transport pe trasee se face prin intermediul graficelor de circulație, pentru a căror elaborare se ține cont de mai mulți factori, printre care:

- Dezvoltarea pe orizontală sau pe verticală a cartierelor de locuințe;
- Distribuția în teritoriu a agenților economici cu număr mare de angajați și a marilor centre comerciale;
- Amplasamentul unităților de învățământ;
- Distanța față de centrul administrativ-economic al orașului;
- Dezvoltarea zonelor de agrement;
- Legăturile cu alte modalități de transport (trenuri, curse în afara orașului).

Cele mai multe deplasări din cadrul unui oraș se realizează în scop lucrativ (serviciu, afaceri), aceasta activitate reprezentând un factor relevant pentru dezvoltarea serviciului de transport public local, a traseelor și frecvențelor după amplasarea principalilor angajatori din oraș. Mai mult decât atât, strabilirea traseelor și frecvențelor trebuie să țină cont și de accesibilitatea elevilor și studenților la unitățile de învățământ aferente dar și a întregii populații interesate la principalele zone de interes ale orașului (centre comerciale, atracții turistice, etc.).

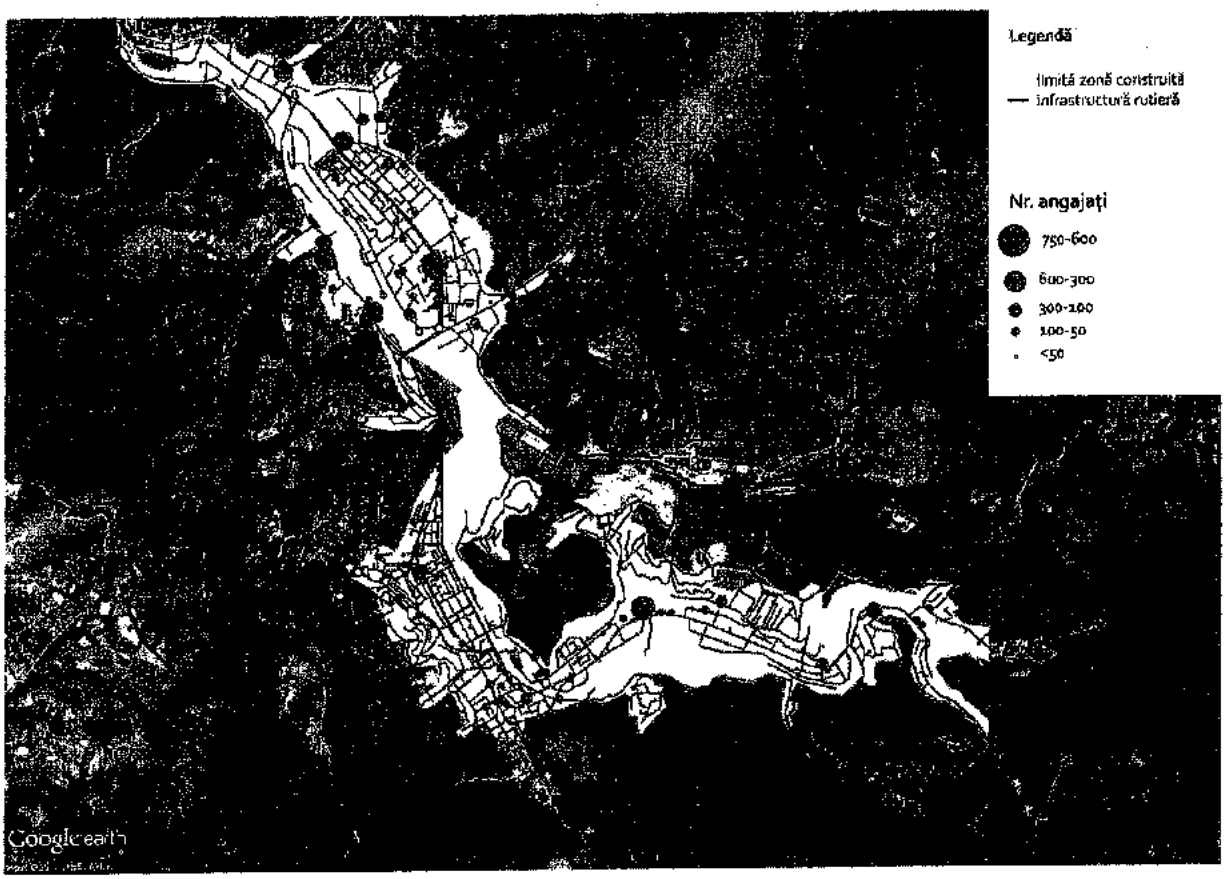
<u>Amplasarea celor mai importanți agenți economici</u>

La nivelul județului Caraș-Severin, companiile U.C.M. Reșița, TMK - Reșița, TMD Friction, Pangram și Massiv Forest Products sunt angajatorii cu cel mai mare efectiv de salariați din județ. Împreună, la finalul anului 2011, cele cinci companii au avut peste 4000 de angajați, adică 7,6% din numărul total de circa 53200 de salariați din zonă, pe baza datelor de la Institutul Național de Statistică (INS) și Ministerul de Finanțe. Dintre cele cinci companii cu efectiv semnificativ de angajați, trei (U.C.M. Reșița, TMK - Reșița și Pangram) își desfășoară activitatea în municipiul Reșița.

Totodată, în municipiul Reșița, printre principalele companii în sectorul industrial se numără și o companie producătoare de biciclete, cu o producție de circa 300.000 de biciclete/an și un număr de circa 260 anagjați.

De asemenea, industria alimentară este reprezentată în municipiu într-o manieră semnificativă prin firme ca Pangram și C+C:

Conform informațiilor furnizate de către site-ul listafirme.ro, numărul total al firmelor care au sediul social înregistrat în municipiul Reșița este de 2.284 companii, dintre care 339 au peste 5 angajați.



Figură 2-8 Localizarea si numarul de angajati ai companiilor cu mai mult de 5 salariati. Sursa datelor: Listafirme.ro

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cat 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.

De asemenea, având în vedere unitățile de învățământ care funcționează la toate nivelele, în municipiul Reșița oferta instituțiilor de învățământ este una variată care constituie un element de generare a călătorilor.

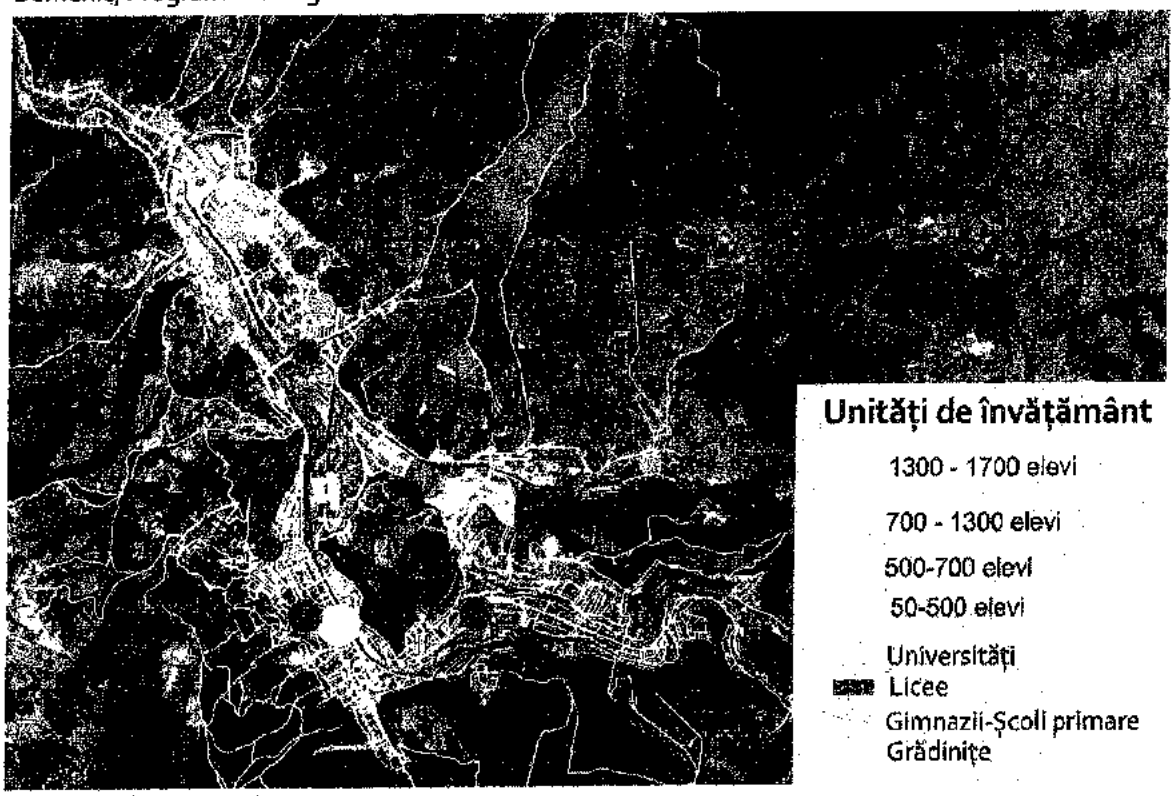
În Reșița este o universitate de stat „Eftimie Murgu", cu Facultatea de Inginerie și Management, Facultatea de Științe Economice, Facultatea de Științe Sociale.

În municipiu sunt:

- Colegii naționale și licee: Colegiul Național „Traian Lalescu" (1368 elevi), Colegiul Național „Mircea Eliade" (1447 elevi), Liceul Teoretic „Traian Vuia" (644 elevi), Liceul Teoretic „Diaconovici-Tietz" (1133 elevi), Liceul

de Artă „Sabin Păuța" (533 elevi), Liceul Teologic Baptist (263 elevi), Colegiul Economic al Banatului Montan (610 elevi), Colegiul Tehnic Reșița (715 elevi), Colegiul Tehnic Cărășan Reșița (654 elevi);

- Școli gimnaziale: Școala Gimnazială nr.12, Școala Gimnazială nr.5, Școala Gimnazială nr.1, Școala Gimnazială nr.2 (468 elevi), Școala Gimnazială Mihai Peia (431 elevi), Școala Gimnazială nr.7 (677 elevi), Școala Gimnazială nr.8 (556 elevi), Școala Gimnazială nr.9 (537 elevi);
- Școli primare: Școală Primară Câlnic, Școală Primară Dealu Mare, Școală Primară Mociur, Școală Primară Țerova, Școală Primară Secu;
- Grădinițe cu program normal: Grădinița cu Program Normal Câlnic, Grădinița cu Program Normal Moniom, Grădinița cu Program Normal nr.15, Grădinița cu Program Normal Ciupercuța, Grădinița cu Program Normal Doman, Grădinița cu Program Normal Mociur, Grădinița cu Program Normal Țerova, Grădinița cu Program Normal nr.5, Grădinița cu Program Normal nr.13, Grădinița cu Program Normal Secu, Grădinița cu Program Normal nr.2, Grădinița cu Program Normal nr.3, Grădinița cu Program Normal Prichindelul, Grădinița cu Program Normal Pinocchio, Grădinița cu Program Normal Degețica, Grădinița cu Program Normal nr.7, Grădinița cu Program Normal nr.8, Grădinița cu Program Normal nr.11, Grădinița cu Program Normal Nu mă uita, Grădinița cu Program Normal Dealu Mare;
- Grădinițe cu program prelungit: Grădinița cu Program Prelungit nr.2, Grădinița cu Program Prelungit Palatul Fermecat, Program Prelungit Riki-Priki, Program Prelungit Dumbrava Minunată, Program Prelungit Semenic, Program Prelungit Floarea Soarelui.



Figură 2-9 Unități de învățământ Reșița

Tabel 2-1 Populația școlară e niveluri de educație pentru perioada 2008-2015 (Sursa: INS), Preluare din Strategia de dezvoltare a municipiului Reșița

Niveluri de instruire	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total	*28350*	*17841*	*16842*	*15567*	*14018*	*13492*	*13597*	*12835*

Niveluri de instruire	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Copii înscrişi în creşe	-	-	-	-	-	-	68	42
Copii înscrişi în grădiniţe	2237	2233	2238	2179	2073	1999	1877	1755
Elevi înscrişi în învăţământul preuniversitar	12268	12193	11527	11047	10591	10030	9732	9403
Elevi înscrişi în învăţământul primar şi gimnazial (inclusiv nvăţământul special)	6066	6023	5826	5588	5781	5497	5361	5163
Elevi înscrişi în învăţământul primar (inclusiv nvăţământul special)	2885	2945	2884	2816	3094	2919	2806	2710
Elevi înscrişi în învăţământul gimnazial (inclusiv nvăţământul special)	3181	3078	2942	2772	2687	2578	2555	2453
Elevi înscrişi în învăţământul primar şi gimnazial	:	:	:	:	:	5312	5166	4958
Elevi înscrişi în învăţământul primar	:	:	:	:	:	2857	2749	2652
Elevi înscrişi în învăţământul gimnazial	:	:	:	:	:	2455	2417	2306
Elevi înscrişi în învăţământul special primar şi gimnazial	:	:	:	:	:	185	195	205
Elevi înscrişi în învăţământul special primar	:	:	:	:	:	62	57	58
Elevi înscrişi în învăţământul special gimnazial	:	:	:	:	:	123	138	147
Elevi înscrişi în învăţământul liceal	4785	4876	4888	4751	4108	3651	3328	3125
Elevi înscrişi în învăţământul profesional	1041	903	315	139	97	129	202	262
Elevi înscrişi în învăţământul postliceal (inclusiv învăţământul special)	303	342	385	443	474	636	732	738
Elevi înscrişi în învăţământul de maiştri	73	49	113	126	131	117	109	115
Studenţi şi cursanţi înscrişi în învăţământul superior (licenţă, master, cursuri postuniversitare, doctorat şi programe postdoctorale)	:	:	:	:	:	:	1920	1635
Studenţi înscrişi - licenţă	3845	3415	3077	2341	1354	1463	1269	1098
Studenţi înscrişi învăţământul public - licenţă	3845	3415	3077	2341	1354	1463	1269	1098

RELEVANŢA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor şi frecvenţelor sistemului de transport public local va trebui să ţină cont de accesibilitatea către unităţile de învăţământ din oraş. Programul de transport va trebui să fie corelat cu programul orelor de studiu.

Din punct de vedere al potenţialului turistic, Reşiţa se află lângă sistemul turistic Semenic şi aria Cheile Caraşului, zone de drumeţii, trasee forestiere, vârfuri montane, lacuri, peşteri.

Municipiul Reşiţa atrage fluxuri de persoane în zonele de interes ale oraşului:

1. **Muzeul Banatului Montan Reşiţa** - are un patrimoniu de circa 76.000 piese de obiecte de artă, etnografie, mineralogie, istorie industriala şi nu în ultimul rand de arheologie şi numismatica. Colectiile constituite în cinci decenii de existenta ale muzeului provin din donatii, din achizitii şi din cercetarile arheologice.

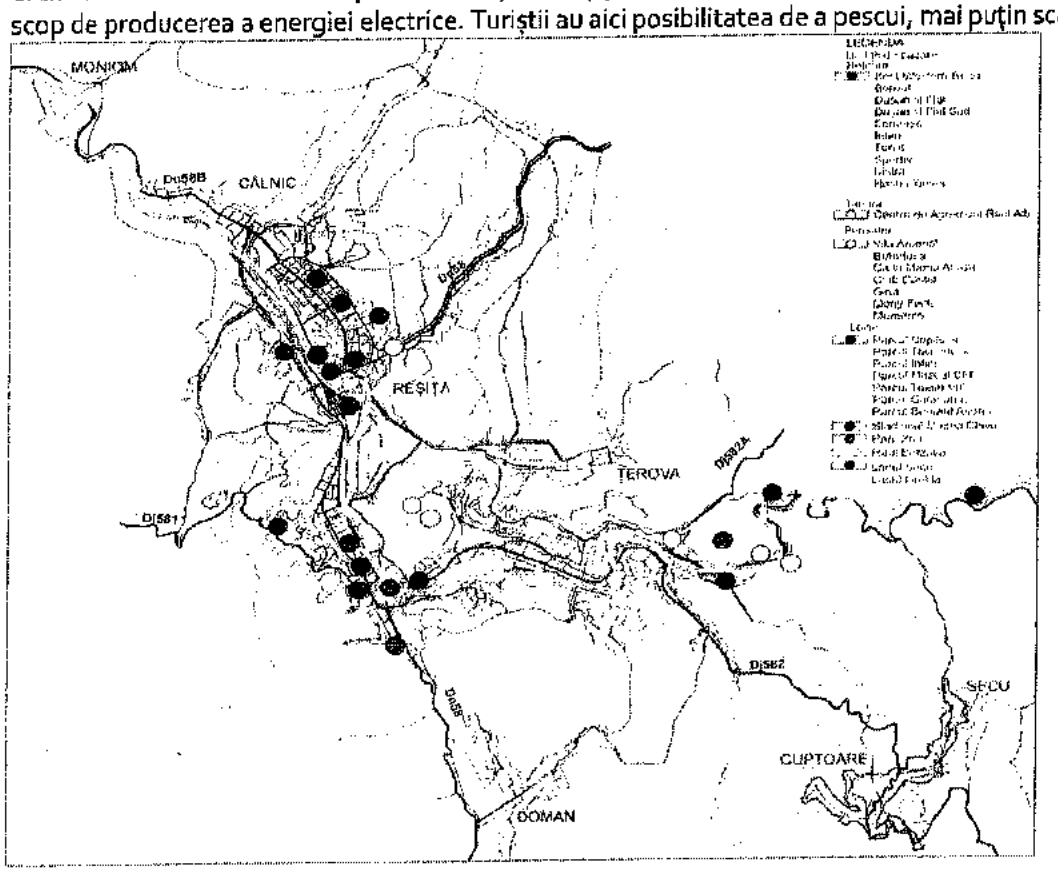
2. **Muzeul locomotivelor cu abur din Reșița** - cel mai mare muzeu tehnic în aer liber din Europa

3. **Gradina Zoologică Ion Crisan Reșița** - construită în anul 1965, modernizată în anul 2013, cu o suprafață de 5,6 hectare întampină publicul cu exemplare unice și rare precum zimbri, jaguar, pumă, emu, lama, mara, sconcs și cerb lopătar. De asemenea, Grădina Zoologică „prof. Ion Crișan" din Reșița beneficiază de construcții noi precum: o clădire educațională, destinată elevilor pentru desfășurarea orelor de biologie sau a altor activități, un punct veterinar modern, o clădire-carantină, o bucătărie, un fânar, o magazie multifuncțională precum și un magazin de suveniruri., etc.

4. **Monumentul Eroilor Neamului din Reșița** - ziua Eroilor este o sărbătoare națională pentru comemorarea bărbaților și femeilor care au murit în timp ce serveau în forțele armate.

5. **Lacul Secu** – se află la aproximativ 7 km de Reșița, fiind construit inițial pentru a alimenta orașul cu apă dar și pentru a-l proteja în caz de inundații. Acesta devenit un loc ideal pentru destindere, pescuit, scăldat sau plajă existând numeroase cabane turistice. Aici există mai multe locuri de campare și o stațiune climaterică. De asemenea, mulți turiști vin la Lacul Secu pentru a practica sporturi nautice, iar pasionații de pescuit pot prinde exemplare frumoase de crap, șalău, caras sau plătică.

6. **Lacul Grebla**- este situat la periferia orașului Reșița, în direcția barajul Secu, fiind un lac de acumulare cu scop de producerea a energiei electrice. Turiștii au aici posibilitatea de a pescui, mai puțin scăldat sau înot.



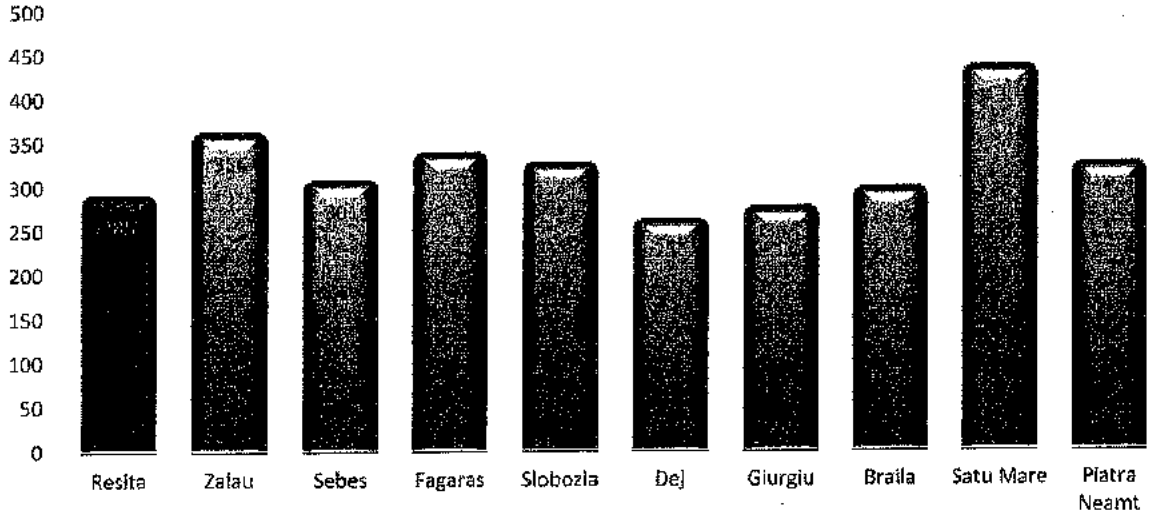
Figură 2-10 Unități de cazare și loisir Reșița. Sursa

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 legatura continuă între acestea, în cadrul unui traseu de transport public regulat, cu beneficii conexe pentru utilizatori.

Grad de motorizare și cotele modale

În municipiul Reșița au fost identificate 1100 gospodării în a căror proprietate se regăsesc un număr de 815 vehicule, atât motorizare cât și nemotorizate, dintre care 68,96% erau autoturisme, 30,31% erau biciclete,

1,5% și 0,74% erau vehicule de marfă peste 3,5 tone și tractoare. În gospodăriile unde sunt deținute câte o bicicletă sau un autoturism, raportul este de 1/3 biciclete/autoturisme.

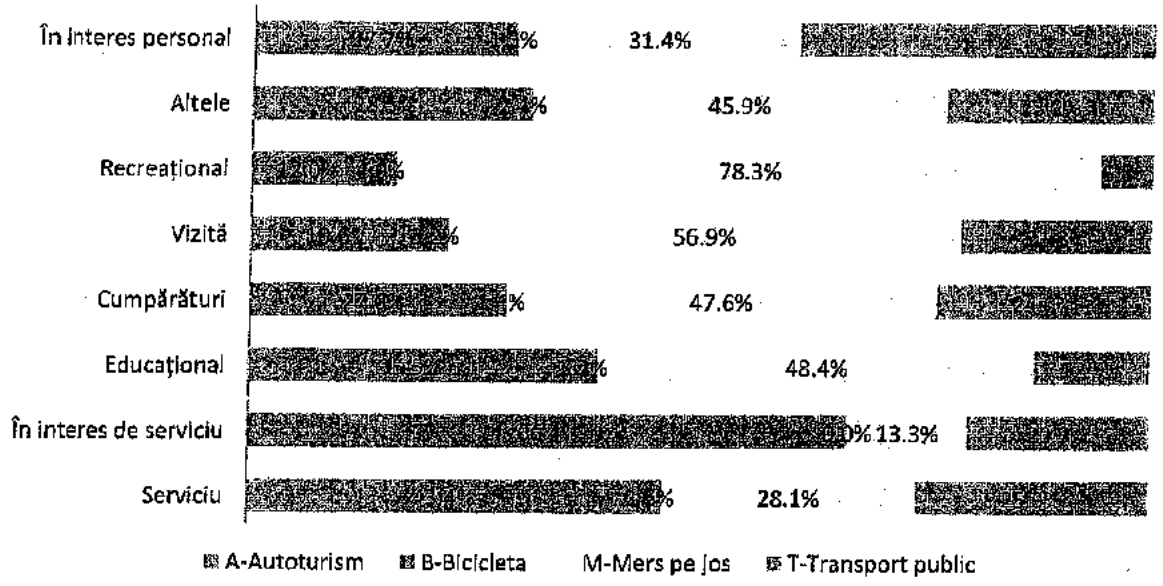


Figură 2-11 Gradul de motorizare în mun. Reșița și comparația cu alte municipii din țară. Sursa: Direcția Taxe locale și Baza de date a Consultantului

În anul 2016, conform datelor puse la dispoziție de Beneficiar, municipiul Reșița a înregistrat un grad de motorizare de 285 autoturisme/1000 de locuitori, ceea ce îl plasează sub media națională, având un număr de autoturisme înmatriculate de 25.281 în anul 2016, aici fiind incluse și autoturismele care aparțin persoanelor juridice.

Conform PMUD Reșița, parcul auto deținut în cadrul gospodăriilor anchetate are o vechime medie de 12 ani. 14,17% din parc este mai nou de 5 ani, 67,5% având vechime cuprinsă între 5 și 15 ani, iar 18,31% din parc este mai vechi de 15 ani.

Repartiția modală a deplasărilor a fost preluată din datele procesate în cadrul Planului de mobilitate urbană durabilă, anchetele relevând faptul că persoanele angajate utilizează pentru deplasări autoturismul în proporție de 39%, în timp ce persoanele neangajate sau elevii și studenții utilizează autoturismul numai pentru 21% respectiv 16% din deplasări. La polul opus, deplasările efectuate de persoanele neangajate sau de elevi și studenți sunt realizate în proporție de 62% respectiv 66% utilizând mersul pe jos. (a se vedea figura 13)



Figură 2-12 Repartiția modală a deplasărilor, Sursa : PMUD Reșița

2.2. Prestarea serviciului

Aspecte organizatorice: prezentarea operatorului, documente de reglementare a transportului public

Denumirea societății:	**SC SPEDITION RO-A TIR SRL**
Sediu social:	strada Şos. Sibiului nr. 176A, municipiul Mediaş, jud. Sibiu,
Punct de lucru Reșița:	B-dul Republicii Nr. 29
Telefon/fax:	0255 22 44 88
Forma juridică:	Societate comerciala cu capital integral privat;
Cod unic de înregistrare:	28508271

Capitalul social este distribuit între o persoană fizică și o persoană juridică.

Indicatori economici: la 31.12.2016:

- Cifra de afaceri: **22 273 397 lei**
- Profit/pierdere: **5 682 447 lei**
- Datorii totale: **5 007 163 lei**
- Numar mediu de angajati: **140**
- Număr mediu de angajați punct de lucru: **96**

Aceste date sunt raportate pentru întreaga societate și nu pentru punctul de lucru Reșița al acestei companii.

Funcționarea punctului de lucru Reșița este organizată astfel:

1. Director Punct de Lucru
2. Director Tehnic
3. Departament Transport:
   a. Şef departament: 1 persoană
   b. Şoferi: 37 persoane
   c. Taxatori: 25 persoane
   d. Dispeceri: 3 persoane

4. Departament Service:
    a. Şef departament: 1 persoană
    b. Mecanici: 7 persoane
    c. Electricieni: 3 persoane
    d. Strungar:1 persoană
5. Departament Control:
    a. Şef departament: 1 persoană
    b. Controlori: 6 persoane
6. Departament economic:
    a. Şef departament: 1 persoană
    b. Economist: 1 persoană
    c. Casieră: 2 persoane
7. Departament Igienizare:
    a. Agent curăţenie: 3 persoane
8. Inspector SSM/ Magaziner: 1 persoană
9. Departament Resurse Umane:
    a. Manager Resurse umane: 1 persoană

Astfel, în prezent, SC SPEDITION RO-A TIR SRL, Punct de lucru Reşiţa are un numar efectiv de angajaţi de 96 angajaţi, conform bilanţului anului 2016.

Realizarea serviciului din obiectul de activitate principală nu necesită cerinţe speciale de mediu de lucru.

SC SPEDITION RO-A TIR SRL, Punct de lucru Reşiţa operează serviciul de transport public local de persoane în baza Contractului de Delegare de Gestiune nr. 15516 din 15 Septembrie 2011, Anexa la HCL Reşiţa nr 260/2011.
Durata contractului este de 6 ani.
Redevenţa conform contractului este stabilită la nivelul de 3000 lei/an pentru autobuze şi5000 lei/lună pentru operarea tramvaielor, conform HCL 425/2011.
Contractul a fost încheiat prin procedura competitivă, licitaţie publică deschisă.

Analiza contractului de servicii publice din punctul de vedere al respectarii Regulamentului CE 1370/2007

Nume operator	SC SPEDITION RO-A TIR SRL
Tip operator	Extern
Tip de serviciu public de transport	Rutier – autobuz
Contract nr.	15516 din 15 Septembrie 2011, Anexa la HCL Reşiţa nr 260/2011, Modificat prin actele adiţionale Nr.1 şi Nr.2.
Procedura de atribuire a contractului	Licitaţie publică deschisă
Durata contractului şi termenul limita	6 ani, cu posibilitate de prelungire 15.09.2017

Analiza în ceea ce priveşte respectarea Articolului 4 „Conţinutul obligatoriu al contractelor de servicii publice şi al normelor generale"

Articol de regulament	Conformitate contract	Rez.
Alin 1, lit a) CSP definesc în mod clar obligaţiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de	Contractul prevede în mod clar obligaţiile de serviciu public, în Cap. 11.1 obligaţiile Concesionarului : - Dreptul şi obligaţia de a presta servicii de transport public local de persoane prin curse regulate	✓

servicii publice, precum și zonele geografice în cauza	- Dreptul și obligația de a administra și exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului. Aria de acoperire a serviciului – aria administrativ teritorială a municipiului Reșița.	
Alin 1, lit. b) CSP stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent: 1. Parametrii pe baza cărora urmeaza să se calculeze plata compensației 2. Natura și întinderea oricarui drept exclusiv acordat Într-un mod care să prevină compensarea în exces [...].	Parametrii în baza cărora să se calculeze compensația pentru servicul public nu sunt stipulați sau sunt stipulați foarte vag pentru o serie de categorii care beneficiază de compensație, conf. Art 8 al CSP. Drepturile de transport sunt exclusive.	STOP
Alin 1, lit. c) CSP stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii.	Acest articol nu are acoperire în contractul de delegare	STOP
Alin 2 CSP determină modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate între cele două entități.	Acest articol nu are acoperire în contractul de delegare	STOP
Alin 3 Durata CSP este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport pe șine.	Durata contractului este de 6 ani, serviciile de transport sunt cu autobuzul	✓
Alin 6 în cazul în care autoritatile competente, în conformitate cu dreptul intern, solicita ca operatorii de servicii publice sa respecte anumite standarde de calitate, aceste standarde sunt cuprinse în caietele de sarcini și în CSP	Pot fi asimilate unor standarde de calitate obligațiile operatorului stipulate în Regulamentul pentru efectuarea transportului public local (art. 15). Aceste obligații sunt preluate în Caietul de Sarcini și Contractul de Delegare. Cerintele de calitate privind prestarea serviciului public nu sunt insa cuantificate si/sau masurabile.	✓
Alin 7 Caietele de sarcini și CSP indică, într-o manieră transparentă, dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, daca da, în ce masură.	Contractul prevede la Art. 13, lit.c) și lit.d) că serviciul public nu poate fi delegat și concesionat altei entități.	✓

Analiza în ceea ce priveste respectarea Articol 5 „Atribuirea de contracte de servicii publice"

Tip operator	Operator extern

A. **Pentru operator intern / prestare directă de către autoritatea competentă**

- Se aplică prevederile Art. 5, alin. 2

Tip procedură eligibilă	Licitație deschisă

Limitari conform Regulament	Conformitate contract	Rez.
Art. 5, alin (2), lit. a Demonstrarea exercitării controlului autorităţii locale competente asupra operatorului		Nu se aplica
Art. 5, alin (2), lit. b Teritoriul acoperit de operatorul intern este exclusiv teritoriul autorităţii locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieşire sau a altor elemente auxiliare activitatii respective care intra pe teritoriul autorităţilor locale competente vecine şi să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorităţii locale competente.		Nu se aplica

B. Pentru operator extern

- Se aplică prevederile Art. 5, alin. 3 sau Art. 5 alin. 4

Tip procedura eligibila	Conform Art. Regulament	Limitari	Conformitate contract
Procedură competitivă	Art. 5, alin. 3	Procedură deschisă tuturor operatorilor, transparenţă şi nedistriminatorie	✓
Atribuire directă	Art. 5, alin. 4	Valoarea medie a contractului este până la 1.000.000 euro/an sau contractul vizează servicii de transport public de călători pe mai puţin de 300.000 km anual Sau În cazul în care operatorul este IMM şi operează sub 23 autovehicule, Valoarea medie a contractului este până la 2.000.000 euro/an sau contractul vizează servicii de transport public de călători pe mai puţin de 600.000 km anual	Nu se aplică

Analiza în ceea ce priveste respectarea Articol 7 „Publicarea"

Articol de regulament	Conformitate contract	Rez.
Art. 7, alin. 1 Fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligaţiile de serviciu public de care răspunde, operatorii de serviciu public selectaţi şi plăţile compensatorii şi drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub forma rambursării.	Nu a fost publicat un astfel de raport anual.	STOP

Raportul în cauza trebuie să facă distincția între moduri de transport, să permită monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport în comun și să furnizeze, daca este cazul, informații cu privire la natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate.		
Art. 7, alin. 2 Flecare autoritate competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cel puțin următoarele informații: a) numele și adresa autorității competente b) tipul de atribuire vizat c) serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă	A fost publicat în JOUE un anunț cu cel puțin 1 an înainte de decizia de atribuire a contractului pentru serviciul de transport public local.	✓

În cazul nepublicarii în JOUE a anunțului de intenție, se verifică încadrarea în următoarele excepții:

Exceptie	Aplicativitate	Rez.
CSP privește o prestație anuală de mai puțin de 50.000 km de servicii publice de transport călători – conform Art. 7, alin (2)		Nu se aplica
CSP a fost încheiat în urma unei proceduri competitive echitabile după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019 – conform Art. 8, alin (3), lit. c)	Procedura de atribuire a contractului a fost procedură competitivă prin licitație deschisă	✓

Analiza în ceea ce privește respectarea calculului „Compensației de serviciu public"

Articol de regulament	Conformitate contract	Rez.
Preambul alin. (27) – compensația acordată de către autoritatile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public ar trebui calculata în așa fel încât sa se evite compensarea în exces	Art. 6 din Contract prevede dreptul Transportatorului de a propune actualizări de tarif, dar care se aprobă prin hotărâri de Consiliul Local Reșița.	STOP
Preambul alin. (33) – compensația de serviciu public nu reprezinta avantaj în sensul Art. 88 din Tratat (nu este considerat ajutor de stat incompatibil) cu conditia indeplinirii a patru conditii cumulative (Hotararea Altmark):	(1) SC SPEDITION RO-A TIR SRL detine o obligație de serviciu public de efectuat, cu un domeniu de aplicare clar definit;	✓

- Intreprinderea beneficiară trebuie să aibă o obligaţie de serviciu public de efectuat şi domeniul de aplicare a acestei obligaţii să fie clar definit; - Parametrii pe baza cărora se calculează compensaţia trebuie să fie stabiliţi în prealabil, în mod obiectiv şi transparent; - Compensaţia plătită nu poate depăşi suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate pentru îndeplinirea obligaţiei de serviciu public, ţinând seama de veniturile realizate şi de un profit rezonabil - În cazul în care Intreprinderea care are de îndeplinit o obligaţie de serviciu public nu este selectată printr-o procedură de achiziţie publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze servicile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensaţiei trebuie determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obişnuita, bine gestionată şi corespunzator dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz.	(2) Parametrii pe baza cărora se calculeaza compensaţia nu sunt stabiliţi în prealabil, în mod obiectiv şi transparent – sunt menţionaţi la Art. 8 din CSP (3) Compensatia plătită depăşeşte costurile suportate pentru îndeplinirea obligaţiei de serviciu public, tinand seama de veniturile realizate şi de un profit rezonabil, aşa cum este prezentat ulterior; (4) Contractul a fost încheiat printr-o procedura de achiziţie publică, astfel încât nivelul compensaţiei trebuie calculat la nivelul costurilor pe care o intreprindere obisnuita, bine gestionată şi corespunzator dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz. Coroborat cu punctul (3) de mai sus, este necesara efectuarea unei analize tehnico-financiare, prin care să se determine corectitudinea nivelului de costuri pentru operarea transportului public. Realizarea acestei analize va face parte din prezentului studiu, însă se reţine rezultatul de la punctul (3), astfel încât se poate spune ca nu este îndeplinit nici acest criteriu.	STOP STOP STOP
Compensaţia este calculată în conformitate cu normele stabilite în Anexa la Reg. 1370/2007 – compensaţia nu poate depăşi efectul financiar net. Efectul financiar net = Costurile suportate cu obligaţia de serviciu public – eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul reţelei exploatate – sume încasate din tarife sau orice alte venituri generate + un profit rezonabil	Nu este calculată o compensaţie, tarifele de transport sunt propuse de operator, iar Consiliul Local este obligat conform art. 14, al. 14.2 lit. e) "sa aprobe tarifele pentru transportul public de persoane, precum şi sumele care se plătesc de la ugetul local pentru acoperirea diferenţei dintre costurile înregistrate de operatorul de transport public şi veniturile efective încasate, pe traseele serviciului public subvenţionat, precum şi pentru transportul asigurat diferitelor categorii de persoane care beneficiază de facilităţi la transportul public, local în baza unor legi sau hotărâri ale Consiliului Local".	STOP
Profitul rezonabil este corespunzator ratei de rentabilitate a capitalului pentru sectorul de activitate respectiv. (Rezultat net/capitaluri proprii)	Profitul net obţinut în ultimii ani nu se înscrie în mare în limitele considerate rezonabile conform Regulament. Rata de rentabilitate a capitalului pentru servicii de transport rutier pentru contracte pe 10 ani este	STOP

	stabilita la 3.77%. Pentru a calcula profitul rezonabil, se vor adăuga 100 de puncte procentuale la rata swap[1]. Profitul rezonabil al operatorului trebuie să reprezinte o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru activitatea din sectorul transportului public, ţinând seama de nivelul de risc al serviciului de transport public local suportat de către operator. Nivelul profitului rezonabil se evaluează şi se stabileşte anual de către Autoritatea Contractantă, pe baza bilanţului contabil de la data de 31 decembrie al anului precedent, şi se aplică tuturor costurilor eligibile ca şi cheltuieli operaţionale	

Conform Regulamentului 1370, nivelul maxim al compensaţiei nu poate depăşi efectul financiar net, iar efectul financiar net este dat de diferenţa dintre „Costurile suportate cu obligaţia de serviciu public" minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul reţelei exploatate" minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate" la care se adaugă un profit rezonabil.

În ceea ce priveşte evaluarea modului de îndeplinire a cerinţei privind nivelul rezonabil al profitului a fost operat un exerciţiu de calcul a ratei de rentabilitate a capitalului, folosind formula de calcul ROE = Profit net/Capitaluri proprii. Valorile privind rezultatul net şi capitalurile proprii au fost utilizate din înregistrările contabile ale operatorului din anul 2016. În urma calculării ROE, a fost comparată valoarea obţinută cu rata de rentabilitate stabilită la data publicităţii de Consiliul Concurenţei şi însuşite de MDRAP de 3.77% pentru contractele de servicii de transport public local cu durate de 10 ani, astfel:

ROE = Profit net/Capitaluri proprii ≤ 3.77

ROE = 5,682,447/ 5,809,762= 0.978086021, la care se adaugă 100 de puncte procentuale, rezultând 97.80, cu 94.03 puncte procentuale mai mult decât limita de 3.77, astfel încât rata de rentabilitate a operatorului este mare şi corespunde cu cea a unei societăţi profitabile.

O rentabilitate mare a capitalurilor proprii înseamnă că o investiţie materială mică a acţionarilor a fost transformată într-un profit mare. În acest sens, serviciile de transport public de persoane oferite de operatorul SPEDITION RO-A TIR SRL , nu se încadrează în niciuna dintre normele şi filozofia privind transportul public de persoane promovată de UE, care subliniază că o asemenea activitate nu are ca fundament profitul, ci efectuarea unui serviciu cât mai apropiat de dorinţele călătorilor, care înseamnă confort, regularitate şi un preţ al transportului convenabil, funcţie de puterea financiară a zonei în care acesta se efectuează.

Concluziile analizei asupra contractului existent:

- Contractul încheiat cu operatorul **respectă** prevederile Regulamentului CE 1370/2007 în ceea ce priveşte procedura de atribuire;
- Contractul încheiat cu operatorul **NU respectă** prevederile Regulamentului CE 1370/2007 în ceea ce priveşte transparenţa şi modul de calcul al compensaţiei;
- Compensaţia primită de operatorul economic de-a lungul timpului este în exces din cauza nerespectării limitei ROE legală pentru contractele de servicii de transport public local;

[1] Sursa: http://www.ajutordestat.ro/?pag=202

- Operatorul este un operator extern, care operează pe baza contractului de delegare;
- Compensația pentru îndeplinirea obligației de serviciu public **poate fi considerată ajutor de stat** pentru că nu îndeplinește cumulativ toate cele patru condiții Altmark;
- Contractul a fost încheiat în 2011, data la care acesta ar fi trebuit să fie aliniat cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007.
- Subvenția primită de operator nu a respectat valorile de calcul conform formulei precizate în Regulament, rata de rentabilitate a capitalurilor (ROE) nu a fost calculată conform principiului de calcul precizat în cadrul DECIZIA COMISIEI din 20.12.2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, art.5 – compensația, punctul 7, „În sensul prezentei decizii, o rată a rentabilității capitalului care nu depășește rata de swap aplicabilă plus o primă de 100 de puncte de bază este considerată a fi rezonabilă în orice situație. Rata swap relevantă este rata swap a cărei scadență și monedă corespund duratei și monedei prevăzute în actul de atribuire. Atunci când furnizarea serviciului de interes economic general nu este legată 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, profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de bază.". Conform http://www.ajutordestat.ro/?pag=202, ratele SWAP, care se modifica la fiecare 6 luni, sunt dupa cum urmează pentru perioada 01.06.2017-31.12.2017:

Contractul a fost încheiat în 2011, data la care acesta ar fi trebuit sa fie aliniat cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007.

Trasee operate: *Traseu, lungime, străzi componente, stații, frecvență, număr pasageri transportați, zone deservite, obiective de interes deservite, număr de kilometrii operați anual, viteze de operare (măsuratori GPS), zone cu viteze reduse de deplasare (justificare).*

Rețeaua de transport public ce deservește atât Municipiul Reșița cât și zonele limitrofe ale acesteia este asigurată de operatorul de transport SC SPEDITION RO-A TIR. Pentru satisfacerea nevoii de mobilitate a Municipiului, operatorul de transport utilizează o rețea alcătuită doar din autobuze, rețeaua de tramvaie fiind suspendată începând cu anul 2011.
Rețeaua exploatată de operator cuprinde 6 linii de autobuz, cu o lungime totală cumulată de 47,073 km, având 66 stații interoperabile. Dintre aceste 6 linii, o singură linie satisface predominant nevoia de deplasare din interiorul municipiului:

- Linia 1 : Fabrica de pâine – Mol – Marginea;

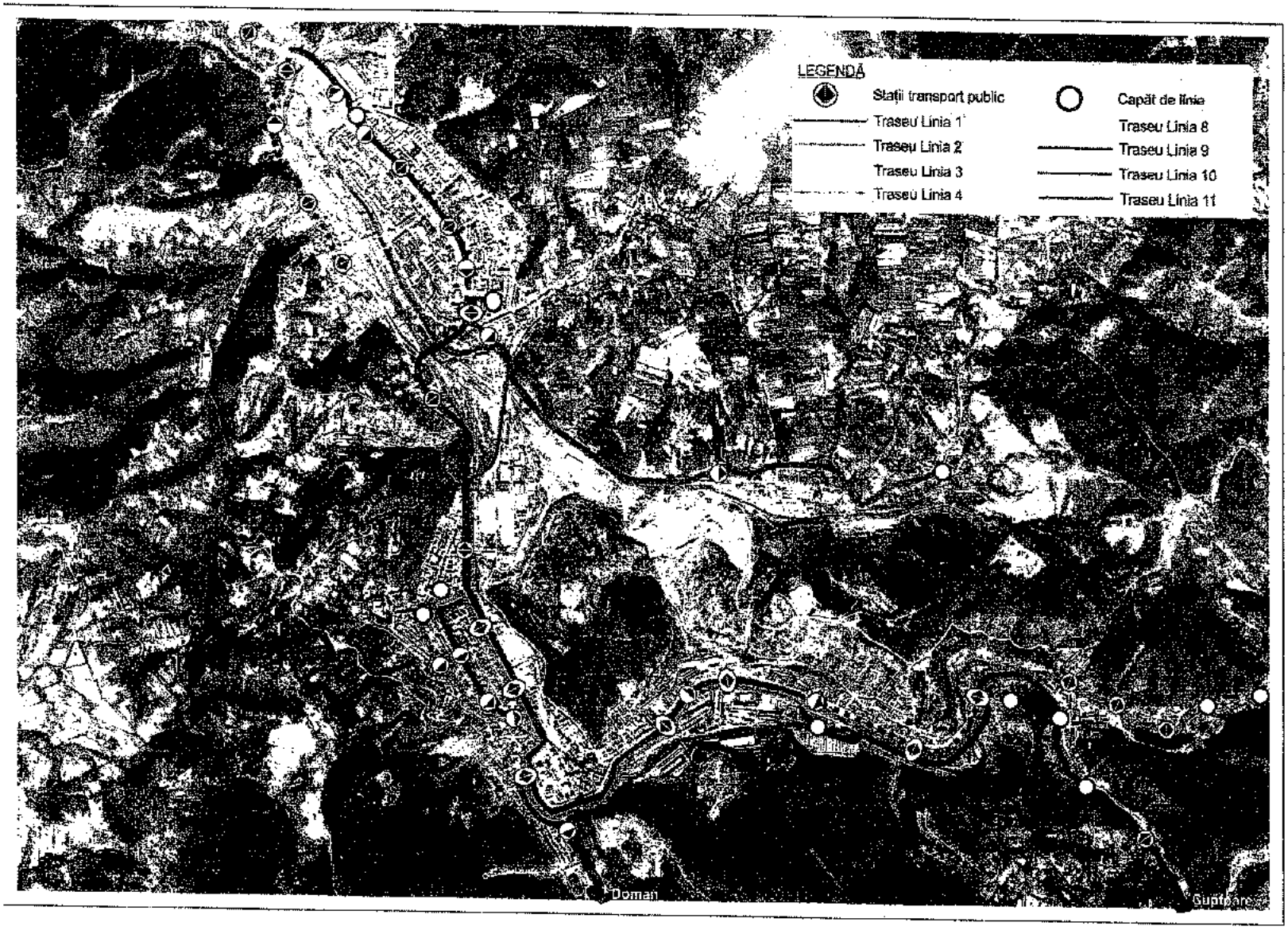
restul liniilor deservind și zonele limitrofe:

- Linia 4: Lend – Moroasa;
- Linia 8: Intim – Moniom,
- Linia 9: Intim –Terova;
- Linia 10: Nera – Doman;
- Linia 11: Piața Republicii – Cuptoare.

LEGENDĂ
Frecventa transportului în comun autobuze pe zi
1-40
41-125
>126
Doman
Cuptoare

Trasee, lungimi trasee, străzi componente (categorie, stare tehnică, pante/rampe, intersecții), stații, frecvență, număr pasageri transportați, zone deservite, obiective de interes deservite, număr de kilometrii operați anual

	Lungime (km)	Frecvență (minute)	Număr pasageri transportați (nr. mediu pe zi)	Nr. de km operați anual	Obiective și zone de interes deservite
LINIA 1 Mol-Marginea	12,34	6-12 min	7437 călători	849146 Km/an	Cartierul Govândari; Cartierul Timișorii; Cartierul Lunca Pomostului; Cartierul Marginea (Minda)
LINIA 4 Lend-Moroasa	7,2	Minim 60 minute Maxim 85 minute	210 călători	70278 Km/an	Cartierul Moroasa; Cartierul Lunca Pomostului; Cartierul Marginea (Minda); Cartierul Lend (Baraj);
LINIA 8 Intim - Moniom	6,3	Minim 45 minute Maxim 240 minute	170 călători	31800 Km/an	Cartierul Govândari; Cartierul Timișorii
LINIA 9 Intim - Țerova	4,5	Minim 45 minute Maxim 195 minute	110 călători	30559.8 Km/an	Cartierul Govândari
LINIA 10 Nera - Doman	5,3	Minim 60 minute Maxim 150 minute	115 călători	27008.8 Km/an	Cartierul Doman
LINIA 11 Piața Republicii - Cuptoare	8,1	Minim 60 minute Maxim 20 minute	174 călători	47223 Km/an	Cartierul Marginea (Minda); CartierulCuptoare (Secu)

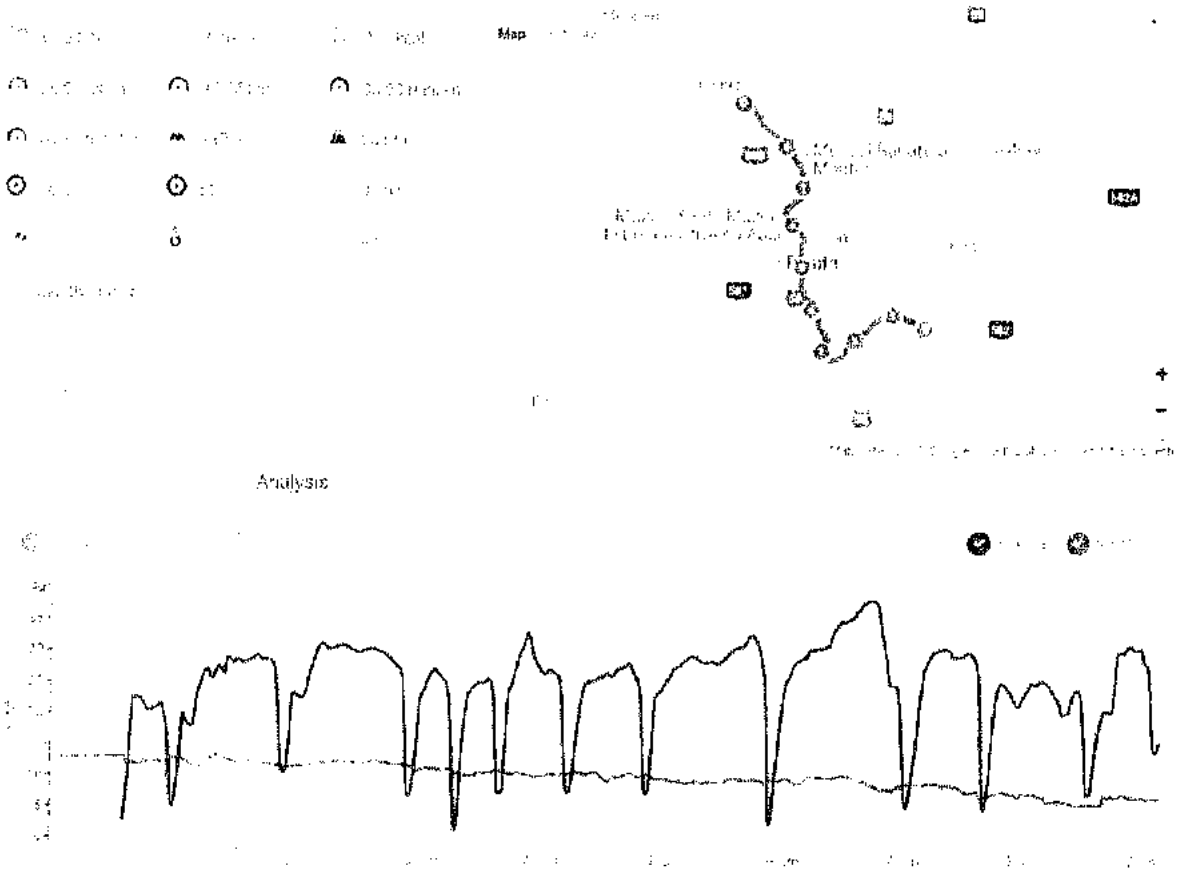


Figură 2-13 Liniile de transport public din mun. Reșița

Fabrica de Paine - Marginea	11	13.5	148.5	11	13.5	148.5
Mol - Marginea	28	11.5	322	28	11.5	322
Mol - Piața Republicii	75	9.5	712.5	36	9.5	342
Fabrica de Paine - Piata Republicii	1	10.9	10.9	0	10.9	0
Marginea - Fabrica dePaine	9	13.5	121.5	8	13.5	108
Marginea - MOL	30	11.5	345	20	11.5	230
Piața Republicii - MOL	105	9	945	56	9	504
Piața Republicii - Fabrica de Pâine	1	10.9	10.9	8	10.9	87.2
Intim - Moniom	8	6.1	48.8	4	6.1	24.4
Moniom - Intim	8	6.4	51.2	4	6.4	25.6
Intim - Terova	10	4.7	47	6	4.7	28.2
Terova - Intim	10	4.6	46	6	4.6	27.6
Nera - Doman	8	4.9	39.2	6	4.9	29.4
Doman - Nera	8	4.9	39.2	6	4.9	29.4
Piața Republicii - Cuptoare	9	8.1	72.9	5	8.1	40.5
Cuptoare - Piața Republicii	9	8.1	72.9	5	8.1	40.5
Moroasa - Lend	13	7.8	101.4	10	7.8	78
Lend - Moroasa	13	7.8	101.4	10	7.8	78

Viteze de operare

Duratele de deplasare variază între 10 și 40 minute în funcție de lungimea traseului, serviciul de transport public fiind prestat la o viteză comercială medie de circa 14-20 km/h, situându-se sub valoarea medie a vitezei de deplasare cu autoturismul, sursa datelor fiind măsurătorile GPS realizate de Consultant în autobuzele SC Spedition RO A TIR SRL. Principala cauză a acestei viteze comerciale reduse fiind vechimea mijloacelor de transport, însă la această situație contribuie și lipsa de prioritate a transportului public, starea precară a străzilor care deservesc drept cale de rulare pentru autobuze dar și fluența scăzută a circulației, în general, pe străzile pe unde trec mijloacele de transport public.



Figură 2-14 Captură cu măsurătorile GPS realizate pe linia Mol-Piața Republicii. Sursa : Consultantul

Zone cu viteze reduse de deplasare

Viteza medie de deplasare a mijloacelor de transport în comun este redusă (aproximativ 20km/h), fapt datorat atât parcului de material rulant relative îmbătrânit, dar și infrastructurii deteriorate. Viteza de deplasare mică a vehiculelor face ca durata petrecută în trafic și emisiile poluante să fie mare mari. Capacitatea de transport oferită este în exces comparativ cu cererea actuală de transport, fapt datorat și lipsei de atractivitate a transportului public

O sinteză a indicatorilor zilnici de deplasare a autobuzelor este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabel 2-2 Indicatori zilnici de exploatare – anul 2014. Sursa : PMUD Reșița

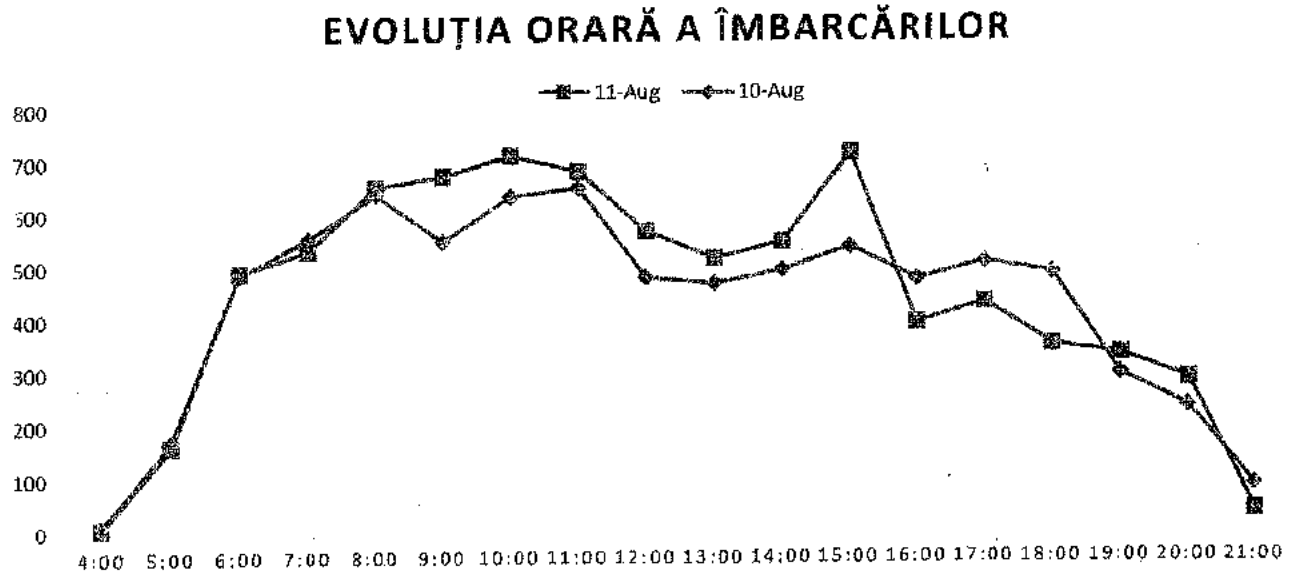
Linia 1	Autobuz	18km/h	230	2527.1	138.06	57654	2928.4	26522
Linia 10	Autobuz	24km/h	16	67.17	2.8267	4257.8	179.16	1014
Linia 11	Autobuz	21km/h	18	145.45	6.885	2325.9	112.19	691
Linia 4	Autobuz	18km/h	26	226.12	12.429	3723.3	182.77	2104
Linia 8	Autobuz	20km/h	16	100.52	5.0933	4350.8	216.56	1615
Linia 9	Autobuz	23km/h	19	83.53	3.6469	3431.1	142.46	3691

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Un sistem de transport public local ar fi de interes pentru locuitorii municipiului Reșița, dacă mijloacele de transport ar fi moderne și dacă ar exista în stații informații privind traseele, orarul de deplasare și eventuale conexiuni (interne-externe).

Cererea de transport public

La nivelul întregului sistem de transport public din municipiul Reșița la nivelul unei zile este estimat că se efectuează, în medie, 8000 de călătorii. În lipsa unui sistem de numărare a îmbarcărilor/debarcărilor sau a unui sistem de e-ticketing, Consultantul a efectuat numărători ale pasagerilor pe toate mijloacele de transport scoase la traseu de către operator timp de două zile (intervalul 10-11 august 2017) în zile lucrătoare. Diferența foarte mare dintre aceast număr și numărul zilnic de călătorii din 2014, conform PMUD Reșița, este că numărătorile efectuate de Consultant au fost realizate în perioada verii, în timpul vacanței școlare și universitare și în timpul concediilor. Un alt factor care a influențat rezultatele este și faptul că în timpul verii numărul de grafice de circulație este mai mic față de restul anului, deci și intervalul de succedare este mai mare, timpii de așteptare în stații sunt mai mari, deci călătorii nu sunt atrași către folosirea sistemului de transport public.

Datele colectate ne-au permis să realizăm cererea de transport public defalcată și pe intervale orare fiind cunoscut faptul că la ore de vârf cererea este mult mai mare față de restul timpului. Graficul de mai jos arată că "ora de vârf" în ceea ce privește transportul public este ora 8, cu o cerere de aproximativ 475 de călători. Cererea evoluează treptat începând cu ora 6, atingând vârful în intervalul 08:00-09:00, cu o ușoară scădere în intervalul 09:00-10:00 ca apoi să se mențină la un nivel echilibrat până în jurul orei 18:00, ca apoi cererea să scadă foarte mult până spre sfârșitul programului de circulație. După amiază se mai remarcă un vârf în intervalul orar 15:00-16:00,dar care nu este la fel de mare ca cel de dimineață, ceea ce înseamnă că și repartiția orară a călătoriilor este mai diluată în perioada de după amiază.



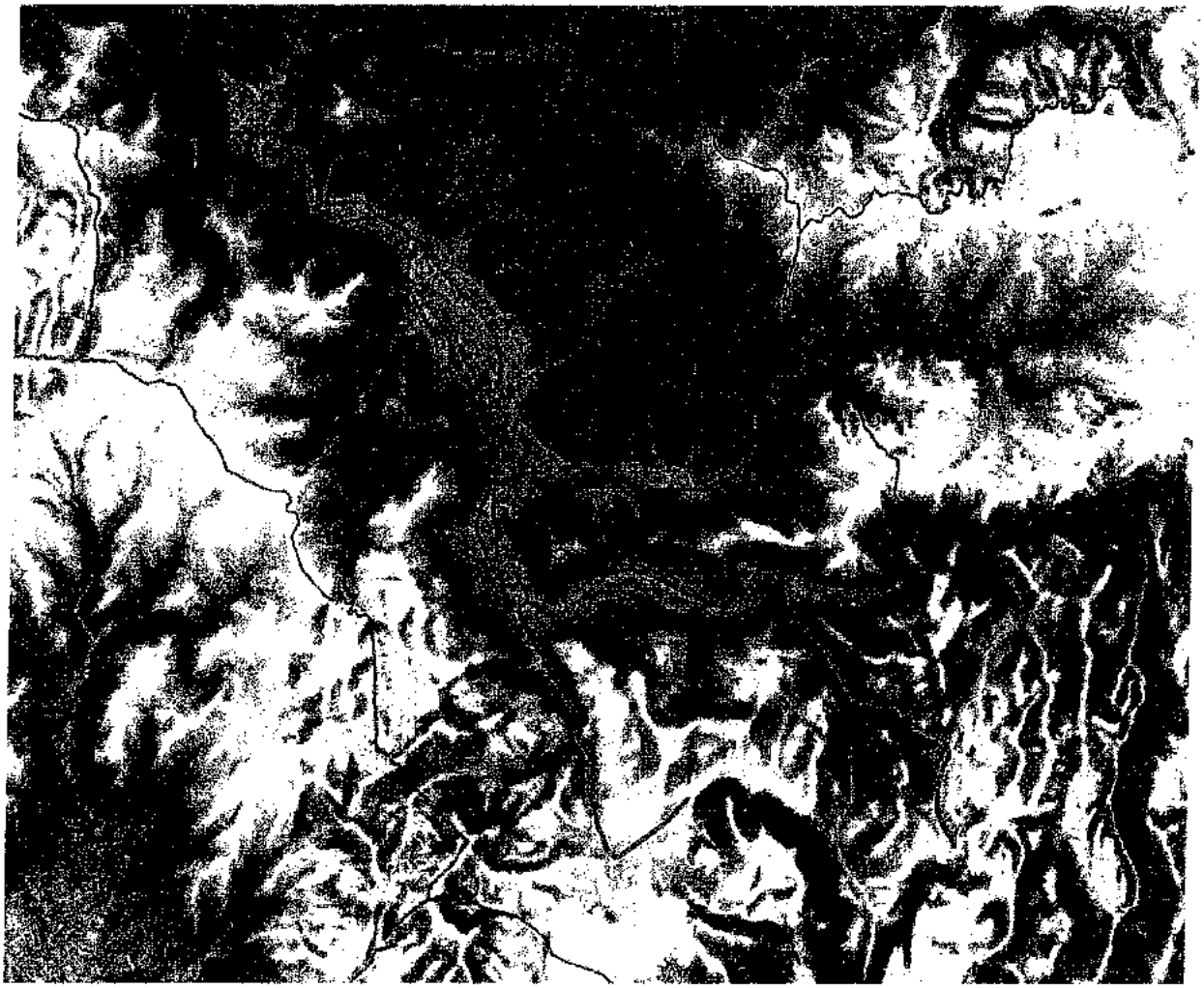
Figură 2-15 Numărul de pasageri pe intervale orare. Sursa: Analiza Consultantului

Constrângeri de ordin tehnic

Dat fiind faptul că serviciul de transport public din mun. Reșița este operat cu autobuze care nu depind decât de existența străzilor și nu de linii ferate sau rețele de contact este foarte important ca autobuzele să poată să circule fără probleme pe aceste străzi.

Din analiza consultantului a reieșit că există câteva zone de pe liniile de transport existente și propuse care traversează zone cu relief mai abrupt, și unde autobuzele pot avea dificultăți în parcurgerea rampei.

De asemenea, 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. Există unele tronsoane ale traseelor de transport public unde profilul transversal al străzilor nu permit autobuzelor trecerea la o viteză comercială corespunzătoare. Aceste tronsoane se întâlnesc pe liniile care fac legătura municipiului Reșița cu localitățile Nera, Secu, Cuptoare, localități care aparțin de acesta.



Figură 2-16 Relieful din municipiul Reșița și liniile de transport public. Vedere de ansamblu

Dotarea tehnică actuală: mijloace de transport, motorizare, capacitate, vechime, consumuri

În situația actuală, operatorul SC Spedition Ro-A-TIR SRL, din municipiul Reșița dispune de un parc auto format din:

- 23 autobuze

- 4 microbuze

Conform HCL 178 şi a reglementărilor aprobate de Consiliul Local, la încheierea constractului de concesiune, vehiculele aparţinând municipiului au fost transferate către operatorul de transport (8 autobuze). Totodată, prin contractul de delegare de gestiune, operatorul de transport are obligaţia de a furniza parcul necesar realizării serviciului de transport conform cerinţelor şi reglementărilor contractual.

Dintr-un total de 27 vehicule, se identifică mai multe tipuri de mijloace de transport:

- IVECO (2 m.t) – anul de fabricaţie 2003;
- DEN OUDSTEN (18 m.t) – anul de fabricaţie 1996/1998;
- MERCEDES (2 m.t) – anul de fabricaţie 2003;
- MAN (1 m.t) – anul de fabricaţie 2000;
- VOLVO (4 m.t) – anul de fabricaţie 2002/2004.

Table 1 Parcul rulant al operatorului SC Spedition RO-A-Tir SRL

Marca	Număr locuri pe scaune	Număr de locuri în picioare	Consum mediu calculat litrii/100km	NR. bucăţi	Încadrare clasă	Vechime ani
IVECO	19	0	11	2	Euro III	12
DEN OUDSTEN	43	89	43	12	Euro II	17
	30	57	32	6	Euro II	19
MERCEDES	17	12	16	2	Euro III	12
MAN	21	26	26	1	Euro II	15
VOLVO	45	87	43	3	Euro III	13
	38	54	34	1	Euro III	11

Parcul de autobuze prezintă o stare de uzură destul de avansată, cu o medie de aproximativ 17 ani de la data fabricației, acest fapt conducând către o serie de costuri suplimentare legate de mentenanță. Vechimea și uzura parcului de autobuze implică de asemenea și o indisponibilitate crescută din cauza defecțiunilor repetate, numărul de autobuze apte pentru transport persoane fiind din ce în ce mai mic.

Mijloacele de transport vechi și poluante generează un grad de disutilitate ridicat, întrucât acestea nu prezintă siguranță în trafic, pun în pericol integritatea fizică și psihică a călătorilor și de asemenea au un impact negativ asupra mediului înconjurător.

Faptul că autobuzele sunt echipate cu motoare diesel vechi, cu normă de popuare maximum Euro III, reprezintă din nou un factor negativ prin prisma poluării semnificative și de asemenea prin costul ridicat în momentul alimentării cu carburant.

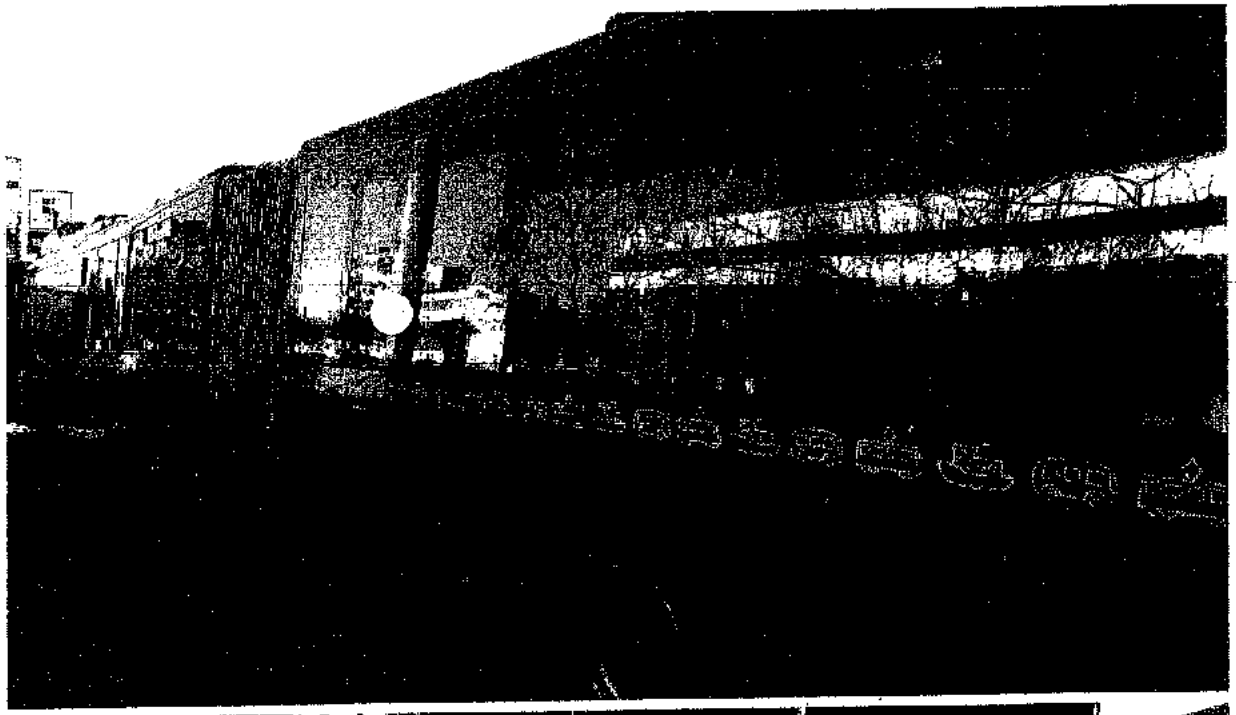
O altă problemă importantă derivată din vechimea parcului auto o constituie viteza de deplasare (comercială și tehnică) redusă. Media vitezei comerciale pe traseul liniei 1 este de 18.51 km/h fapt ce determină întârzieri în programul călătorilor.

Parcul de vehicule al operatorului SC Transport Urban Reșița SRL

Societatea comercială din subordinea Consiliului Local Reșița are în proprietate un număr de 18 autobuze și 4 microbuze.

Volvo B9S	Articulat	43	84	45	9	Euro 4	9	încălzire/AC	Joasă
Volvo B9L	Standard	43	89	43	9	Euro 5	10	încălzire/AC	Joasă

Aceste autobuze, deși achiziționate la mâna a doua, au o vechime mai mică decât cele ale operatorului actual, au un grad de uzură mai scăzut (raportat la numărul de kilometri efectuați în total), sunt încadrate într-o normă de poluare superioară, și sunt dotate cu instalații de încălzire și de aer condiționat, un lucru foarte important pentru utilizatorii acestora, mai ales pe perioada verii.
În concluzie, serviciul de transport public local al Municipiului Reșița are un grad scăzut de atractivitate, fapt ce conduce către deplasarea cu autoturismul personal. Deplasarea cu autoturismul personal nu îmbrățișează conceptul de mobilitate durabilă care presupune accesarea mijloacelor de transport de mare capacitate (nepoluante sau cu emisii foarte scăzute), sau deplasarea cu bicicleta ori pe jos.



Figură 2-17 Autobuzele aflate în dotarea SC TUR SRL (sus-autobuze articulate, jos autobuze standard)

Alte mijloace fixe tehnice relevante (spațiu de garare, facilități de întreținere, componente e-ticketing, sistem de management de trafic, altele)

Prezentăm în cele ce urmează situația centralizată a mijloacelor fixe tehnice existente și relevante transportului public de persoane din municipiul Reșița:

1. Spații de garare: Operatorul nu deține un spațiu de garare al autobuzelor, în prezent acesta garează autobuzele în aer liber, pe amplasamentul unui teren primit ca buna de reutur la atribuirea serviciului de transport public de persoane, situat pe Bdul Republicii, nr.29 din municipiul Re;i'a

2. Automate și chioșcuri de bilete: În prezent, achiziția biletelor se face de la agenți economici cu care există încheiate documente de colaborare, de la șofer (în vehicul), de la punctele de vânzare din capatele liniilor de transport, precum și de la sediul operatorului de transport public. Nu există echipamente inteligente sau

automate care să permită modalități de plată flexibile pentru călători, interacțiune cu călătorii, siguranța valorilor, etc. Din punct de vedere al achiziției tichetelor de călătorie, nou sistem de e-ticketing este în curs de implementare. Acesta va permite extinderii gamei de posibilități de achiziție a biletelor.

3. Sistem de informare pasageri: În municipiul Reșița nu există Sistem de Informare Dinamică a Călătorilor, pasagerii nu sunt informați cu privire la intervalele orare de deplasare a autobuzelor iar harta traseelor nu este afișată în nicio stație existentă.

4. Stații pentru călători

Din cele 118 stații interoperabile sunt folosite doar 85%, având 18 puncte de oprire nefolosite. Majoritatea stațiilor date în exploatare nu beneficiază de următoarele:

- Alveole (cu scopul de a nu genera congestii datorate timpului de urcare/coborâre a călătorilor) 8%
- Copertine și bănci pentru călători
- 37% din stații sunt acoperite,
- 32% din stații au bănci,
- 27% din stații sunt acoperite și au cel puțin o bancă
- Informații sugestive privind traseele și programele autobuzelor ce frecventează linia respectivă
- Indicații clare cu privire la locul de oprire al autobuzelor

Figură 2-18 Imagini cu stații de așteptare a mijloacelor de transport public. Sursa: Consultantul, Primaria Mun. Reșița

Situația tuturor stațiilor din municipiul Reșița se regăsește în cadrul Anexa 1 la prezentul studiu de oportunitate.

Stațiile de transport în comun trebuie să ofere confort călătorilor în timpul în care aceștia așteaptă mijlocul de transport, acestea putând oferi și alte servicii călătorilor precum achiziționarea de titluri de călătorie, informații cu privire la trasee, orar, timpul de așteptare în stație etc. Din datele colectate de către Consultant, rețeaua de transport a municipiului Reșița are cel puțin 118 de stații care au fost analizate din punct de vedere al dotărilor și a facilităților pe care acestea le oferă călătorilor. A fost realizată o grilă de evaluare în care a fost acordat câte un punct pentru fiecare criteriu.

Criteriile sunt următoarele:

Dacă stația este amenajată (dacă este amenajat scuar pentru oprirea autobuzelor sau refugiu pentru călători

Dacă stația este dotată cu bănci de așteptare (au fost evaluate și numărul de locuri pe care le oferă)

Dacă stația are afișat indicativele liniilor de transport public pe care le deservește

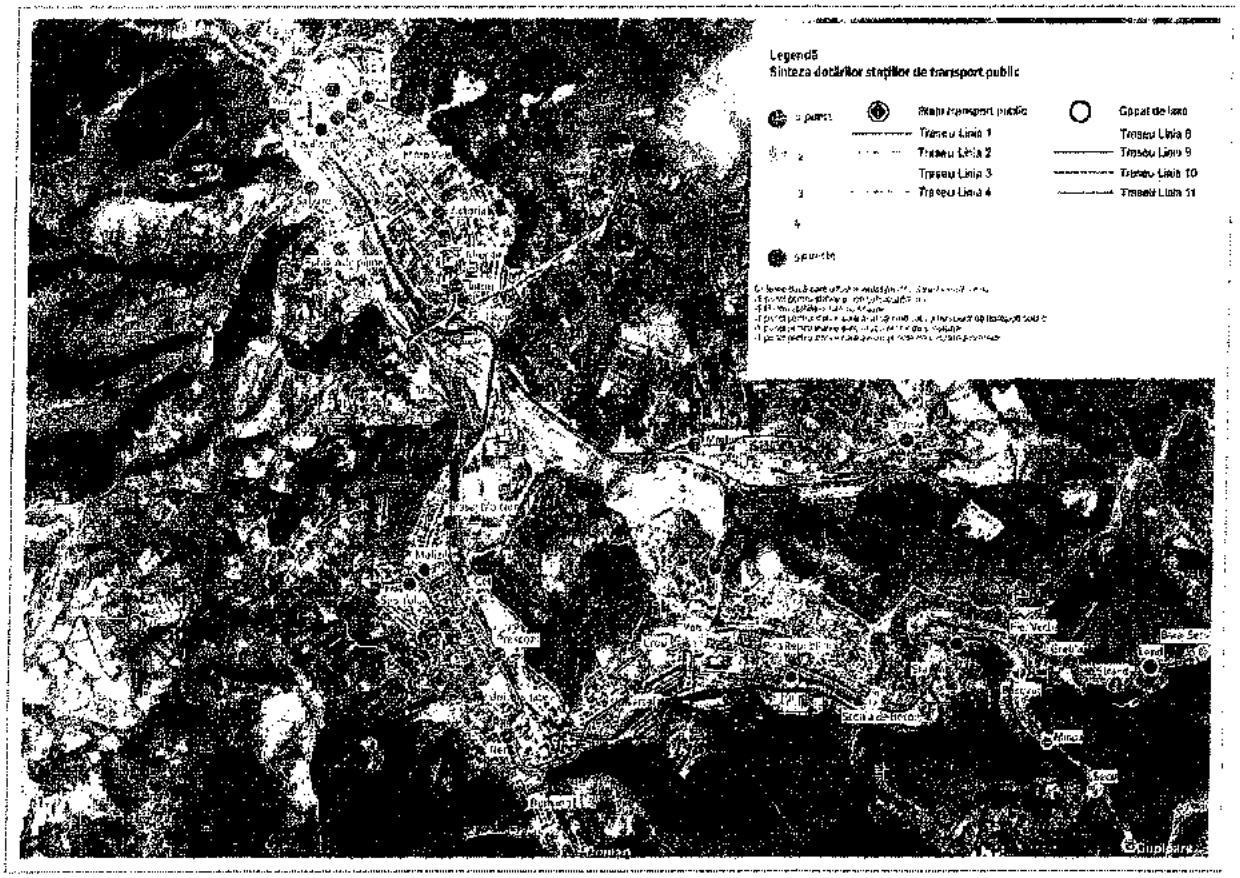
Dacă stația are afișată harta întregii rețele de transport public

Dacă stația are afișat orarul de circulație ale autovehiculelor de transport public

Dacă stația permite achiziționarea de legitimații de transport (bilete), fie prin automate sau chioșcuri de unde acestea se pot cumpăra

Dacă stația permite panotajul publicitar.

Cartograma următoare prezintă distribuția spațială a stațiilor și punctajul pe care l-a obținut fiecare stație. Punctajul maxim care putea fi obținut este de 7 puncte, nicio stație neîndeplinind toate criteriile de evaluare.



Figură 2-19 Localizarea și punctajul dotărilor stațiilor de transport public din mun. Reșița

În ansamblul ei rețeaua de stații de transport oferă foarte puține facilități și dotări călătorilor, din acest punct de vedere, confortul călătorilor fiind foarte scăzut. Dintre stațiile cu puține dotări, cele mai multe sunt localizate pe traseele secuendare, care fac legătura cu satele care aparțin de municipiul Reșița acestea nefiind dotate decât cu plăcuța care îi indică prezența. Stațiile cu cele mai multe dotări se află pe arterele pe care circulă și cei mai mulți călători (Bd. Revoluția din Decembrie, Bd. Republicii, str. Traian Lalescu) și care sunt deservite și de cele mai multe trasee.

Municipiul Reșița nu are prevăzut în cadrul serviciului de transport, un sistem de management integrat al traficului care să acorde prioritate mijloacelor de transport public în intersecții și nici sistem de e-ticketing.

2.3. Analiza principalelor probleme și nevoi identificate

Probleme și nevoi privind dezvoltarea serviciului de transport

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general, desfășurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale , în scopul asigurării transportului public local.

Având în vedere repartiția populației municipiului Reșița și 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.

În condițiile în care în prezent seviciul de transport public este asigurat de un operator privat, principalele probleme cu care se confruntă sistemul de transport public urban al municipiului sunt:

- Lipsa unei soluții de transport public eficientă și prietenoasă cu mediul la nivelul întregului sistem de transport.
- Vechimea foarte mare a flotei de vehicule aflată în exploatare.
- Lipsa unei coerențe în organizarea transportului public prin anularea unei linii de transport tradiționale deservită de tramvai, pe traseul principal și înlocuirea acesteia cu o soluție provizorie. Această situație a condus pe de o parte la scăderea atractivității sistemului de transport public și pe de altă parte la creșterea poluării mediului.
- Lipsa confortului și calității serviciului de transport.
- Rigiditate în organizarea transporturilor și tendința de a elimina din calitate și confort pentru atingerea profitabilității, în detrimentul călătorilor.
- Lipsa unei prioritizări clare a mijloacelor de transport public în raport cu celelalte vehicule în intersecții și puncte de joncțiune ale rețelei.
- Traseele mijloacelor de transport în comun sunt congestionate și în cele mai multe cazuri deteriorate din cauza inexistenței unei șosele de centură care să ocolească municipiul, traficul de tranzit fiind intens în interiorul orașului.

Conform PMUD Reșița, una dintre cele mai mari probleme cu care se confruntă sistemul de transport public din municipiul Reșița este lipsa unei infrastructuri rutiere care să permită desfășurarea activității de transport în condiții optime. Astfel, se crează nevoia de implementare a unor acțiuni de modernizare și reabilitare a

străzilor, reorganizarea traseelor pentru deservirea tuturor categoriilor sociale, dar și managementul traficului sunt intervenții cu efecte pozitive asupra sistemului de transport public urban.

Prin dezvoltarea serviciului de transport public în municipiul Reșița se vor asigura condițiile necesare pentru dezvoltarea mobilității urbane prin punerea la dispoziție a unei infrastructuri menite să încurajeze mijloacele de transport alternative, astfel încât orașul va asigura populației un transport public de calitate care va încuraja renunțarea la autoturismele personale și implicit reducerea emisiilor poluante cauzate de deplasările motorizate.

Oportunitatea/necesitatea privind dezvoltarea serviciului de transport

Pentru dezvoltarea sistemului și serviciului de transport public este necesar și obligatoriu încheierea unui contract de delegare a serviciului către un operator de transport public, cu respectarea normelor legale aflate în vigoare și a directivelor europene.

Necesitatea dezvoltării serviciului de transport public este cu atât mai mare cu cât interrelația dintre modalitățile de transport public și cele de transport cu autoturismul personal este binecunoscută, acesta din urmă fiind principala cauză a poluării cu emisii GES.

Serviciul de transport public local al Municipiului Reșița are un grad scăzut de atractivitate, fapt ce conduce către deplasarea cu autoturismul personal. Deplasarea cu autoturismul personal nu îmbrățișează conceptual de mobilitate durabilă care presupune accesarea mijloacelor de transport de mare capacitate (nepoluante sau cu emisii foarte scăzute), sau deplasarea cu bicicleta ori pe jos.

Prin urmare, implementarea proiectelor propuse în Planul de Mobilitate Urbană este direct relaționată de implementarea proiectului de Reabilitare drumurilor și intersecțiilor acestora pe traseul liniilor de transport public, proiectele trebuind să fie sincronizate astfel încât exploatarea vehiculelor electrice să se realizeze pe o infrastructură tehnică la standarde.

Nevoile existente la nivelul municipiului Reșița pentru dezvoltarea serviciului de transport public sunt:

- Dezvoltarea serviciului de transport public local pentru deservirea optima a locuitorilor municipiului
- Achiziționarea de parc rulant nou
- Achiziționarea Depoului
- Reabilitarea căii de rulare a tramvaiului
- Achiziționarea de material rulant nou pentru operarea cu tramvaiul
- Modernizarea stațiilor de așteptare a mijloacelor de transport
- Imbunatatirea indicatorilor de eficienta economica a operatorului
- Imbunatatirea indicatorilor de exploatare a operatorului.

Luând în considerare situația actuală, necesitatea dezvoltării serviciului de transport public în municipiul Reșița trebuie să reprezinte o prioritate atât pentru autoritățile locale cât și pentru locuitorii orașului, întrucât un sistem de transport eficient și durabil, accesibil și economic va contribui pozitiv la dezvoltarea orașului și la creșterea calității vieții locuitorilor. Mai mult decât atât, îmbunătățirea calității vieții și a mediului urban va crea un mediu atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi și pentru turiști, care învață sau muncesc în oraș.

Scopul ultim este acela de a crea un spațiu municipial care îndeplinește condițiile optime pentru facilitarea deplasărilor la locul de muncă și la educație, care să ofere populației un sistem de mobilitate urbană eficient - mai ales în timpul orelor de vârf și care să fie optim din punct de vedere al eficienței întregii rețele urbane.

Modificări ale traseelor și reintroducerea transportului electric

Pentru a crește aria de deservire și numărul de potențiali utilizatori ai transportului public, în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă au fost propuse o serie de modificări ale traseelor actuale și au fost propuse două noi linii, precum și reabilitarea și reintroducerea transportului public realizat cu tramvaiul.

Conform PMUD Reșița traseele noi propuse sunt:

1. Traseu A – Kaufland – bdul Muncii – strada P.Maior – Universitate – Nera și retur pe bdul Muncii. Traseul asigură o alternativă locală la linia principală, deservind legătura dintre cartierul Moroasa și Govândari (noi areale care cuprind străzile Calea Caransebeșului, strada Făgărașului și strada Țarcului, precum și Valea Domanului). Traseul va suferi modificarea capetelor de linie după implementarea serviciului de transport cu tramvaiul, prin extensie spre Fabrica de Pâine respectiv Marginea cu suprapunerea parțială a traseului cu cel de tramvai. Acest traseu va fi analizat, alături de întreaga ofertă de transport, într-un studiu de trafic detaliat pentru optimizarea planului de transport la modernizarea transportului electric. Acest traseu va folosi stațiile de transport public existente și va asigura și legătura între Gara Reșița Nord și Spitalul Județean Caraș Severin.
2. Traseu B – va parcurge următoarele puncte principale: zona Intim – strada Căminelor, Valea Terovei cu acces în zona Industrială prin Poarta 2 (sau cu intrarea prin fosta zonă UCMR turnate) – pod Mociur, strada Fântânilor – noua zonă de dezvoltarea pe amaplasamentul fostului CET – bdul Revoluției din Decembrie – strada G.A. Petculescu – strada Oțelului – ieșire pasaj Nera și retur, cu includerea intersecției urcare – coborâre pasaj Nera în zona joncțiunii dintre strada Libertății/Independeței.

Pe lângă aceste noi trasee propuse, prin HCL Reșița nr. 244/2015 au fost propuse și extinderi ale unor linii actuale , cu scopul de a crește gradul de acoperire și gradul de utilizare prin creșterea accesibilității populației.

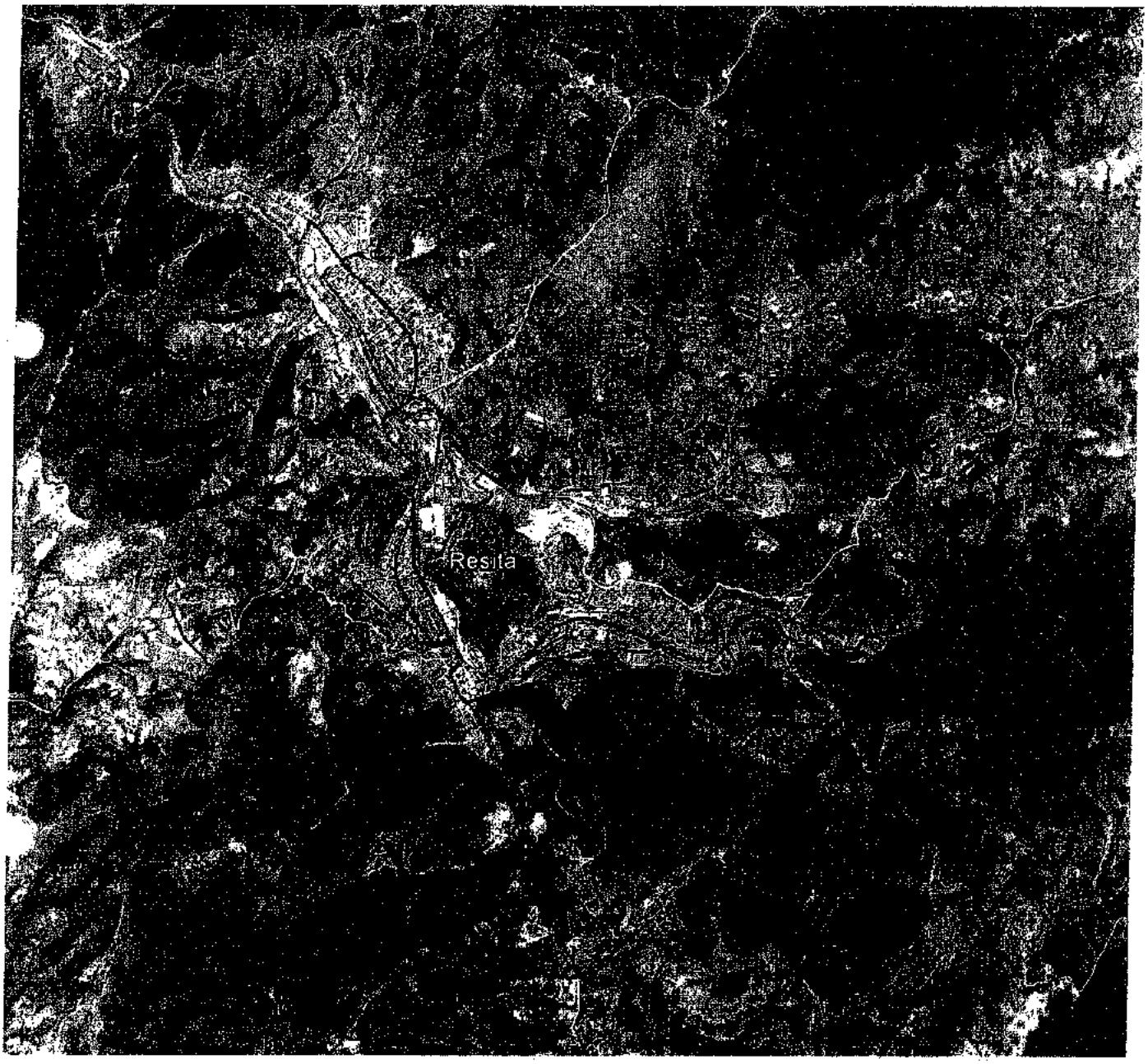
- Traseul Piața Republicii – Secu: se propune extinderea și înființarea de noi stații în satele Secu și Cuptoare
- Traseul Intim – Terova: se propune extinderea liniei cu 900 de metri către interiorul satului Terova
- Traseul Intim – Moniom: se propune extinderea liniei în interiorul satului Moniom cu 2 km prin crearea unei bucle și înființarea a două noi stații de așteptare
- Traseul Nera – Doman: se propun două variante de extinderi: prima variantă presupune mutarea capătului de linie din Doman cu 600 de metri, iar cea de-a doua presupune mutarea capătului cu circa 1400 de metri și înființarea a trei noi stații.

Prin aceeași hotărâre a Consiliului Local Reșița sunt propuse spre analiză două noi linii de transport, distincte de cele propuse în PMUD, după cum urmează:

1. Poiana Golului – Nera, un traseu care face legătura între Colonia Poiana Golului și centrul orașului, unde utilzatorii vor avea posibilitatea de a face schimbul către alte linii de transport care să îi ducă în alte zone de interes din municipiu. Poiana Golului este o comunitate relativ izolată, deși la o distanță foarte mică de centrul administrativ al orașului, izolarea fiind dată de relief, fiind situată pe o culme deluroasă, accesul realizându-se anevois pe o alee asfaltată, dar care este într-o stare de degradare avansată, în această zonă existând aproximativ 90 de locuințe.

2. Calea Caransebeșului – Str. Făgărașului – str. Țarcului la întors și la dus pe Bdul Republicii, cu posibilă relație de legătură cu trada Progresului și stația CFR Reșița Nord.

Aceste propuneri vor fi analizate în cadrul unui studiu de trafic care să fundamenteze amplasarea stațiilor, capacitatea de transport precum și frecvența și programul de circulație.



Figură 2-20 Configurația traseelor de transport public conform propunerilor

Reintroducerea transportului public efectuat cu tramvaiul

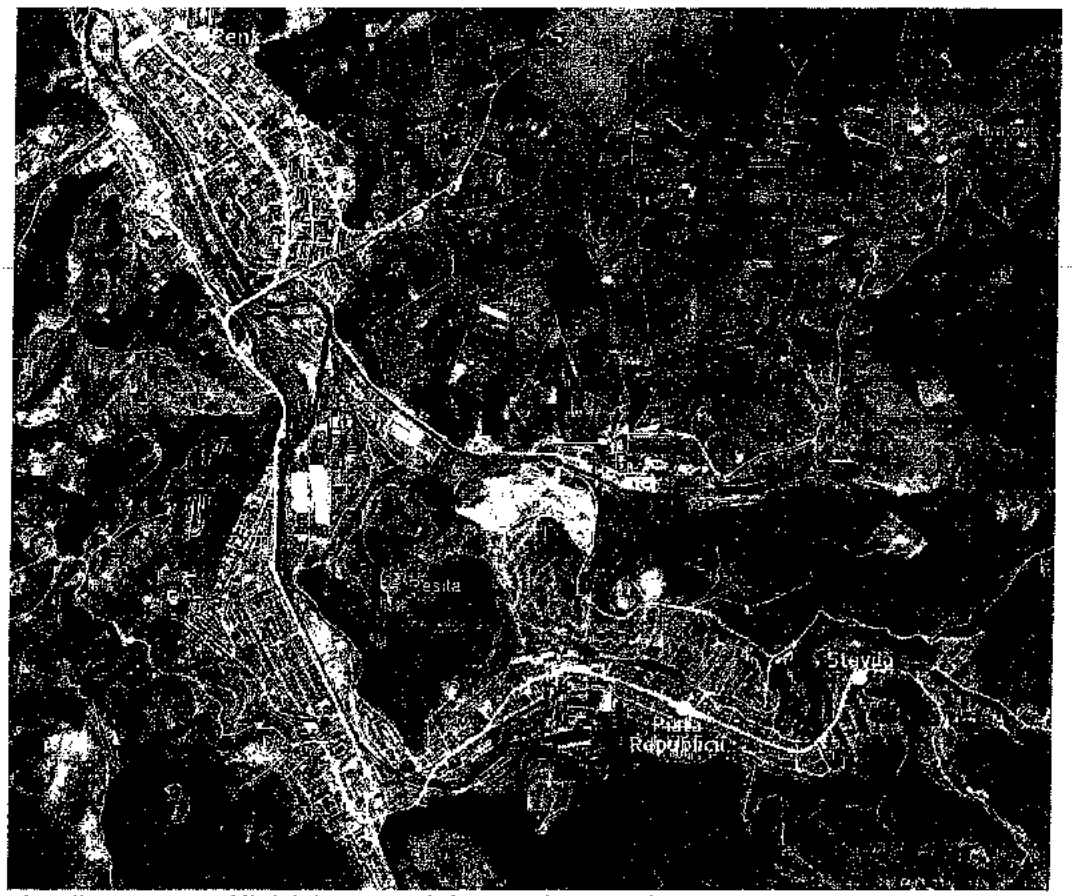
În Municipiul Reșița a fost înființat sistemul de transport public cu tramaiul în anul 1988 pe două trasee (1 și 1b), rețeaua însumând aproape 10 km de linie dublă, care traversează orașul pe aproape toată lungimea acestuia, capătul din nord fiind situat la bucla de întoarcere Renk iar capătul de sud la bucla de întoarcere Stavilă, cu bucle intermediare între aceste două capete, cea mai utilizată fiind cea de la Piața Republicii.

Din cauza degradării căii de rulare, a rețelei fir-contact și a vechimii materialului rulant, care nu mai asigura o viteză de circulație corespunzătoare și care genera costuri de întreținere foarte mari, în anul 2011 s-a decis sistarea transportului public efectuat cu tramvaie în municipiul Reșița.

În PMUD Reșița a fost analizată opțiunea modernizării întregii infrastructuri pentru transportul cu tramvaiul (cale de rulare, rețea de contact, stație de redresare, depou, achiziție de tramvaie noi), fiind identificată ca sursa de finanțare Prioritatea de Investiții 4.1 a POR 2014-2020, REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON ÎN MUNICIPIILE REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ PRIN INVESTIȚII BAZATE PE PLANURILE DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ, dezvoltarea transportului cu tramvaiul fiind una din investițiile care sunt eligibile pe această prioritate de investiții.

În acest context, în vederea stabilirii parametrilor și a clauzelor specifice pentru transportul cu tramvaiul în Contractul de Servicii Publice trebuie menționate cu titlu de clauză suspensivă toate prevederile referitoare la transportul realizat cu tramvaiul, acestea trebuind să intre în vigoare doar dacă se vor face investițiile și se va realiza transportul cu tramvaiul.

Scopul realizării investiției în reabilitarea și modernizarea sistemului de transport public cu tramvaiul este susținerea creștei cotei modale a transportului public prin crearea unui sistem de transport modern, sigur, confortabil și rapid prin printr-o infrastructură dedicată "oferind municipiului un coridor de transport ecologic și prietenos cu mediu pe axa nord-sud, conectând cele două nuclee urbane majore ale localității, mai ales conectând centru civic al orașului de zona nordică rezidențială"[2].



Figură 2-21 Traseul liniei de tramvai și capetele acesteia

[2] PMUD Reșița, SC Metroul SA, 2016, pag. 287

Linia de tramvai propusă va prelua în întregime călătorii care actualmente folosesc linia Mol-Piața Republicii, urmând ca frecvența să varieze între 5 minute la orele de vârf la 10 minute în afara orelor de vârf, fiind estimat un număr de 8 vagoane care vor circula cu o viteză medie de 20 de km/oră.

Tabel 2-3 Parametrii de operare estimați pentru linia de tramvai

Renk - Piata Republicii	10 km	104	76	20	31	2080	694240

Potrivit acestor parametri, este estimat că într-un an de zile, distanța parcursă pe această linie de tramvai este de aproape 700.000 de kilometri, față de linia actuală Mol-Piața Republicii pe care sunt efectuați 849146 de km/an dar care cuprinde și capetele Fabrica de Pâine și Marginea.

Concluzii ale situației actuale

a. Există un număr de 6 trasee licențiate, deservite de către operatorul căruia i se deleagă gestiunea printr-un număr zilnic de 18 autobuze, din totalitatea parcului rulant compus din 18 autobuze
b. Dotările și facilitățile existente în stații sunt, în general, deficitare;
c. Timpii de așteptare în stații sunt ridicati, în condițiile unor frecvențe scazute ale sosirilor în stații pentru toate liniile ce deservesc o anumită stație, ceea ce determină ineficiență a serviciilor. Există, prin urmare, oportunitatea de eficientizare a serviciilor prin reducerea frecvenței sau eliminarea liniilor redundante;
d. Variațiile orare ale cererii sunt semnificative, ceea ce conduce la necesitatea modificării frecvențelor și schimbarea programului de transport;
e. Operatorul de transport furnizează serviciul de utilitate publică pe baza unui contract de delegare a serviciilor;
f. Sistemul de achiziționare și validare a biletelor de călătorie prin cumpărare directă de la încasator în autobuz este ineficient din cauza numărului mare de personal implicat ;
g. Sistemul de control din mijloacele de transport este eficient, ceea ce determină un procent scăzut al călătoriilor frauduloase
h. Operatorul dispune de mijloace de transport învechite moral și fizic și nu satisfac cerințele minime de mediu.

3. SCENARII ALTERNATIVE PRIVIND ÎNFIINȚAREA și DELEGAREA SERVICIULUI

Considerații Generale

Această secțiune din acest document 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; și
iv. Procesul de selectare a Operatorului.

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

3.1. Scenarii alternative de delegare: delegarea directă către operator orășenesc, delegarea prin procedură competitivă

Descriere

În vederea stabilirii scenariilor alternative de delegare, se va analiza:

- Scenariu 1: Introducerea serviciului de transport public prin delegarea unui operator orășenesc
- Scenariu 2: Introducerea serviciului de transport public prin delegarea unui operator intern
- Scenariu 3: Introducerea serviciului de transport public prin delegarea unui operator extern

Scenariul 1 – Gestiune directă către un operator Orășenesc

Caracteristicile Gestiunii directe către o Companie Municipală

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local poate fi îndeplinită de o Autoritate Locală care acționează prin intermediul unei societăți cu răspundere limitată sau unei societăți pe acțiuni (denumită în continuare" companie municipală").

Compania Orășenească se înființează prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcționează în conformitate cu Legea 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată.

Sarcinile îndeplinite de Compania Orășenească sunt finanțate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală poate furniza active companiei municipale, astfel încât compania să poată îndeplini sarcini municipale.

Activitatea din cadrul Companiei Municipale este contabilizată de către Compania Municipală. În cazul în care Compania Municipală efectuează și alte activități, care nu sunt legate de Obligația de Serviciu Public, acele alte activități trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensației pentru serviciu public.

Companiile orășenești sau municipale sunt Operatori Interni în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator intern își va păstra statutul de operator intern atâta timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității sale contractante, conform articolului 5 alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Compania municipală care nu este operator intern poate participa la proceduri competitive pe raza teritorială a autorității sale contractante, precum și pe alte teritorii, în acest scop având același statut ca și o companie privată.

Procedura de atribuire a Serviciului Public

Conform Legii române nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei Societăţi Comerciale [3]. Aceasta poate fi o societatea comercială nou înființată sau (în conformitate cu Legea 92/2007) o Societate Comercială creată prin restructurarea unei Regii Autonome, al cărei capital social este deţinut integral sau parțial de către autoritatea publică (Operator Intern).

Obligația de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unei Companii Orășenești prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local. Atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

Cerințele Obligației de Serviciu Public

Domeniul de aplicabilitate a obligațiilor de serviciu public impuse unei companii municipale este definit în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local [4].

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice trebuie:

- ✓ să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză;
- ✓ să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- ✓ să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- ✓ să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- ✓ să stabilească standardele de calitate a serviciului;
- ✓ să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
- ✓ să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

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.

În cazul atribuirii directe, mecanismul de calculare a compensației care urmează a fi plătită operatorului intern sau în baza unei norme generale este cel descris în Anexa la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, astfel:

Efect financiar net = Costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public

Minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză

3 Ca excepție, în baza articolului 28 din Legea 51/ 2006, o Regie autonomă poate presta servicii de utilități publice numai pentru o perioadă limitată de timp, până la finalizarea proiectelor finanțate din fonduri UE sau IFI.

4 Contracte model de serviciu public sunt disponibile pe inforegio.ro

Minus sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației/obligațiilor de serviciu public în cauză

Plus un profit rezonabil

Procesul de selectare a Operatorului

Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite expres, la Articolul 5 alin. (2), dacă legislația națională nu interzice acest lucru, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern.

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 140/2017 al președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a Modalitatii de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la Articolul 2, care face referire la prevederile integrale ale de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, în care este prevazut, la art. 5, alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridica distincta asupra Becleana municipalitatea sa aiba controlul integral.

Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 respectiv. Autoritatile contractante au obligatia de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel putin un an inainte de atribuirea directa, cel putin informatii referitoare la numele și adresa autorității competente tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Avantaje/dezavantaje ale Scenariului 1

Criteriu	Avantaje	Dezavantaje
Administrative	Nu este necesară modificarea organigramei Primariei, prin includerea unui nou compartiment	Este necesară publicarea unui Anunț de intenție în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract servicii publice Obligația încheierii unui nou contract de servicii publice, tinând cont de faptul că prezentul contract de delegarea gestiunii este încă valabil
Economico-Financiare RIR/E Nivel redeventa Nivel tarifare Nivel compensatie Profit rezonabil Cost/km Cost/călător	Control asupra costurilor de operare Subvențiile acordate pot fi reduse substanțial față de nivelul actual în cazul moderniazării și eficientizării operatorului	Necesitatea susținerii transportului public prin subvenții

Criteriu	Avantaje	Dezavantaje
Procedurale	Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public	Necesită avizul de Consiliul Concurenței
Acces la finanțare europeană Cost investițional Finanțare nerambursabilă obținută	Eligibilitate pentru achiziția de autobuze/tramvaie sau alte intervenții în infrastructură	
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	Actualii angajați ai operatorului vor trebui preluați de către operatorul orășenesc Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operarii serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbană	
Mediu Nivel CO_2 Nivel noxe	Nu are impact	Nu are impact

Scenariul 2 – Gestiune delegată către un operator Extern

Caracteristicile gestiunii delegate unui Operator Extern

O autoritate a administrației publice locale poate încredința îndeplinirea sarcinilor sale unei entități care nu are calitatea de Operator Intern. O astfel de entitate poate fi o companie privată sau o companie municipală care nu a făcut obiectul unei Atribuiri Directe în acea jurisdicție sau în orice altă jurisdicție.

Sarcinile se încredințează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

Sarcinile efectuate de un operator extern sunt finanțate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritatea administrației publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini sarcinile municipale.

Procedura de atribuire a Serviciului Public

Un operator extern trebuie să își asume obligația de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Autoritatea Locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetățenilor.

Un operator extern își asumă obligația de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obțină de la călători și/sau în schimbul unei Compensații pentru serviciu public.

Cerințele Obligației de Serviciu Public

Sfera de aplicare a obligației de serviciu public asumată de un operator extern este descrisă în detaliu în contractul de servicii publice, care este reprezentat de contractul de delegare de gestiune, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local.

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, contractele de servicii publice:

- ✓ să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză,
- ✓ să stabilească, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces,
- ✓ să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii,
- ✓ să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități;
- ✓ să stabilească standardele de calitate a serviciului,
- ✓ să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură; și
- ✓ să indice proprietarul activelor utilizate pentru furnizarea serviciilor de transport, mai ales materialul rulant și infrastructura;

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.

Procesul de selectare a Operatorului

Operatorul extern se selectează pe baza unei licitații organizată de Autoritatea Locală responsabilă.

Un contract de servicii publice cu un operator extern poate fi încheiat fără o procedură de licitație, în cazul în care există o perturbare a serviciilor sau un risc iminent ca o astfel de situație să apară. În astfel de situații, autoritatea administrației publice locale poate lua una din următoarele trei măsuri de urgență: (i) o măsură sub forma unei atribuiri directe sau (ii) un acord de prelungire a contractului de servicii publice sau (iii) o cerință impusă operatorului de a presta anumite servicii publice (în limita sferei de competență a acestuia). Aplicarea unei măsuri de urgență nu poate depăși doi ani.

Cu toate că Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puțin de 1.000.000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300.000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2.000.000 de Euro și, respectiv, la 600.000 de kilometri), nu există o atare dispoziție în legislația națională.

Atribuirea directă în Situație de Urgență, care se desfășoară în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 este scutită de obligația de notificare privind ajutoarele de stat. Tot astfel, atribuirea rezultată în urma unor proceduri competitive de atribuire este scutită de notificare, cu condiția ca compensația acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.

Avantaje/dezavantaje ale Scenariului 2

Criteriu	Avantaje	Dezavantaje
Administrative	Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment	Este necesară publicarea unui Anunț de intenție în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract servicii publice Obligația încheierii unui nou contract de servicii publice, ținând cont de faptul că prezentul contract de delegare a gestiunii este încă valabil
Economico-Financiare RIR/E Nivel redeventa Nivel tarifare Nivel compensație Profit rezonabil Cost/km Cost/calator	Subvențiile acordate pot fi reduse substanțial față de nivelul actual	Necesitatea susținerii transportului public prin subvenții Nu există un control direct asupra costurilor de operare
Procedurale		Se realizează procedura de atribuire a serviciului public
Acces la finantare europeană Cost investițional Finantare nerambursabilă obtinuță	Eligibilitate pentru achiziția de autobuze sau alte intervenți în infrastructură, în condițiile reglementării privind Ajutorul de Stat	
Social Călători deserviți, Populație totală deservită, Evoluție cotă modală, Număr locuri de muncă, Accesibilitatea financiară a populației la serviciu,		Necesitatea preluării angajaților din compania orășenească, altfel există riscul de somaj

Criteriu	Avantaje	Dezavantaje
Categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități		
Mediu Nivel CO_2 Nivel noxe	Nu are impact	Nu are impact

3.2. Fundamentarea atribuirii directe a contractului

Modul de administrare selectat pentru realizarea serviciilor de transport public în municipiul Reșița este cel al unei delegări directe a serviciilor către un operator orășenesc, ținând cont de motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică această alegere.

Prin realizarea serviciului de transport public din Reșița, reprezentantul Autorității administrației publice locale al municipiului Reșița (Consiliul Local), urmărește în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare economico- socială a municipiului, 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 muncipiului pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de eficiență managerială;
- îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- promovarea reabilitării 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;
- reducerea nivelului de CO_2 provenit din transportul motorizat.

Mai mult, selectarea modului de operare prin gestiune directă către un operator orășenesc se justifică întrucât operatorul existent SPEDITION RO-A TIR SRL a înregistrat un profit mare / km, de 3 lei, acoperit din acordarea unei subvenții supraestimate de către Primărie.

Cheltuieli (lei)	6,004,838	5,760,394	7,383,611
Venituri (lei)	8,432,994	8,756,989	8,399,340
Nr. kilometri (kilometri)	1,130,405	1,001,355	1,098,669

Cost/km (lei)	**5.312112**	**5.7526**	**6.720506**
Venit/km (lei)	7.460153	8.745139	7.645014
Compensatie/km (lei)	2.14804	2.99254	0.924508

Din această perspectivă dar și datorită oportunității de accesare a fondurilor nerambursabile în vederea dezvoltării transportului urban prin reducerea emisiilor CO_2 – achiziție material rulant ecologic și lucrări de infrastructură, municipalitatea a înființat un nou operator, Societatea Transport Urban Reșița SRL, acesta urmând să înceapă activitatea pe data de 23 decembrie 2017, după atribuirea contractului de operare.

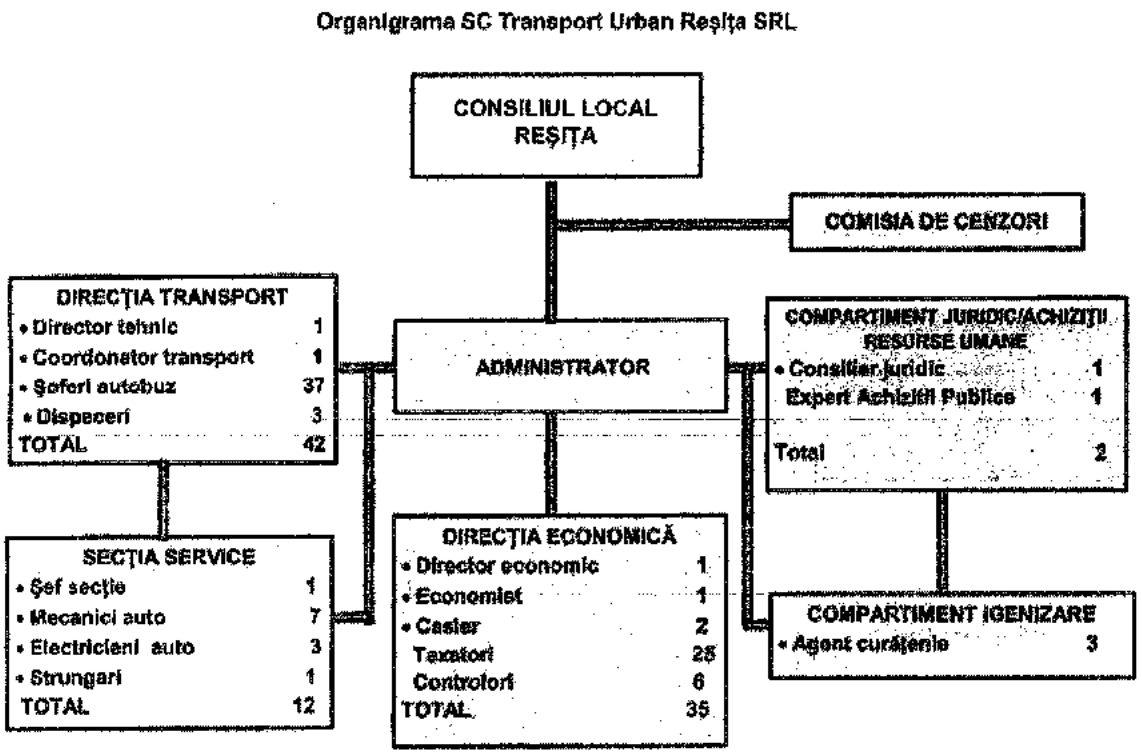
Din punct de vedere al preivziunilor de nr. de kilometri, venituri anuale, cheltuieli anuale, venit/km, cost/km, s-a realizat o previziune plecând de la programul de transport stabilit pentru anul 2018 și Planul de Afaceri realizat pentru SC Transport Urban Reșița SRL, fiind ajustate doar valorile cheltuielilor cu combusibilul (de la 1,500,000 lei/an la 2,500,00 lei/an având în vedere parcul de autovehicule pe care îl are în dotare și cu care va realiza obligația de serviciu SC TUR SRL, rezultând, în mod sintetizat următorii indicatori:

Cheltuieli (lei)	8,279,360
Venituri (lei) (din prestarea serviciului)	6,068,230
Nr. kilometri (kilometri)	1,056,016
Cost/km (lei)	**7.8402**
Venit/km (lei)	5.7463
Compensatie/km (lei)	1.2602
Compensație/an (lei)	1,330,769

Capitalul social subscris și vărsat al societății Transport Urban Reșița SRL este de 630.000 lei, din care: 630.000 lei, aport în numerar, fiind împărțit într-un număr de 900 acțiuni, cu o valoare nominală de 700 lei/acțiune. Societatea are drept unic acționar, Consiliul Local al municipiului Reșița, care deține 100% din capitalul social.

Societatea „Transport Urban Reșița SRL" a fost înființată prin HCL nr. 317/29.11.2016 și are ca scop preluarea activității de transport public de persoane, printr-o reorganizare a conceptului de transport și dezvoltarea acestuia prin prisma cerințelor UE. Principalele motive care au contribuit la înființarea unui nou operator sunt legate de faptul că serviciile de transport public de persoane oferite de societatea SPEDITION RO-A TIR SRL nu se încadrează în niciuna dintre normele și filozofia privind transportul public de persoane promovată de UE, care subliniează că asemenea activitate nu are ca fundament profitul, ci efectuarea unui serviciu cât mai apropiat de dorințele călătorilor, care înseamnă confort, regularitate și un preț al transportului convenabil, funcție de puterea financiară a zonei în care acesta se efectuează. Gradul valoric al subvenției acordate operatorului SPEDITION RO-A TIR SRL au atins cifre nejustificat de mari, în condițiile în care societatea nu a procedat la investiții care să aducă pe lângă condiții de călătorie superioare și la o scădere a costurilor referitoare la consumul de carburanți pe fiecare mijloc de transport și o optimizare a programelor de transport și adaptarea acestora la fluxul de călători la anumite ore. Operatorul SPEDITION

RO-A TIR SRL dispune de mijloace de transport învechite moral și fizic și nu satisfac cerințele minime de mediu.



Figură 2-22 Organigrama Societății „Transport Urban Reșița" SRL
Sursa : HCL nr. 102/09.2017 (Anexa nr.1)

Argumentarea alegerii operatorului orășenesc „Transport Urban Reșița" SRL este susținută atât de modul de îndeplinire a cerinței privind nivelul rezonabil al profitului înregistrat, cât și de situația economico-financiară (venituri și cheltuieli înregistrate, cost / km).

MODUL DE ÎNDEPLINIRE A CERINȚEI PRIVIND NIVELUL REZONABIL AL PROFITULUI

În ceea ce privește evaluarea modului de îndeplinire a cerinței privind nivelul rezonabil al profitului pentru cei doi operatori analizați, se va opera un exercițiu de calcul al ratei de rentabilitate a capitalului, folosind formula de calcul ROE = Profit net/Capitaluri proprii. În urma calculării ROE, va fi comparată valoarea obținută cu rata de rentabilitate stabilită la data publicității de Consiliul Concurenței și însușite de MDRAP de 3.77% la care se vor adăuga 100 de puncte procentuale:

1. **În cazul SPEDITION RO-A TIR SRL**, valorile privind rezultatul net și capitalurile proprii au fost utilizate din Bilanțurile contabile ale operatorului din anul 2016:

ROE = Profit net/Capitaluri proprii ≤ 3.77

ROE = 5,682,447/ 5,809,762= 0.978086021, la care se adaugă 100 de puncte procentuale, rezultând 97.80, cu 94.03 puncte procentuale mai mult decât limita de 3.77, astfel încât rata de rentabilitate a operatorului este mare și corespunde cu cea a unei societăți profitabile.

O rentabilitate mare a capitalurilor proprii înseamnă că o investiție materială mică a acționarilor a fost transformată într-un profit mare. În acest sens, serviciile de transport public de persoane oferite de

operatorul SPEDITION RO-A TIR SRL , nu se încadrează în niciuna dintre normele şi filozofia privind transportul public de persoane promovată de UE, care subliniază că o asemenea activitate nu are ca fundament profitul, ci efectuarea unui serviciu cât mai apropiat de dorinţele călătorilor, care înseamnă confort, regularitate şi un preţ al transportului convenabil, funcţie de puterea financiară a zonei în care acesta se efectuează.

2. **În cazul societăţii Transport Urban Reşiţa SRL,** nu se poate realiza o analiza a situaţiei prezente întrucât sociateta nu a realizat servicii de transport public călători, însă se va realiza o analiză a ratei de rentabilitate maxime pe care aceasta o poate avea, urmărindu-se ca această valoare să nu fie depăşită pe parcursul întregii sale activităţi.

Înainte de calculul propriu-zis, se realizează o estimare a veniturilor şi a cheltuielilor. Astfel, în ceea ce priveşte unele dintre cheltuielile estimate a fi înregistrate, exemplificarea modului de calcul:

- Cheltuielile cu redevenţele vor fi stabilite în conformitate cu OUG 54/2006 art. 4 alin. 2 - cu modificările şi completările ulterioare.

- Cheltuielile directe de operare în scopul prestării seviciului de transport public au fost stabilite ca un cost unitar pe kilometru de traseu parcurs (7.8402 lei /km) de către fiecare autobuz care se înmulţeşte cu numărul de kilometrii estimaţi însumând un total de 1056015.6 kilometrii anual.

- La calcularea cheltuielilor de personal s-a ţinut cont de tipul operatorului şi de condiţiile de angajare şi de remunerare la fiecare dintre aceştia, astfel s-a considerat că în cazul unui operator orăşenesc numărul de angajaţi va fi de 95 ceea ce conferă asigurarea unui flux continuu şi fluent. Valoarea totală a cheltuielilor cu salariile / an este de 3,422,000 lei, rezultând un salariu mediu brut de 3.001.75 lei.

- Cheltuielile cu combustibilul au fost calculate luând în calcul un consum mediu ponderat de 36 de litri la 100 de kilometrii parcurşi la autobuzele diesel si un preţ mediu de 5.5 lei pentru 1 litru de motorină achiziţionat.

În ceea ce priveşte estimarea veniturilor, premisele au fost următoarele:

- S-a estimat un număr de călători de 16000 luând în considerare capacitatea maximă de transport care va fi pusă la dispoziţia populaţiei prin cele 9 autobuze articulate, 9 autobuze de dimensiuni standard şi 4 microbuze care vor realiza 1056015.6 km/an. Astfel, se estimează venituri de 7,483,000 pe an, venitul / kilometru fiind 5,83419lei/km, în 2018.

- Valoarea subvenţiilor a fost deasemenea stabilită în funcţie de numărul de persoane care se încadrează categoriilor care pot beneficia de aceste compensaţii. În municipiul Reşiţa există un număr de 12412 de persoane cu handicap, 83 veterani de război şi văduve de război,836 eroi de martiri ai revoluţiei din decembrie 1989, 849 de beneficiari ai Legii 189/2000 (deportaţi), 1166 beneficiari ai legii 118/1990, 8152 de elevi, 9 elevi care locuiesc în cartierele limitrofe ale municipiului Reşiţa, 587 copii din cadrul centrelor de zi, 73 de cazuri sociale deosebite, 247 donatori de sânge, 488 persoane vârstnice din cadrul Centrului de servicii de asistenţă socială pentru persoane vârstnice şi 142811 pensionari sub 70 de ani cu domiciliul sau reşedinţa în municipiul Reşiţa. Numărul total al legitimaţiilor eliberate în vederea acordării facilităţilor privind transportul public este 167,672. Valoarea estimată a compensaţiilor/km pentru anul 2018 este -1.2602 lei şi valoarea estimată a subvenţiilor/anul 2018 este de 1330769.7 lei.

În cele ce urmează sunt prezentate informaţii cu privire la investiţiile realizate de căre „Transport Urban Reşiţa", investiţie a cărei finanţare a putut fi posibilă în urma obţinerii unui credit bancar pentru care societatea plăteşte o rată lunară, dar şi informaţii cu privire la cheltuielile şi veniturile estimate, astfel încât

să poată fi calculat profitul maxim rezonabil pe care societatea îl poate avea conform ratelor swap impuse de către Consiliul Concurenței.

Investiții realizate de către Societatea „Transport Urban Reșița" SRL:

Nr. crt.	Denumirea bunurilor	UM	Cantitate	Valoare totală (lei fără TVA)	Valoare totală (lei cu TVA)
1	Autobuze articulate	buc	9	1537814.27	1829999
2	Autobuze medie capacitate	buc	9	839495.798	999000
3	E-ticketing (etapa 1)	buc	1	109924.37	130810
TOTAL				2487234.44	2959809

Investiții de realizat de către Societatea „Transport Urban Reșița" SRL:

Nr. crt.	Denumirea bunurilor	UM	Cantitate	Valoare totală (lei fără TVA)	Valoare totală (lei cu TVA)
1	Microbuze	buc	4	386554.6	460000
2	E-ticketing (etapa 2)	buc	1	109924.37	130810
TOTAL				496478.97	590810

Cheltuieli previzionate:

I	Cheltuieli generate de consumul de resurse materiale	2018 (mii lei)	2019 (mii lei)	2020 (mii lei)
1	combustibil	2,499.86	2,499.86	2,499.86
1.1	piese de schimb	100	85	115
1.2	cauciucuri	200	230	230
1.3	obiecte de inventar(calculatoare, imprimante)	7	10	9
1.4	rechizite, alte materiale consumabile	1.5	3	3
	TOTAL I (1.1+1.2+1.3+1.4+1.5)	2,808	2,828	2,857

II	Cheltuieli generate de achiziția de servicii de la terți	2018 (mii lei)	2019 (mii lei)	2020 (mii lei)
2	Cheltuieli cu utilitățile			
2.1.	chirie sediu social	-	-	-
2.2	energie electrică	15	16	15
2.3	gaz	5	6	6
2.4	apă și canalizare	17	19	21

II	**Cheltuieli generate de achiziția de servicii de la terți**	**2018 (mil lei)**	**2019 (mil lei)**	**2020 (mil lei)**
2	Cheltuieli cu utilitățile			
2.5	Telecomunicații (abonamente internet+telefon)	3	3	3
2.6	pază parc	80	95	96
2.7	cheltuieli cu alte servicii furnizate de terți: întretinere și reparații, asigurări, consultanță, etc;	50	68	90
2.8	servicii curățenie	5	5	5
2.9	cheltuieli protocolul, publicitatea, delegații	5	6	6
2.10	colectare deseuri	5	5	5
2.11	taxe notariale	-	-	-
2.12	cheltuieli cu comisioane, onorarii (contr. împrumut)	-	-	-
	TOTAL II (2.1+2.2+2.3+2.4+2.5+2.6+2.7+2.7+2.8+2.9+2.10)	**285**	**223**	**247**

III	**Cheltuieli cu resursele umane**	**2018 (mil lei)**	**2019 (mil lei)**	**2020 (mil lei)**
3.1	cheltuieli cu salariile și asigurările sociale	3,532	3,593	3,700
3.2	cheltuieli cu tichetele de masă și ore suplimentare(32 ore)	160	170	180
3.3	cheltuieli cu pregatirea profesională (training)	0	0	0
	TOTAL III (3.1+3.2+3.3)	**3,692**	**3,763**	**3,880**

S-a luat în calcul o creștere cu 5% a salariilor pentru perioada 2018-2019 respectiv cu 3% pentru perioada 2020.

		2018 (mil lei)	**2019 (mil lei)**	**2020 (mil lei)**
IV	**Cheltuieli financiare(dob. împr.)**	375	339	308
V	**Amortizare**	1,323	1,323	1,323
VI	**Impozit pe profit**	16	3	12
TOTAL CHELTUIELI (TI+TII+TIII+TIV+TV+TVI)		**8,399**	**8,479**	**8,627**

Cheltuielile financiare sunt estimate conform graficului de împrumut.

VII	Venituri	2018 (mii lei)	2019 (mii lei)	2020 (mii lei)
7.1	din vânzări directe	6,161.0	6,172	6,363
7.2]	Subvenţii, gratuităţi, facilităţi	998.84	1,027	1,094
TOTAL VII (7.1+7.2+7.3)		7,160	7,199	7,457
TOTAL VIII (TOTAL VENITURI-TOTAL CHELTUIELI)		-1,239.5	-1,280.0	-1,169.9

Subvenţiile sunt notate conform Situaţiei actuale privind acordarea de facilităţii la transportul în comun.

Din datele proiecţiilor de buget pe perioada luată în analiză societatea va avea un bilanţ pozitiv şi acoperitor pentru rambursarea ratelor şi dobânzilor generate de credit.

Categoriile de cheltuieli indirecte stabilite la data intrării în vigoare a contractului de servicii publice, se pot actualiza, pe măsura identificării unor noi categorii de cheltuieli necesare a fi contabilizate separat. Aceste noi categorii de cheltuieli indirecte se vor aproba prin HCL, având la bază datele financiare înregistrate până la momentul respectiv, ale operatorului de transport.

Astfel, luând în considerare veniturile și cheltuielile totale previzionate și capitalurile actuale ale societăţii în valoare de 610,040 lei este determinat profitul maxim rezonabil pe care Societatea Transport Urban Reşiţa îl poate obţine conform art. 5(7) din „Decizia Comisiei din 20.12.2011 privind aplicarea art. 106 alin. (2) din TFUE în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensaţii pentru obligaţia de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredinţată prestarea unui serviciu de interes economic general" şi paragrafelor 36 şi 38 care fac referire la ratele swap în contextul determinării unui profit rezonabil din „Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensaţiilor pentru obligaţia de serviciu public".

An	Nivel maxim compensatie conform Reg CE 1370/2007	Cheltuieli	Venituri din bilete	Alte venituri	Profit net	Capitaluri proprii	ROE (%)	Limita ROE (%)	Profitul este rezonabil
2018	1,142,157	8,279,000	6,161,000	998,843	23,000	610,040	3.77	3.77	DA
2019	1,307,290	8,479,000	6,172,000	1,027,000	27,290	723,980	3.769	3.77	DA
2020	1,201,439	8,627,000	6,361,000	1,094,000	29,439	780,873	3.77	3.77	DA

Cost total 2018	8279000	lei
km total 2018	1056016	km
cost/km	7.839846	lei
Profit anual 2018	23000	lei
Profit /km	0.02178	lei
Venit anual bilete	6161000	lei
Venit/km	5.834194	lei
Compensatie/an	1330770	lei
Compensatie/luna	110897.5	lei
Compensatie/km	2.105083	lei

Conform veniturilor și cheltuielilor previzionate, prezentate mai sus, nivelul profitului maxim rezonabil pe care operatorul orășenesc îl poate avea în anul 2018 este de 23,000 lei. În anii 2019 și 2020, nivelul profitului maxim rezonabil pe care operatorul orășenesc îl poate avea este de 34,767 lei, respectiv 40,100 lei. Această creștere se datorează creșterii capitalurilor proprii ale companiei ca urmare a creșterii profitului dar și ca urmare a investițiilor realizate – creștere capital social. Sumele prezentate nu sunt definitorii, acestea pot fi diferite după caz, însă, la calcularea profitului net este imperios necesar a se lua în considerare nivelul profitului maxim rezonabil la care se vor adăuga 100 de puncte procentuale conform ratei swap relevante.

3.3. Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime

Modul de administrare selectat pentru realizarea serviciilor de transport public este cel al unei delegări directe a serviciilor, către un operator orășenesc, ținând cont de motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică această alegere.

Motive de ordin economic sunt descrise în continuare, aceste activități fiind asigurate de către operatorul economic orășenesc:

- Operatorul orășenesc asigură înlocuirea autobuzelor actuale cu unele în număr și tip corespunzatoare realizării programului de circulație și care satisfac condițiile impuse privind asigurarea circulației, confortul pasagerilor și protecția mediului;
- Operatorul orășenesc asigură eficientizarea transportului public și achizitionarea de autobuze pentru corelarea numărului de trasee cu numărul de autobuze din parcul auto al noului operator;
- Autoritatea Publică Locală asigură, din fonduri nerambursabile, realizarea investițiilor de modernizare a infrastructurii de tramvaie, de achiziție de tramvaie noi care să asigure rezerva necesară pentru desfășurarea activității în condiții optime în cazul defecțiunii unui tramvai;
- Operatorul orășenesc asigură respectarea reglementarilor legale privind omologarea, înmatricularea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloace de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
- Operatorul orășenesc asigură operatiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementarilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități;
- Operatorul orășenesc asigură starea tehnică corespunzătoare a mijloacelor de transport
- Operatorul orășenesc asigură spații în suprafață suficientă pentru parcarea mijloacelor de transport;
- Operatorul orășenesc asigură activitatea de dispecerizare și dotarile speciale pentru urmarirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport;
- Operatorul orășenesc asigură personalul calificat și vehiculele de interventie operativa;
- Operatorul orășenesc asigură respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregatirea profesionala, examinarea medicala și psihologica a persoanelor cu functii care concura la siguranta circulatiei;
- Operatorul orășenesc asigură menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- Operatorul orășenesc asigură respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizat în regulamentul serviciilor de transport public local;

- Operatorul orășenesc asigură furnizarea către autoritatea administrației publice locale a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local;
- Operatorul orășenesc asigură realizarea unui sistem de evidenta a sesizarilor și reclamatiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul orășenesc asigură realizarea unui statistici a accidentelor și analiza acestora;
- Operatorul orășenesc asigură aplicarea de metode performante de management care sa conduca la reducerea costurilor operaționale;
- Operatorul orășenesc asigură analiza oportunității privind dotarea cu active pentru dezvoltarea serviciului de transport public.

Motive de ordin financiar în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic municipal a sistemului de transport public în municipiul Reșița:

- Sarcinile îndeplinite de operatorul economic orășenesc sunt finanțate din capitalurile sale proprii;
- Autoritatea contractanta va furniza active companiei orășenești astfel încât compania să poată îndeplini sarcini orășenești;
- Activitatea economică a operatorului orășenesc este contabilizată de către Autoritatea publica locală;
- Operatorul economic va asigura contabilizarea separată a activităților care nu sunt aferente serviciului de transport public.

Motive de ordin social în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directă a unui operator economic orășenesc a sistemului de transport public în municipiul Reșița:

- Crearea de locuri de muncă;
- Corelarea numărului de călători previzionat cu cel al locurilor din autobuze (în raport cu numărul de călătorii previzionate) în vederea asigurării unui standard de calitate înalt al călătorilor.

Motive de mediu în vederea asigurării unui mod de administrare prin achiziție directa a unui operator economic orășenesc a sistemului de transport public în municipiul Reșița:

- Reducerea emisiilor de carbon generate de flota de autobuze deținuta în proprietate prin achiziția de autobuze noi, cu un consum redus;
- Eficientizarea modalității de operare a transportului public prin reorganizarea traseelor, odată cu reintroducerea transportului public efectuat cu tramvaie, astfel încât să conducă la reducerea emisiilor generate de autobuze;
- Corelarea numărului previzionat de călători cu cel al locurilor din autobuze, în vederea asigurării unui transport optim de călători, care sa nu genereze emisii superioare celor medii din cauza supraîncărcării.

Tabel 2-4 Avantaje și dezavantaje ale celor 2 scenarii de delegare

Criteriu	Scenariul 1 – Delegare către o companie orășenească		Scenariul 2 – Delegare către o companie privată	
	Avantaje	**Dezavantaje**	**Avantaje**	**Dezavantaje**
Administrative	Nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin	Este necesară publicarea unui Anunț de intenție în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui	Nu este necesară modificarea organigramei Primărie, prin	Este necesară publicarea unui Anunt de intenție în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract servicii publice

Criteriu	Scenariul 1 – Delegare către o companie orășenească		Scenariul 2 – Delegare către o companie privată	
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	includerea unui nou compartiment	contract servicii publice Obligaţia încheierii unui nou contract de servicii publice, ţinand cont de faptul că prezentul contract de delegare a gestiunii este înca valabil	includerea unui nou compartiment	Obligaţia încheierii unui nou contract de servicii publice, ţinând cont de faptul că prezentul contract de delegare a gestiunii este încă valabil
• Economico-Financiare • RIR/E • Nivel redevenţă • Nivel tarifare • Nivel compensaţie • Profit rezonabil • Cost/km • Cost/călător	Control asupra costurilor de operare Subvenţiile acordate pot fi reduse substanţial faţă de nivelul actual în cazul modernizării şi eficientizarii operatorului	Necesitatea susţinerii transportului public prin subvenţii	Subvenţiile acordate pot fi reduse substanţial faţă de nivelul actual	Necesitatea susţinerii transportului public prin subvenţii Nu există un control direct asupra costurilor de operare
Procedurale	Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public			Se realizează procedura de atribuire a serviciului public
Acces la finanţare europeană • Cost investiţional • Finanţare nerambursa-bilă obţinută	Eligibilitate pentru achiziţia de autobuze sau alte intervenţii în infrastructură		Eligibilitate pentru achiziţia de autobuze sau alte intervenţii în infrastructură, în condiţiile reglementarii privind Ajutorul de Stat	
Social Călători deserviţi, populaţie totală deservită,	Nu are impact social pentru angajaţii companiei de transport Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operarii serviciului şi posibilitatea extinderii			Necesitatea preluării angajaţilor din compania orăşenească, altfel există riscul de şomaj

Criteriu	Scenariul 1 – Delegare către o companie orășenească		Scenariul 2 – Delegare către o companie privată	
	Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
evoluție cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitatea financiară a populației la serviciu, categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități	ariei de acoperire urbană			
Mediu Nivel CO_2 Nivel noxe	Nu are impact	Nu are impact	Nu are impact	Nu are impact

4. RECOMANDĂRI PRIVIND PAȘII DE URMAT PENTRU IMPLEMENTAREA SOLUȚIEI RECOMANDATE

4.1. 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 de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin

Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, aşa cum acesta este definit şi autorizat conform prevederilor prezentei legi;

b) se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localităţi, în cazul transportului local, sau numai între localităţile unui judeţ, în cazul transportului judeţean. În cazul în care traseul transportului pe şină depăşeşte limita localităţii, acesta va fi considerat transport public local;

c) se execută pe rute şi cu programe de circulaţie prestabilite de către consiliul local, consiliul judeţean sau Consiliul General al Municipiului Bucureşti;

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, deţinute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz, în judeţul sau localitatea respectivă. În condiţiile legii, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizaţi;

e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite staţii sau autogări, după caz;

f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif detransport pe bază de legitimaţii de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;

g) transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licenţe de traseu şi caiete de sarcini, elaborate şi eliberate în condiţiile stabilite prin normele de aplicare elaborate de Ministerul Administraţiei şi Internelor [5]*) şi aprobate prin ordin al ministrului, denumite în continuare Norme.

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

a) licenţa de traseu şi caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenţei;
b) programul de circulaţie;
c) copia conformă a licenţei de transport, în cazul autobuzelor;
d) alte documente stabilite de legile în vigoare.

Mai mult decât atât, serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică şi cuprinde totalitatea acţiunilor şi activităţilor de utilitate publică şi de interes economic şi social general, desfăşurate la nivelul unităţilor administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităţilor administraţiei publice locale , în scopul asigurării transportului public local.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este serviciul ce îndeplineşte cumulativ următoarele condiţii:

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit şi licenţiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localităţi precum şi în limitele unei asociaţii de dezvoltare intercomunitare;
- se execută pe rute şi cu programe de circulaţie prestabilite de către Consiliul Local;

[5] *) Conform art. 15 din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 24/2007 privind stabilirea unor măsuri de reorganizare în cadrul administraţiei publice centrale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 247 din 12 aprilie 2007, denumirea "Ministerul Administraţiei şi Internelor" se înlocuieşte cu denumirea "Ministerul Internelor şi Reformei Administrative".

- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deţinute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite staţii sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimaţii de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanţa Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licenţe de traseu şi caiete de sarcini.

Transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociaţii de dezvoltare intercomunitare 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 asociaţie 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 utilităţi publice „Autorităţile administraţiei publice locale au competenţă exclusivă, în condiţiile legii, în tot ceea ce priveşte înfiinţarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea şi controlul funcţionării serviciilor de utilităţi publice, precum şi în ceea ce priveşte crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea şi exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităţilor administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilităţi publice."

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

Având în vedere repartiţia populaţiei Municipiului Reşiţa şi necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulţi locuitori, centrele importante din punct de vedere economic şi/sau social dar şi efectuarea serviciului de transport în condiţiile obţinerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiţii optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetăţenilor şi care să fie eficient din punct de vedere tehnic şi financiar.

Modul de calcul al compensaţiei

Compensaţia ce va fi primită de către operatorul economic înfiinţat de municipiul Reşiţa se calculează ca diferenţa dintre costul de operare, veniturile de operare şi profitul rezonabil, conform Ordonanţei nr. 97/30.08.1999 privind garantarea furnizarii de servicii publice. Potrivit regulamentului CE nr. 1370/2007 în calculul compensaţiei cuvenită operatorului, în cadrul unui contract de servicii publice este inclus şi un profit rezonabil care se aplică la diferenţa dintre costurile suportate în legatură cu obligaţia de serviciu public respectiv şi încasările din tarife sau orice venituri generate de îndeplinirea obligaţiilor de serviciu în cauză.

Pentru anul 2018, operatorul SC Transport Urban Reşiţa SRL va primi o compensaţie estimată la **1.330.770 lei/an.**

Modul de calcul al redevenței

Plata redevenței se face trimestrial, în patru rate egale până la finele lunii următoare încheierii trimestrului, pentru trimestrul anterior.

După un an de la data semnării prezentului contract, redevența va fi indexată anual, cu un procent egal cu rata inflației inregistrata în anul precedent.

Conform prevederilor art.4 alin.2 din OUG 54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică „Modul de calcul și de plata a redeventei se stabileste de către ministerele de resort sau de alte organe de specialitate ale administratiei publice centrale ori de către autoritatile administratiei publice locale". Astfel, pentru echilibrului bugetar prognozat și a valorii biletelor și abonamentelor pentru transportul în comun se propune o redeventa anuala de **10893.61 lei**, în conformitate cu OUG 54/2006 – cu modificările și completările ulterioare – art. 4, alin. 2.

Pentru calcularea nivelului redevenței, în cazul SC Trasnport Urban Reșița SRL, se vor lua în calcul bunurile pe care Autoritatea Contractantă le pune la dispoziția operatorului pentru realizarea obligației de serviciu, adică clădirea depoului situată pe Bd. Republicii, estimată la o valoare de inventar de 2.635.858 lei, conform raportului de evaluare efectuat de o firmă autorizată, și a infrastructurii care face parte din instalația de transport cu tramvaiul (cale de rulare, stâlpi, etc.), evaluată, conform HCL Reșița nr.260/2011 la o valoare de 8.257.855 lei.

Redevența anuală a fost stabilită la un cuantum 0.1% pe an din valoarea acestor bunuri, adică **10893.61lei.**

Modul de calcul al prețului călătoriilor

Transportatorul este autorizat să perceapă de la beneficiarii trasportului contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate de Consiliul Local al Municipiului Reșița după delegarea gestiunii serviciului public. Un cost mediu suportabil și acceptat de populație ar fi de 2 lei/călătorie.

La calcularea acestuia au fost luate în calcul cheltuielile estimate a fi realizate cu întreținerea, veniturile estimate a se realiza din vânzarea biletelor (având în considerare capacitatea maximă a autobuzelor).

Categorii de persoane cu reduceri de tarif sau gratuități

Categorii sociale pentru care se acordă reduceri de tarif:

1. Revolutionari;
2. Persoanele cu handicap grav, insotitorii si asistentii persoaneli ai acestora;
3. Pensionari,
4. Beneficiari ai legii nr. 118/1990;
5. Beneficiari ai legii nr. 189/1990;
6. Veterani;
7. Centrul de servicii sociale pentru persoane varstnice;
8. Elevii;
9. Elevii din cartierele limitrofe;
10. Studenții;
11. Copii din Centrul de zi Maria;
12. Copii din Centrul de zi ABC;
13. Cazuri sociale deosebite;

14. Donatori de sange.
15. Cetățeni de onoare

Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

Mai mult, operatorul va fi obligat prin Regulamentul de operare să raportze o data la 3 luni evoluția performanțelor înregistrate. Acestea vor fi urmărite prin îndeplinirea următorilor indicatori de performanță:

1. Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a intarziat executarea transportului față de programul de circulatie;
2. Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat trasportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
3. Numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la punctele 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 nu au primit răspuns în termenele legale;

6. Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători;
7. Despăgubirile plătite de către operatorii de transport autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
8. Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
9. Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport autorizat.

Durata contractului

Durata contractului va fi de 10 ani.

5. CONCLUZII

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public din municipiul Reșița.

În urma problemelor legate de dotări, infrastructură, mijloace tehnice, program și aria deservită de transportul public a fost alcătuită o propunere de dezvoltare și precum și o descriere a componentelor și contribuției pe care aceste dotări le au la dezvoltarea sistemului de transport public.

Contractul de delegare a serviciului de transport cu actualul operator de transport este pe cale să expire, fiind înființată în acest sens o societate comercială în subordinea CL Reșița care să preia activitatea de transport public.

Noul operator deține o flotă de 18 autobuze de transport public local, urmând să fie achiziționate și 4 microbuze, conform investițiilor asumate de către acesta.

Transportul public realizat cu tramvaiul va intra în funcțiune doar în cazul realizării investițiilor necesare pentru care sursa de finanțare identificată este POR 2014-2020, toate prevederile care se referă la transportul cu tramvaiul fiind condiționate strict de aceste investiții.

6. ANEXA 1 – SITUAȚIA STAȚIILOR DIN MUNICIPIUL REȘIȚA

STAȚIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE.

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
1.	RENK	Fagarasului	-			Fără copertină	Nefuncțională(TR)
2.	RENK	Fagarasului	-		1,2(trotuar)	Fără copertină	Nefuncțională(TR)
3.	Confectii ^	Republicii 27	Copertina + banci	3,2+8,4+4,6	5	8,4	
4.	Confectii V	Republicii 28	-		2(trotuar)	Fără copertină	
5.	Moto-Velo ^	Republicii 23	Copertina + banci	5+5,9+2+3,9	4,9	9,8	
6.	Moto-Velo V	Republicii 22	**Euromedia**	4	1,5	4	
7.	Victoria ^	Republicii	Copertina + banci	9,5+9,5+6,9	5,7	9,5	
8.	Muzeu V	Republicii	Copertina noua + banci	5,5	1,5	5,5	
9.	Miorita	Rep.9 (Spar)	**2 buc Euromedia**	2buc. x 4	1,5	8	
10.	Intim ^	Rep.1	Copertina noua + banci	6,2+6,2+6,9	5	6,2	
11.	Intim V	Rep.2	Copertina + banci	7+6,7+8	5,2	6,7	
12.	Triaj ^	Timisorii	**Euromedia**	4	1,5	4	
13.	Triaj V	Timisorii	**Euromedia**	4	1,5	4	
14.	Pasaj Mociur V	Revolutiei	Copertina veche + banci	9,8	4,1	9,8	
15.	Pasaj Mociur ^	Revolutiei	**Euromedia**	4	1,5	4	Nefuncțională(TR)
16.	CET ^	Revolutiei	-		3(trotuar)	Fără copertină	Nefuncțională(TR)
17.	CET V	Revolutiei	Copertina veche + banci	9,4	4	9,4	
18.	Universitate ^	Revolutiei	-		3(trotuar)	Fără copertină	Nefuncțională(TR)
19.	Universitate V	Revolutiei	Copertina + banci	17,2	4	17,2	
20.	Nera V	I.L. Caragiale	Copertina + 4 banci noi	13,5+ gol 5+8	8 (2,7 în față)	26.5	
21.	Nera ^	I.L. Caragiale	Copertina + 2 banci noi	2bucx5,5+0.9spațiu între	1,6	11	
22.	Universal ^	Libertății	Copertina - **Euromedia**	4	1,5	4	
23.	Universal V	Libertății	Copertina - **Euromedia**	4	1,5	4	
24.	AJOFM	Traian Lalescu	o banca - **Euromedia**	4	1,5	4	
25.	Poarta 1 ^	Traian Lalescu (P. Iorgovici)	o banca		1,7 (trotuar)	Fără copertină	

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
26.	Poarta 2 V	Traian Lalescu (P. Iorgovici)	Copertina veche + o banca	16,9	4,1	16,9	
27.	Muncitoresc V	P-ta Rep	Copertina noua + 2 banci noi	5,5	1,95	5,5	
28.	Muncitoresc	P-ta Rep (buclă întoarcere)	-		4(trotuar)	Fără copertină	Nefuncțională(TR)
29.	Muncitoresc	Castanilor 17	Copertina veche + 3 banci noi				
30.	Sc.Beton	Castanilor 75	-			Fără copertină	
31.	Sc.Beton	Castanilor 72	Copertina noua + o banca noua				
32.	Stavila	Zimbrului	-			Fără copertină	
33.	Stavila	Zimbrului	Copertina				
34.	Marginea	Platformă Plastomet	-			Fără copertină	
35.	Marginea	Platformă Plastomet	Copertina veche + bancheta				
36.	F.Paine	Timisorii	-			Fără copertină	
37.	F.Paine	Timisorii	Copertina veche + bancheta				
38.	Dedeman	Timisorii	-			Fără copertină	
39.	Salvare	Timisorii	Copertina veche + 2 banci noi				
40.	Riling	Timisorii	Facultativă -				
41.	Riling	Timisorii	Facultativă -				
42.	Mol	Timisorii	Copertina veche + bancheta	11,2	3,2	11,2	
43.	Mol	Timisorii	-			Fără copertină	
44.	Kaufland	Muncii	- alveolă				Nefuncțională
45.	Tr Local(alveolă transp local)^	Republicii 27	-			Fără copertină	Nefuncțională
46.	Muncii 1	Muncii	Copertina veche + bancheta				Nefuncțională
47.	Muncii 1	Muncii	-			Fără copertină	Nefuncțională
48.	Muncii 2	Muncii	Copertina veche + bancheta				Nefuncțională
49.	Muncii 2	Muncii	-			Fără copertină	Nefuncțională
50.	Gara N.	Muncii	Copertina veche + banchetă				Nefuncțională

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
51.	Gara N.	Muncii	-			Fără copertină	Nefuncțională
52.	Parc Intim	Muncii	Copertina veche + bancheta				Nefuncțională
53.	Parc Intim	Muncii	o banca				Nefuncțională
54.	Bazin olimpic	Fagarasului	Alveola				Nefuncțională
55.	Bazin olimpic	Fagarasului	Alveola + 1 banca				Nefuncțională
56.	Lic M Eliade	Fagarasului	-			Fără copertină	Nefuncțională
57.	Lic M Eliade	Fagarasului	Alveola				Nefuncțională
58.	Caransebesului 1	Caransebesului	o banca				Nefuncțională
59.	Caransebesului 1	Caransebesului	-			Fără copertină	Nefuncțională
60.	Caransebesului 2	Caransebesului	-			Fără copertină	Nefuncțională
61.	Caransebesului 2	Caransebesului	-			Fără copertină	Nefuncțională
62.	Politie ^	A.I.Cuza 4	Copertina veche + 4 banci	20	4	20	
63.	Lunca ^	A.I.Cuza 25	**Euromedia**	4	1,5	4	
64.	Comisariat	Sportului 10	-			Fără copertină	
65.	Moroasa	Ateneului 1	2 banci				
66.	Fluturelu	Petru Maior	-			Fără copertină	
67.	Fluturelu retur	Petru Maior	-			Fără copertină	Nefuncțională
68.	Bl.800 ^	P-ta Traian Vuia	Copertina veche + 2 banci metalice	6	2	6	
69.	Fier Vechi	Scinteii	-			Fără copertină	
70.	Fier Vechi	Scinteii	- Alveola				
71.	Lend 1	Primaverii	- Alveola				
72.	Lend 1	Primaverii	-			Fără copertină	
73.	Strand	Ciresului	- Alveola				
74.	C. Primavara	Ciresului	Copertina + o banca				
75.	Lend	Ciresului	Copertina + bancheta				
76.	Lend	Ciresului	-				
77.	Strand Vechi		-			Fără copertină	
78.	Strand Vechi		-			Fără copertină	
79.	Baraj 1		-			Fără copertină	
80.	Baraj 1		-			Fără copertină	

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spaţiu comercial	Lăţime (m)	Observaţii Lungimea staţiei fără spaţiu comercial (m)	
81.	Baraj 2		-			Fără copertină	
82.	Baraj 2		-			Fără copertină	
83.	Dig		-			Fără copertină	
84.	Valiugului ^	Valiugului 135	-			Fără copertină	
85.	Văliugului v	Valiugului 135	-			Fără copertină	
86.	Basovat	Valiugului	-			Fără copertină	
87.	Basovat	Valiugului	Copertina				
88.	Canton	Valiugului	-			Fără copertină	
89.	Canton	Valiugului	-			Fără copertină	
90.	Secu 1		-			Fără copertină	
91.	Secu 1		-			Fără copertină	
92.	Secu Sat		-			Fără copertină	
93.	Secu Sat		Copertina veche				
94.	Cuptoare		-			Fără copertină	
95.	Nera/Doman	DN 58 Trez.	Copertina veche + bancheta				
96.	Nera/Doman	DN 58 Trez.	-			Fără copertină	
97.	Cariera	DN 58.	-			Fără copertină	
98.	Cariera	DN 58.	-			Fără copertină	
99.	Doman 1	Nr 4	-			Fără copertină	
100.	Doman 1	Nr 5	Copertina + o banca				
101.	Doman	Nr 45	Copertina + o banca				
102.	Intim Lic ^	Caminelor	Copertina nouă dublă + 4 bănci + 2 coşuri				
103.	Parc industrial^	Caminelor	Copertină nouă + bancă				
104.	Parc industrialv	Caminelor	Copertină nouă + bancă				
105.	Marbec	Terovei	-			Fără copertină	
106.	Marbec	Terovei	-			Fără copertină	
107.	Abator Gospodar	Terovei	-			Fără copertină	

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
108.	Abator Gospodar	Terovei	-			Fără copertină	
109.	Terova 1	Nr 34	-			Fără copertină	
110.	Terova 1	Nr 31	-			Fără copertină	
111.	Terova		Copertina				
112.	Cilnic 1	Confecții - Câlnicel	-			Fără copertină	
113.	Cilnic 1	Brutarie	-			Fără copertină	
114.	Cilnic 2	Biserica	-			Fără copertină	
115.	Cilnic 2	Biserica	-			Fără copertină	
116.	Abator Moniom		-			Fără copertină	
117.	Abator Moniom		-			Fără copertină	
118.	Moniom		Copertina veche + banchetă				

Anexa 2 la H.C.L. nr. 333/20.12.2017

CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL PRIN CONCESIUNE ÎN MUNICIPIUL REŞIŢA

Nr. _____/_____

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

(1) Municipiul Reşiţa, persoană juridică, cu sediul în Piaţa 1 Decembrie 1918, nr. 1A având cod fiscal nr. 3228764, cont nr. RO88TREZ24A705000710101X, deschis la Trezoreria Reşiţa, reprezentat prin dl Ioan POPA, având funcţia de Primar în calitate de delegatar, pe de o parte, denumit în continuare **Autoritatea Contractantă**;

şi

Operatorul de transport SC Transport Urban Reşiţa SRL, cu sediul în Municipiul **Resita, Str. P. Maior nr. 2, cam 402 Bloc 800, punct de lucru Resita B-dul.** Republicii nr. 29 judeţul Caraş-Severin înregistrat sub nr. J11/657/2016 la Oficiul Registrului Comerţului de pe lângă Tribunalul Caraş Severin, având contul RO36BRDE110SV42515711100–BRD RESITA şi contul RO23RNCB0100154574630001 – BCR RESITA, codul unic de înregistrare 36871978, reprezentat legal prin dl Ardeleanu Gheorghe Gelu, având funcţia de Administrator, în calitate de delegat, denumit în continuare **Operatorul**, pe de altă parte,

În continuare denumiţi în mod individual "**Partea**" şi în mod colectiv „**Părţile**".

ÎNTRUCÂT:

- Acest contract este încheiat în baza legislaţiei specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, şi anume:
  - Regulamentul C.E. 1370/2007 al Parlamentului şi Consiliului European;
  - Legislatia naţională cu privire la transportul public local de călători, indicată în Anexa 1.

- Contractul este atribuit direct, potrivit prevederilor Regulamentului C.E. 1370/2007 având în vedere calitatea Operatorului de operator intern conform H.C.L. [...];
- Au fost respectate toate cerințele privind publicitatea intenției de atribuire a contractului, potrivit art. 7 (2) din Regulamentul CE nr. 1370/2007;
- Prezentul Contract are ca scop furnizarea de servicii de transport public de interes economic general și stabilirea condițiilor pentru modernizarea și dezvoltarea transportului public de călători în municipiul Reșița.

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.
„Atribuire directă"	Înseamnă modalitatea prin care Autoritatea Contractantă deleagă gestiunea serviciilor de transport public local, fără licitație publică sau negociere directă, potrivit art. 30 alin. (6) din Legea nr. 92/2007, direct Operatorului, având în vedere calitatea acestuia de Operator intern. Atribuirea directă avută în vedere este cea reglementată de art. 2 litera h) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, potrivit căruia prin atribuire directă se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă.
„Autoritate de autorizare"	Înseamnă structura locală cu atribuții de organizare, reglementare, autorizare, monitorizare și control al serviciului public de transport călători înființate în aparatul de specialitate al primarului, al primarului

	municipiului Bucureşti, al consiliului judeţean, respectiv în aparatul tehnic al asociaţiilor intercomunitare de transport public;
„Autoritatea Contractantă"	Înseamnă autoritatea locală competentă: Orasul/ Municipiul/ Judeţul/ Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară de transport public local (**„ADI"**); care are competenţa legală de a delega grestiunea Serviciului de transport public local şi capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
„Compensaţie"	Reprezintă compensaţii de serviciu public, definite la art. 2 litera (g) din Regulamentul 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 obligaţii de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.
„Contract"	Înseamnă prezentul Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, inclusiv toate anexele la acesta. **Contractul este un contract de servicii publice, definit la art. 2 litera i) din Regulamentul CE nr. 1370/2007** drept actul obligatoriu din punct de vedere juridic care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă şi un operator de serviciu public cu scopul de a încredinţa respectivului operator de serviciu public gestionarea şi exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligaţii de serviciu public.
„Diferenţe de tarif"	Reprezinta sumele acordate Operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor institutii stabilite prin lege, aferente acoperirii influentelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimatiile de calatorie individuale pentru anumite

	categorii de călători, potrivit Capitolului 8 din prezentul Contract şi Anexei 7.
„Drept exclusiv"	Dreptul exclusiv avut în vedere este cel definit la art. 2 litera f) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 ca fiind orice drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau reţea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator.
„Efectul financiar net"	Înseamnă totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării Operatorului cu Obligaţia de serviciu public. Efectul financiar net va fi calculat potrivit Anexei la Regulamentul CE nr. 1370/2007 şi va ţine seama de costurile efective cu prestarea Obligaţiei de serviciu public suportate de Operator, reflectate în situaţiile financiare anuale auditate ale acestuia, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa 9
„Licenţă de traseu"	Înseamnă actul tehnic şi juridic emis de Autoritatea de transport, opozabilă faţă de organele cu atribuţii de control în trafic, care atestă că Operatorul are dreptul să presteze serviciul local sau judeţean de transport călători, după caz, efectuat pe căi publice de transport rutier cu autobuze sau autocare, pe un anumit traseu şi conform Programului de transport al Operatorului.
„Obligaţii de serviciu public"	Obligaţiile de serviciu public sunt acele obligaţii definite de art. 2 litera (e) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv acele cerinţe 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 ţine seama de propriile sale interese comerciale, nu şi le-ar asuma sau nu şi le-ar asuma în aceeaşi măsură sau în aceleaşi condiţii fără a fi retribuit.

„Operator"	Înseamnă societatea comerciala care are competenţa şi capacitatea recunoscute de a presta serviciile de transport public local care fac obiectul prezentului Contract, în condiţiile reglementărilor în vigoare, şi care asigură nemijlocit administrarea şi exploatarea sistemului de utilităţi publice 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, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători. Operatorul este un operator intern, astfel cum acesta este definit de art. 2 litera (j) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv o entitate cu personalitate juridică distinctă, asupra căreia Autoritatea Contractantă exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente şi are toate obligaţiile legale ce decurg din această calitate.
„Program de circulaţie"	Înseamnă documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conţine în principal informaţii privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, staţiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanţele dintre staţii şi intervalele de succedare a curselor. Programele de circulatie sunt aferente traseelor ce fac parte din Programul de transport asumat de Operator prin prezentul Contract, ataşat la prezentul Contract ca Anexa 2.2.
„Programul anual de întreţinere şi reparare a infrastructurii de operare"	Înseamnă programul de întreţinere şi reparare a infrastructurii de transport, asumat de Operator şi aprobat de Autoritatea Contractantă în conformitate cu prevederile art. 12.1.4 din prezentul Contract.

„Programul de investiţii"	Înseamnă Programul de investiţii al Operatorului şi Programul de Investiţii al Autorităţii Contractante, ataşat la prezentul Contract ca Anexa 3.
„Programul de investiţii al Autorităţii Contractante"	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiţii asumate de Autoritatea Contractantă, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacităţi, obiective noi, atât fizic, cât şi valoric, realizate din fonduri publice, ataşat la prezentul Contract ca Anexa 3.2.
„Programul de investiţii al Operatorului"	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiţii asumate de către Operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacităţi, obiective noi atât fizic, cât şi valoric, realizate din fonduri proprii ale Operatorului, ataşat la prezentul Contract ca Anexa 3.1.
„Programul de transport"	Înseamnă partea în sarcina Operatorului din Programul de Transport Public local de persoane (întocmit şi aprobat de Autoritatea Contractantă prin care se stabilesc, traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Autorităţii Contractante) Programele de Circulaţie, capetele de traseu, staţiile publice, numărul şi capacitatea tramvaielor/troleibuzelor/autobuzelor necesare). Programul de transport este ataşat la prezentul Contract ca Anexa 2.1.
„Raportul lunar de constatare"	Înseamnă documentul întocmit în conformitate cu Anexa 8.1 la prezentul Contract, în baza căruia Autoritatea Contractantă plăteşte lunar Operatorului Compensaţia.
„Serviciu de transport public local"	Serviciul de transport public local este un serviciu integrat în sensul prevăzut de art. 2 litera m) din Regulamentul 1370/2007, care asigură servicii interconectate de transport în raza administrsativ teritorială a Autorităţii Contractante, cu un serviciu

	unic de informații, un regim unic de taxare a Titlurilor de transport și un orar unic de transport. Serviciul de transport public local reprezintă transport public de călători și este definit de art. 2 litera a) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept serviciul de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu pe raza Autorității Contractante, potrivit Programului de transport. **Înseamnă suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, potrivit prevederilor prezentului Contract, conform Programului de transport al Operatorului, în municipiul Reșița.**
„Tarif de călătorie"	Înseamnă prețul perceput de către Operator de la calatori în schimbul vânzării Titlurilor de călătorie, stabilit de către Autoritatea Contractantă, potrivit dispozițiilor legale și prezentului Contract.
„Titluri de călătorie"	Înseamnă orice bilete, abonamente, taxe de călătorie, suprataxe, legitimații de călătorie, carduri magnetice sau contactless ce permit deplasarea călătorilor beneficiari ai Serviciului de transport public local, emise conform prevederilor legale.

CAPITOLUL 2. OBIECTUL CONTRACTULUI

2.1. Obiectul prezentului Contract îl constituie delegarea prin concesiune a gestiunii Serviciului de transport public local cu autobuze urbane și tramvaie, pe raza administrativ-teritorială a municipiului Reșița, de către Autoritatea Contractantă Operatorului, cu condiția îndeplinirii de către Operator a Obligațiilor de serviciu public.

2.2. Operatorul va realiza Serviciul de transport public local în conformitate cu Obligațiile de serviciu public și:

i. Va avea dreptul la plata Compensației din partea Autorității Contractante, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;

ii. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;

iii. Va avea Dreptul exclusiv de a desfăşura Serviciul de transport public local pe traseele atribuite;

iv. Va avea dreptul de a emite, vinde şi controla Titlurile de călătorie, în condiţiile prevăzute în prezentul Contract;

v. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii şi/sau mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local, descrise în Anexa 4.1, numai cu aprobarea Autorităţii Locale.

2.3.Fiecare Parte va acţiona cu bună credinţă şi va face toate eforturile pentru a asigura respectarea prezentului Contract.

CAPITOLUL 3. OBLIGAŢIA DE SERVICIU PUBLIC

3.1 În conformitate cu termenii şi condiţiile prezentului Contract, Operatorul se obligă să îndeplinească Serviciul de transport public local cu respectarea Obligaţiilor de serviciu public stabilite mai jos:

i. Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă şi va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri / gratuităţi în conformitate cu politicile naţionale de transport din România şi cu cerinţele şi reglementările legale, precum şi în conformitate cu Hotarârile Consiliului Local, potrivit prevederilor prezentului Contract;

ii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu pincipiile continuităţii, frecvenţei, regularităţii şi capacităţii prevăzute în Programul de transport;

iii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuţi în prezentul Contract;

iv. Operatorul va respecta standardele şi cerinţele de siguranţă şi securitate prevăzute în prezentul Contract şi în legislaţia Europeană şi naţională;

v. Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu vehiculele prevăzute în prezentul Contract, potrivit Anexei 5.2.

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 concesionate de către Autoritatea Contractantă către Operator în scopul executării Contractului, prevăzute în Anexa 4.1, bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate şi modernizate cu subvenţii pentru investiţii de la bugetul local sau central precum şi cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiţii şi care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit şi libere de orice sarcini, Autorităţii Contractante;

ii. **bunuri de preluare**, respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Autorităţii Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finantare proprii ale Operatorului în condiţiile legii, care aparţin Operatorului şi care sunt , utilizate de

acesta în scopul executării Contractului. Bunurile de preluare sunt prevăzute în Anexa 4.2. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea 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 Autorității 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 4.3. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

CAPITOLUL 5. DURATA CONTRACTULUI

5.1 Durata Contractului este de 10 ani.

5.2 Contractul poate fi prelungit prin act adițional, în condițiile legii.

5.3 De asemenea, Contractul poate fi prelungit, prin act adițional, în circumstanțele excepționale prevăzute de art. 5 (5) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.

CAPITOLUL 6. REDEVENȚA

6.1 În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor concesionate, prevăzute în Anexa 4.1, Operatorul se obligă să plătească redevența Autorității Contractante, calculată anual ca 0.1% din totalul valorii ramase a bunurilor concesionate, conform Anexei 4.1, valoarea anuală fiind de 10893.61 lei pentru anul 2018.

6.2 Operatorul va achita trimestrial Autorității Contractante valoarea redevenței anuale datorate, împărțită în tranșe egale, cel târziu pâna la data de 15 a primei luni a trimestrului următor celui pentru care redevența este datorată.

6.3 Plata redeventei se va face in contul RO28TREZ18121A300530XXXX deschis la Trezoreria Reșița, codul de inregistrare fiscala al Autorității Contractante este 3228764.

6.4 Pentru nerespectarea termenului de plată a redevenței, Operatorul datorează Autorității Contractante penalități de întârziere, calculate prin aplicarea procentului de 0.1%/zi de întârziere asupra sumei neachitate.

6.5 In caz de intarziere la plata a redeventei cu 90 de zile, Autoritatea Contractanta va executa garantia constituita de Operator cu suma datorata de acesta.

CAPITOLUL 7. GARANȚIA

7.1 În termen de 30 de zile de la data încheierii prezentului Contract, Operatorul este obligat să constituie, cu titlu de garanție, în contul Autorității Contractante, o sumă de 1337 lei, reprezentand 0.1% din valoarea anuala a compensatiei, asa cum aceasta a fost estimata in Anexa 17 .

7.2 Garanția se actualizează anual, cu rata inflației și se reîntregește trimestrial de catre Operator, până în ziua de 15 a primei luni a fiecărui trimestru.

7.3 Din garanţie se reţin, dacă este cazul, penalităţile şi orice alte sume datorate Autorităţii Contractante si neachitate de către Operator, în baza Contractului sau a altor prevederi legale in vigoare.

7.4 Garanţia se restituie la sfârşitul prezentului Contract.

CAPITOLUL 8. DIFERENŢELE DE TARIF

8.1. Operatorul se obligă să transporte toate categoriile de călători care beneficiază de gratuităţile şi reducerile la transportul în comun, prevăzute în Anexa 7.1, şi care deţin un Titlu de călătorie valabil, precum şi de orice alte gratuităţi şi reduceri ce reies din acte normative şi hotărâri ale Consiliului Local Reşiţa. Modul de acordare a Diferenţelor de tarif este cel prevăzut în Anexa 7.2.

8.2. Operatorul se obligă să emită Titluri de călătorie pentru toate categoriile de călători care beneficiază de reduceri şi gratuităţi, potrivit prevederilor legale şi hotărârilor Consiliului Local Reşiţa.

8.3. Acoperirea Diferenţelor de tarif acordate se va face potrivit prevederilor legale, pana la valoarea integrala a Abonamentelor sau Tarifelor de călătorie stabilite, în baza numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute şi a numărului de călătorii efectuate de fiecare categorie de călători care beneficiază de gratuităţi, determinate potrivit art. 8.4 de mai jos.

8.4. Pentru realizarea decontărilor pentru Diferenţele de tarif, Operatorul trebuie să facă dovada numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute şi a numărului de călătorii efectuate de fiecare categorie de pasageri care beneficiază de gratuităţi. Dovada se face prin rapoartele lunare ale **sistemului electronic de taxare.**

8.5. Plata către Operator pentru Diferenţele de tarif acordate se va face lunar de către Autoritatea Contractantă, în baza facturii emise de către Operator şi a documentaţiei justificative. Operatorul are obligaţia de a emite factura până la data de 20 a lunii următoare a celei pentru care se face decontarea, la care vor ataşa dovezile prevăzute la art. 8.4 de mai sus, pentru fiecare categorie de facilităţi în parte. Autoritatea Contractantă este obligată să facă plata în termen de 15 zile de la emiterea facturii şi depunerea dovezilor menţionate de către Operator. Modelul de decont este prevăzut în Anexa 7.4.

8.6 Suma reprezentand Diferenţa de tarif pentru luna respectiva facturata intra in calculul compensarii pentru luna respectiva, indiferent de stadiul platii facturii pentru Diferenţa de tarif.

CAPITOLUL 9. COMPENSAŢIA

9.1. Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului Compensaţia pentru efectuarea Obligaţiilor de serviciu public, după următoarea formulă:

Compensaţia pentru efectuarea Obligaţiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil– Venituri ale Operatorului asociate Obligatiei de serviciu public

$$C = CE + Pr - V$$

C – reprezintă Compensaţia

CE – reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligaţiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

(C unitar x Km), unde

C unitar reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, calculat potrivit Anexei 10.1; c unitar este calculat cu includerea amortizarii investiţiilor operatorului si a cheltuielilor financiare aferente investiţiilor (dobânzi şi alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiţii). Amortizarea investitilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibila.

C unitar autobuze /an = 7.839846305 lei/ km

C unitar tramvaie /an = 7.316550617 lei/ km

Km reprezintă numărul de km efectivi realizati de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acorda Compensatia, pe traseele stabilite în Programul de transport, potrivit Anexei 13, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel

CE = (c unitar tramvai x Km tramvaie) + (c unitar autobuze x Km autobuze)

Pr – reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentand o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public si care tine seama de nivelul de risc al Serviciului de transport public local suportat de Operator. Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat şi stabilit anual de către Autoritatea Contractantă, până la data de 30 ianuarie a fiecărui an, pe baza balantei la 31 decembrie a anului precedent si va fi aplicat la total cheltuieli eligibile CE. Pentru primul an al Contractului, rata profitului stabilita de Părţi este de 0.1%.

V – reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de catre Operator, pentru luna pentru care se acordă Compensaţia, respectiv:

- venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este indreptatit,
- venituri din alte activităţi legate de prestarea Serviciului de transport public local
- diferenţele de tarif la care Operatorul este îndreptăţit potrivit prezentului Contract,

plus

- orice alte venituri obţinute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local;.

9.2. Compensaţia se calculează şi se plăteşte cumulat pentru activităţile de transport în comun cu autobuze.

9.3. Compensaţia va fi plătită de Autoritatea Contractantă Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către Operator până la data de 20 a lunii următoare celei pentru care se plăteşte Compensaţia, potrivit Anexei 8.1 la prezentul Contract şi a facturii emise de Operator în baza Raporului lunar de constatare. Raportul

lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreat și semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

9.4. În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare sunt contestate de către Părți, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar Autoritatea Contractantă va plăti partea necontestată în termenul prevăzut la art. 9.5 de mai jos, urmând ca pentru partea contestată, Părțile să acționeze potrivit Capitolului 23.

9.5. Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata Compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. Autoritatea Contractantă are obligația de a plăti Compensația Operatorului în termen de 5 de la emiterea facturii de către acesta din urmă.

9.6. Compensația nu poate depăși Efectul financiar net.

9.7. În vederea evitării supracompensării, în termen de 30 de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale, potrivit Anexei 8.2. Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre:

- valoarea totală anuală a Compensației calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; și
- valoarea totală anuală a Compensației, calculate potrivit art. 9.1 de mai sus, în care CE se va înlocui și va reprezenta valoarea cheltuielilor efective suportate de Operator pentru prestarea Obligației de serviciu public efective, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa 9, conform situațiilor financiare anuale auditate.

9.8. În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât Compensația anuală calculată potrivit art. 9.7 de mai sus, Operatorul va vira în contul Autorității Contractante mentionat la art.6.4 diferența rezultată, în termen de 40 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale.

9.9. 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 în baza prezentului Capitol.

9.10. Operatorul poate solicita indexarea/renegocierea Costului unitar pe km. în cursul anului, in conditiile prevazuta in Anexele 10.1. si 10.2.

9.11.Modul de indexare al Costului unitar pe km este prevazut in Anexa 10.2.

9.12. Autoritatea Contractanta poate solicita operatorului reducerea/renegocierea costului unitar pe km aprobat prin contract la finalizarea si receptionarea unor lucrari de investitii sau achizitia de vehicule/echipamente care au ca efect o influenta sensibila asupra costurilor Operatorului.

9.13. Fondurile acordate cu titlu de Diferente de tarif si de Compensare vor fi aprobate de Consiliului Local Reșița in functie de estimarile initiale si vor putea fi supuse rectificarilor ulterioare de buget, in vederea asigurarii necesarului de sume pana la sfarsitul anului.

9.14. Valoarea estimata anuala a Compensatiei cuvenită Operatorului pe durata contractului este prezentata in Anexa 17.

CAPITOLUL 10. TARIFE ŞI TITLURI DE CĂLĂTORIE

10.1. Autoritatea Contractantă va stabili Tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile de transport public prestate de către Operator în baza prezentului Contract.

10.2. La momentul intrării în vigoare a prezentului Contract, Operatorul va aplica Tarifele de călătorie prevăzute în Anexa 6.1.

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

10.4 Elementele de identificare ale Titlurilor de călătorie vor fi stabilite de Autoritatea Contractantă potrivit legii.

10.5 Transportul public de călători se va desfăşura conform legislaţiei în vigoare şi a regulamentului de organizare şi funcţionare a Serviciului de transportul public local aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. [...], care prevede obligaţiile călătorilor şi suprataxa pentru încălcarea acestor obligaţii, inclusiv sancţiunile pentru călătorii care călătoresc fără Titlu de călătorie valabil.

10.6. Controlul călătorilor care folosesc transportul public integrat pe teritoriul administrativ al Autorităţii Contractante este realizat de către Operator prin personal propriu.

10.7. Operatorul este obligat sa dispuna de un numar suficient de controlori de Titluri de călătorie, incepand cu data intrarii in vigoare a prezentului Contract. Operatorul se obliga sa intreprinda toate actiunile necesare pentru reducerea numarului de calatori care circulă fără Titlu de călătorie valabil pe traseele pe care acesta opereaza cu cel putin 1% pe an din numarul acestor călători monitorizati in anul anterior.

10.8 Tarifele de călătorie vor fi stabilite, modificate şi ajustate potrivit prevederilor din Anexa 6.2.

10.9 În termenul prevăzut prin Hotărârea Consiliului Local, Operatorul este obligat să aplice tarifele de calatorie aprobate.

10.10 Pentru realizarea decontărilor intre Operator si alti operatori a veniturilor din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile de transport public prestate de către fiecare Operator, se vor lua in considerare numarul de calatorii efectuate. Dovada se va face prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare

10.11 Plata către Operatorul beneficiar a cotei din Veniturile din tarife ce i se cuvin se va face lunar de către Operatorul care a incasat veniturile, în baza facturii emise de către Operator şi a documentaţiei justificative. Operatorul beneficiar are obligaţia de a emite factura până la data de 10 a lunii următoare celei pentru care se face decontarea, la care va ataşa situatia justificativa. Operatorul care a incasat veniturile este obligat să facă plata în termen de 15 zile de la emiterea facturii şi depunerea dovezilor menţionate de către Operatorul beneficiar.

CAPITOLUL 11. INVESTIŢII

11.1 Operatorul are obligaţia de a realiza investiţiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local în conformitate cu Programul de Investiţii al Operatorului, prevăzut în Anexa 3.1.

11.2 Costurile aferente investiţiilor realizate de Operator conform Anexei 3.1 vor fi luate în considerare pentru calculul compensării.

11.3 Activităţile de implementare a investiţiilor din Programul de Investiţii al Autoritatii Contractante, desfăşurate de Operator în baza prezentului Contract, se consideră activităţi eligibile pentru calculul cheltuielilor de exploatare aferente Obligaţiilor de serviciu public (CE) conform instrucţiunilor din Anexa 9.

11.4 Autoritatea Contractantă are obligaţia de a finanţa investiţiile din Programul de Investiţii al Autorităţii Contractante, prevăzut în Anexa 3.2.

11.5 Cheltuielile în legătură cu implementarea investiţiilor din Programul de Investiţii al Autoritatii Contractante, desfăşurate de Operator în baza împuternicirii dată de aceasta şi a prezentului Contract, se evidenţiază distinct şi se comunică după recepţia lucrărilor Autorităţii Contractante pentru înregistrare în evidenţa patrimoniului public concesionat.

CAPITOLUL 12. SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC

12.1 Infrastructura de Transport

12.1.1 Infrastructura de transport este cea definită de art. 14 din Legea nr. 92/2007 şi este formată din infrastructura rutieră şi infrastructura de operare.

i. Operatorul are dreptul şi obligaţia de a administra infrastructura de operare, care reprezintă infrastructura de transport concesionată în scopul prestării Serviciului de transport public local si/sau infrastructura proprie utilizata pentru prestarea serviciului.

ii. Autoritatea Contractantă are dreptul şi obligaţia de a administra infrastructura rutieră. Infrastructura rutieră constă în infrastructura de transport, utilizată de Operator pentru efectuarea Serviciului de transport public local (strazi, semafoare, semnalistica rutiera etc).

12.1.2 Responsabilitatea întreţinerii infrastructurii de operare (deszăpezire, curăţenie şi salubrizare etc.) este obligaţia Operatorului.

12.1.3 Responsabilitatea întreţinerii infrastructurii rutiere (deszăpezire, întreţinere rigole, curăţenie şi salubrizare, etc.) este obligaţia Autorităţii Contractante sau a altor Autorităţi Publice competente.

12.1.4 Operatorul va întocmi un Program anual de întreţinere şi reparare a infrastructurii de operare, până la data de 1 octombrie a anului precedent celui pentru care se întocmeşte, cu scopul de a asigura menţinerea infrastructurii de operare într-o condiţie tehnică optima, pe care il va trimite spre aprobare Autoritatii Contractante.

12.1.5 Independent de executarea Programului anual de întreţinere şi reparare a infrastructurii de operare întocmit şi aprobat potrivit caluzei 12.1.4 de mai sus, Operatorul va asigura lucrări de reparaţie ori de câte ori este necesar, în caz de accidente rutiere ori alte cazuri de avarie a infrastructurii de operare, în cel mai scurt timp, dar nu mai târziu de 90 zile de la producerea evenimentului, în vederea asigurării continuităţii şi siguranţei prestării Serviciului de transport public local.

12.2 Condiţii de exploatare a sistemului de transport

Condiţiile de exploatare a sistemului de transport de catre Operator sunt cele prevăzute în Legea nr. 92/2007, în Normele de aplicare ale acesteia şi actele normative prevăzute în Anexa 1, precum şi în Programul de circulaţie şi Programul de transport, şi se vor modifica odată cu legislaţia aplicabilă.

12.3 Planificarea Serviciului

12.3.1 Autoritatea Contractantă este responsabilă de planificarea Serviciului de transport public local, inclusiv prin intocmirea Programului de transport al Operatorului. In acest sens, Autoritatea Contractantă va trimite Operatorului in fiecare an, pana la data de 1 octombrie, propunerea pentru Programul de transport pentru anul urmator.

12.3.2 Anterior datei de 15 octombrie a fiecărui an, Operatorul va prezenta Autorităţii Contractante propuneri scrise cu privire la eventualele amendamente la Programul de transport (incluzand Programul de circulatie) pentru anul următor.

12.3.3 Autoritatea Contractantă va comunica Operatorului până la data de 1 noiembrie daca propunerile de modificare a Programului de transport al Operatorului sunt acceptate, astfel încât Programul de transport să poată fi finalizat şi aprobat de către Autoritatea Contractantă nu mai târziu de data de 15 decembrie a fiecărui an. În situaţia în care Autoritatea Contractantă nu aprobă Programul de transport final până la data de 15 decembrie a anului curent, Operatorul va continua să aplice Programul de transport existent, iar Autoritatea Contractantă va continua să plătească Compensaţia în baza Programului de transport al Operatorului existent.

12.3.4 Numărul total de kilometri din Programul de transport nu va putea varia de la un an la altul cu mai mult de 30 % în plus, sau 30 % în minus, faţă de numarul de kilometri din anul anterior, decât cu acordul expres scris al Operatorului.

12.3.5 Programul de transport va putea fi modificat oricând pe parcursul derulării Contractului, unilateral de către Autoritatea Contractantă, pe baza unor criterii obiective, inclusiv, dar fără a se limita la analizele rezultate din sondaje de opinie, dezbateri publice, studii de trafic, necesităţi generate de lucrări la infrastructura de transport, sau evenimente speciale. Operatorul are obligaţia de a implementa Programul de transport astfel modificat, în termen de 30 zile de la primirea notificării în acest sens de la Autoritatea Contractantă. Acordul expres al Operatorului pentru noul Program de Transport este necesar în cazul în care cererea depăşeşte capacitatea de transport, precum şi atunci când numărul total de kilometri din Programul de transport astfel modificat variaza faţă de cel precedent, pe orice din modurile de transport, cu mai mult de 10 % în plus, sau 10 % în minus.

12.4 Cerinţele standard pentru vehicule

12.4.1 Operatorul va presta Serviciile de transport public local cu mijloace de transport:

i. Concesionate de către Autoritatea Contractantă Operatorului pentru prestarea Serviciului de transport public local potrivit prezentului Contract;

ii. Care se află în proprietatea Operatorului ori Deţinute de Operator în baza unor contracte de leasing;

iii. Achiziţionate de către Operator conform Programului de investiţii, potrivit Anexei 3.1, sau ca urmare a unei majorări de capital social.

12.4.2 Operatorul poate folosi pentru prestarea Serviciului de transport public local numai mijloace de transport care îndeplinesc, cumulativ, următoarele condiţii:

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 de transport public local;

iii. respectă specificațiile tehnice din Anexa 5.1; și

iv. sunt prevăzute în Anexa 5.2.

12.4.3 Operatorul poate achiziționa doar mijloace de transport cu o durată rămasă de funcționare de cel puțin 5 ani pentru autobuze și troleibuze și care corespund cerințelor prevăzute în Programul de transport și în Anexa 5.1. Autobuzele astfel achiziționate vor fi conforme cel puțin cu standardul de emisii EURO 3.

12.5 Siguranța

12.5.1 Operatorul este singurul responsabil de siguranța călătorilor săi.

12.5.2 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.

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

12.6 Calitatea Serviciului, Reclamațiile Călătorilor

12.6.1 Indicatorii de performanță ce trebuie respectați de Operator și monitorizați de Autoritatea Contractantă sunt prezentați în Anexa 11 la Contract.

12.6.2 Abaterile justificate de la Programul de Transport sunt prezentate în Anexa 13.

12.6.3 Nerespectarea indicatorilor de performanță de către Operator duce la aplicarea de penalități, în conformitate cu Anexa 11 din prezentul Contract.

12.6.4 Penalitățile vor fi reținute din garanția constituită conform Capitolului 7 de mai sus. În cazul în care garanția nu acoperă totalitatea penalităților, suma rămasă de plată va fi reținută din Compensația lunară datorată de Autoritatea Contractantă.

12.6.5 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.

12.6.6 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.

12.6.7 Operatorul va înregistra toate reclamațiile călătorilor indiferent de calea de primire a acestora (direct, poșta, poșta electronică) într-un registru special pentru reclamații ("Registrul de Reclamații"). Autoritatea Contractantă are dreptul să ceară în fiecare lună un raport cu privire la Registrul de Reclamații de-a lungul lunii anterioare.

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

12.7 Măsuri de Control al Traficului

Autoritatea Contractantă va menţine pe toată perioada Contractului, un sistem de management al traficului, pentru reglementarea priorităţii în intersecţiile cu trafic controlat, astfel încât să se asigure:

i. menţinerea în grafic a vehiculelor Operatorului, conform Programului de circulaţie aprobat;

ii. stabilirea priorităţilor de trafic;

iii. transmisia, înregistrarea şi stocarea imaginilor din trafic.

12.8 Sistemul de taxare

12.8.1 Autoritatea Contractantă va asigura implementarea unui sistem integrat de taxare electronică.

12.8.2 Gestiunea sistemului integrat de taxare electronică revine în sarcina Operatorului, pe întreaga durată a Contractului.

12.8.3 Operatorul are obligaţia de a monta pe mijloacele de transport folosite pentru realizarea Serviciului de transport public local, validatoarele pentru Titlurile de călătorie şi echipamentele de bord, potrivit specificaţiilor din Anexa 5.1 şi de a le menţine în stare de funcţionare pe toată durata efectuării curselor.

12.8.4 Autoritatea Contractantă are obligaţia de a pune la dispoziţia Operatorului validatoarele şi echipamentele de bord menţionate la art. 12.8.3 de mai sus, în termen de 90 zile de la obţinerea de către Operator a Licenţei de traseu pentru fiecare vehicul folosit în prestarea Serviciului de transport public local.

12.9 Controlul călătorilor

12.9.1 Serviciul de transport public local se va desfăşura conform legislaţiei în vigoare şi a regulamentului de organizare şi funcţionare a serviciului de transport aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. [...], care prevede obligaţiile călătorilor şi suprataxa pentru încălcarea acestor obligaţii, inclusiv sancţiunile pentru călătorii care călătoresc fără bilet, abonament sau alt Titlu de călătorie valabil.

12.9.2 Controlul călătorilor care folosesc transportul public integrat pe teritoriul administrativ al Autorităţii Contractante este realizat de către Operator în condiţiile Legii nr. 92/2007, art. 45, alin. (1) şi (2) şi art. 46, conform prevederilor Caietului de Sarcini.

CAPITOLUL 13. DREPTURILE ŞI OBLIGAŢIILE OPERATORULUI

Fără a aduce atingere tuturor drepturilor şi obligaţiilor menţionate în prezentul Contract şi în legislaţia în vigoare, Operatorul va avea următoarele drepturi şi obligaţii:

13.1 Autorizații și licențe

13.1 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract autorizatie de acces pe piata valabilă și copii conforme ale acesteia pentru fiecare autobuz folosit în realizarea Serviciului de transport public local.

13.2 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract autorizatie de acces pe piata valabilă și copii conforme ale acesteia pentru fiecare autobuz și tramvai folosit în realizarea Serviciului de transport public local.

13.3 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract Licență de traseu valabilă pentru fiecare autobuz folosit în realizarea Sericiului de transport public local.

13.2 Restricții teritoriale

13.2.1 În conformitate cu articolul 5 (2) b) din Regulamentul CE 1370/2007, Operatorul are dreptul de a presta Serviciul de transport public local doar pe raza administrativ-teritoriala a Autorității Contractante, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare Serviciului de transport care intră pe raza unităților administrative-teritoriale vecine.

13.2.2 Operatorul, in 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.

13.3 Separarea contabilității

13.3.1 Operatorul are obligația de a ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din prezentul contract sau sunt asociate acestuia, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestarii Serviciului de transport public local, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare, potrivit Anexei 9.

13.3.2 Separarea contabilității pe activitățile Serviciul de Transport Public și pe alte activități prestate de către Operator trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

i. conturile 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 agreate de catre autoritatea contractanta.

ii. costurile Serviciului de transport public local trebuie să fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare și a plăților din partea Autorității Contractante, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a Operatorului.

13.4 Întreținere, reparații și salubrizare

13.4.1 Operatorul are obligația exploatării, întreținerii, reparării și modernizării Serviciului de transport public local și a echipamentelor existente și viitoare aferente acestuia, potrivit prevederilor prezentului Contract.

13.4.2 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.

13.4.3 Operatorul are obligaţia să efectueze întreţinerea curentă, reparaţiile curente şi accidentale care se impun, la bunurile concesionate de către Autoritatea Contractantă, conform programelor de întreţinere, reparaţii, dotări şi investiţii aprobate de aceasta. Costurile aferente acestei activităţi vor fi luate în considerare pentru calculul Cheltuielilor de exploatare aferente Obligaţiilor de serviciu public (CE) reglementate la Capitolul 9 de mai sus, conform instrucţiunilor din Anexa 9.

13.4.3 Operatorul are obligaţia să asigure întreţinerea şi reparaţia infrastructurii de operare în conformitate cu Programul anual de întreţinere şi reparare a infrastructurii de operare întocmit şi aprobat potrivit art. 12.1.4, precum şi lucrările accidentale care se impun potrivit art. 12.1.5.

13.4.4 Operatorul are obligaţia să fundamenteze bugetul anual pentru întreţinerea curentă şi reparaţiile curente la bunurile concesionate, conform Programului anual de întreţinere şi reparare a infrastructurii de operare aprobat de către Consiliul Local.

13.4.5 Operatorul are obligaţia să asigure menţinerea stării tehnice corespunzătoare şi curăţenia mijloacelor de transport folosite în prestarea Serviciului de transport public local şi a instalaţiilor auxiliare acestora.

13.4.6 Operatorul are obligaţia să asigure, zilnic şi ori de câte ori este nevoie, salubrizarea, spălarea şi dezinfectarea mijloacelor de transport, atât la interior, cât şi la exterior.

13.4.7 Operatorul are obligaţia de a informa Autoritatea Contractantă, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura de transport folosită pentru prestarea Serviciului de transport public local.

13.4.8 Autoritatea Contractantă are dreptul să solicite informaţii cu privire la modul de întreţinere, exploatare şi administrare a bunurilor concesionate pentru realizarea Serviciului de transport public local.

13.5 Siguranţa şi confortul Serviciului de transport public local

13.5.1 Operatorul este singurul răspunzător pentru siguranţa şi confortul călătorilor.

13.5.2 Operatorul are obligaţia să asigure prestarea Serviciului de transport public local cu respectarea prescripţiilor, normelor şi normativelor tehnice în vigoare.

13.5.3 Operatorul are obligaţia să presteze Serviciul de transport public local cu vehicule prevăzute în prezentul Contract şi care îndeplinesc condiţiile prevăzute în Anexa 5.1.

13.5.4 Operatorul are obligaţia de a lua toate măsurile pentru a asigura apărarea călătorilor împotriva infracţiunilor şi accidentelor rutiere, inclusiv, dar fără a se limita la:

i. Menţinerea iluminării constante a mijloacelor de transport;

ii. Afişarea în locuri vizibile în mijloace de transport de informaţii despre cum trebuie acordată asistenţă în cazuri urgente;

iii. Luarea de măsuri imediate pentru remedierea unor defecţiuni, deraieri sau avarii apărute în funcţionarea Serviciului de transport public local.

13.5.5 Operatorul are obligaţia să asigure verificarile necesare, înainte de plecare, a vehiculelor şi şoferilor, pentru a asigura conformitatea cu cerinţele prevăzute de legislaţia aplicabilă.

13.5.6 Operatorul are obligaţia să planifice efectuarea inspecţiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport, astfel încât să asigure

respectarea programului de circulaţie şi a prevederilor reglementărilor legale în vigoare privind siguranţa rutieră.

13.5.7 Operatorul are obligaţia să se asigure că niciun călător nu are acces în interiorul cabinei şoferului, în situaţia în care mijlocul de transport este dotat cu cabină pentru şofer;.

13.5.8 Operatorul are obligaţia să se asigure că vehiculele staţionează numai în staţiile amenajate şi că uşile vehiculelor nu se pot deschide în timpul mersului.

13.5.9 Operatorul are obligaţia să menţină în stare de funcţionare toate echipamentele de siguranţă, inclusiv, dar fără a se limita la mânere, balustrade, suporturi speciale.

13.5.10 Operatorul are obligaţia să se asigure că şoferii respectă întocmai prevederile legislative relevante şi să implementeze măsuri de îmbunătăţire a calificării şoferilor.

13.5.11 Operatorul are obligaţia să aplice normele de protecţia muncii specifice Serviciului de transport public local.

13.6 Proceduri interne

13.6.1 Operatorul are obligaţia de a întocmi proceduri interne, cu respectarea prevederilor legale aplicabile, în termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a prezentului Contract, care se vor referi cel puţin la:

i. Actualizarea informaţiilor de transport pe afişe şi panouri de informare;

ii. Administrarea şi controlul bunurilor pierdute;

iii. Administrarea reclamaţiilor, întrebărilor şi sugestiilor;

iv. Codul de conduită al şoferilor vehiculelor;

v. Instrucţiuni privind prevenirea şi combaterea săvârşirii de infracţiuni;

vi. Instrucţiuni şi planuri privind situaţiile de urgenţă.

13.6.2 Procedurile interne menţionate mai sus trebuie trimise spre aprobare către Autoritatea Contractantă înainte de semnarea lor de către Operator.

13.6.3 În conformitate cu prevederile Ordinului 79/2017 privind modalitatea de achitare a contribuţiei prevăzute în Regulamentul de organizare şi funcţionare a Autorităţii Naţionale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilităţi Publice - A.N.R.S.C., aprobat prin Ordinul preşedintelui Autorităţii Naţionale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilităţi Publice nr. 22/2017, Art. 1, Operatorul se obligă să achite o contribuţie de 0,12% în contul A.N.R.S.C.

13.7 Activităţi conexe Serviciului de transport public local

13.7.1 Operatorul are dreptul sa asigure şi alte activităţi de transport sau activităţi conexe Serviciului de transport public local, care nu fac obiectul Delegării de gestiune, în următoarele condiţii:

i. Activităţile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă;

ii. Activităţile respectă toate reglementările privind domeniul de activitate respectiv;

iii. Activităţile îşi acoperă integral costurile din veniturile încasate;

iv. Activităţile nu diminuează în nici un mod furnizarea Serviciului de transport public local;

v. Activităţile respectă mediul concurenţial.

13.7.2 Activitățile respective legate de transport pot include prestarea de servicii de transport turistic, transport în regim special, servicii pentru ITP, scoli de soferi etc., cu respectarea reglementărilor specifice domeniului și în conformitate cu regulile și cerințele stabilite de Autoritatea Contractantă.

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

13.7.4 Operatorul are dreptul să rețină toate veniturile rezultate din prestarea altor activități de transport și a activităților conexe Serviciului de transport public local, care nu fac obiectul Delegării de gestiune.

13.8 Cesiunea și subcontractarea

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

13.8.2 Operatorul are obligația de a nu încheia cu terți contracte de subdelegare a Serviciului de transport public local.

13.9 Activități de Marketing

13.9.1.Operatorul are obligația de a întocmi un plan de marketing coerent, până la data de 1 decembrie a fiecărui an pentru anul urmator, pentru a promova utilizarea Serviciului de transport public local, cu scopul de crește utilizarea Serviciului de transport public local și a îmbunătăți gradul de satisfacție a călătorilor.

13.9.2.Autoritatea Contractanta aproba Planul de marketing propus de Operator pana la data de 31 Decembrie a anului iar Operatorul are obligatia sa il realizeze.

13.10 Informarea publicului

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

13.10.2 Operatorul are obligația să producă și să distribuie materiale informative cu privire la traseele și programele de circulație, modicările 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.

13.10.3 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.

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

13.10.5 Operatorul are obligaţia să realizeze declaraţii de presă şi anunţuri cu privire la schimbările permanente sau temporare cu privire la Serviciul de transport public local şi va întocmi campanii promoţionale pentru promovarea activităţii sale pe raza Autorităţii Contractante.

13.11 Alte drepturi şi obligaţii aferente prestării Serviciului de transport public local

13.11.1 Operatorul are obligaţia să exploateze în mod direct, pe riscul şi pe răspunderea sa, bunurile concesionate şi sa presteze Serviciul de transport public local care face obiectul prezentului Contract.

13.11.2 Operatorul are obligaţia să respecte obligaţiile prevăzute în prezentul Contract, în regulamentul pentru efectuarea transportului public local, în caietul de sarcini al Serviciului de transport public local, şi legile în vigoare.

13.11.3 Operatorul are obligaţia să pună la dispoziţia Autorităţii Contractante toată documentaţia solicitată pentru calculul lunar al Compensaţiei şi pentru regularizarea anuală.

13.11.4 Operatorul are obligaţia să plătească redevenţa la valoarea prevăzută şi la termenul stabilit în prezentul Contract.

13.11.5 Operatorul are obligaţia să constituie garanţia potrivit prevederilor Capitolului 7;

13.11.6 Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu respectarea Programului de transport al Operatorului prevăzut în Anexa 2.1.

13.11.7 Operatorul are obligaţia să utilizeze bunurile de retur, bunurile de preluare şi bunurile proprii, prevăzute în prezentul Contract, numai pentru asigurarea Serviciului de transport public local.

13.11.8 Operatorul are obligaţia să asigure continuitatea Serviciului de transport public local prin curse regulate conform Caietului de sarcini şi Programului de transport al Operatorului.

13.11.9 Operatorul are obligaţia să asigure îndeplinirea tuturor obligaţiilor de exploatare, a obligaţiilor de transport şi a obligaţiilor tarifare.

13.11.10 Operatorul are obligaţia să aplice metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare.

13.11.11 Operatorul are obligaţia să plătească pentru întreaga durată a Contractului taxele şi impozitele datorate statului, precum şi cheltuielile ce se ivesc cu privire la asigurarea bunurilor concesionate.

13.11.12 Operatorul are obligaţia să permită accesul liber şi nediscriminatoriu al călătorilor la Serviciul de transport public local şi să asigure respectarea drepturilor călătorilor prevăzute de legislaţia aplicabilă şi de Hotărârile Consiliului Local Reşiţa.

13.11.13 Operatorul are obligaţia să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiţii din surse proprii, conform Programului de investiţii prevăzut în Anexa 3.

13.11.14 Operatorul are obligaţia ca, în cazul în care sesizează existenţa sau posibilitatea existenţei unei cauze de natură să conducă la reducerea activităţii, să notifice de îndată acest fapt Autorităţii Contractante, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuităţii Serviciului de transport public local.

13.11.15 Operatorul are obligaţia să asigure accesul organelor de control ale Autorităţii Contractante la informaţiile privind executarea Serviciului de transport public local şi modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente şi a bunurilor concesionate.

13.11.16 Operatorul are obligaţia să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale şi/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin poliţe de asigurare.

13.11.17 Operatorul are obligaţia să asigure finanţarea pregătirii profesionale şi efectuarea examinărilor medicale periodice ale propriilor angajaţi, conform prevederilor legale.

13.11.18 Operatorul are obligaţia să preia de la Autoritatea Contractantă, pe bază de proces-verbal de predare-primire, mijloacele de transport, infrastructura aferentă şi orice alte bunuri concesionate prin prezentul Contract.

13.11.19 La încetarea Contractului, Operatorul are obligaţia să restituie Autorităţii Contractante în deplină proprietate bunurile de retur, în mod gratuit şi libere de orice sarcini, cu uzura normală proporţională cu durata utilizării.

13.11.20 La expirarea Contractului, Operatorul are obligaţia să predea Autorităţii Contractante în deplină proprietate bunurile de preluare pe care aceasta le solicită, contra plăţii unei compensaţii egală cu valoarea contabilă actualizată.

13.11.21 Operatorul are obligaţia ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin ajungerea la termen ori forţă majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului de transport public local, în condiţiile stipulate în Contract, până la preluarea acesteia de către Autoritatea Contractantă sau de către un alt operator, dar nu mai mult de 90 de zile.

13.11.22 În vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu handicap, Operatorul are obligaţia ca în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecţia şi promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, să adapteze toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea Serviciului de transport public local pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport şi călătorie.

13.11.23 Operatorul are obligaţia să respecte condiţiile impuse de natura bunurilor şi Serviciului de transport public local (materiale cu regim special, condiţii de siguranţă în exploatare, protecţia mediului, protecţia muncii, condiţii privind folosirea şi păstrarea patrimoniului).

13.11.24 Operatorul are obligaţia să respecte normele legale, privind atestarea, calificarea şi licenţierea personalului.

13.11.25 Operatorul are obligaţia să deţină la sediul social documentele prevăzute de lege.

13.11.26 Operatorul are dreptul să ceară întreruperea executării Serviciului de transport public local în cazul în care continuarea activităţii ar conduce la crearea de importante prejudicii patrimoniului încredinţat spre administrare.

13.11.27 Operatorul are dreptul de a utiliza gratuit pentru transportul local de călători infrastructura publică (străzi, poduri, pasaje denivelate, mobilier stradal, terenuri etc.) şi instalaţiile auxiliare aferente acesteia.

13.11.28 Pe durata prezentului Contract, Operatorul beneficiază de Drept exclusiv pe traseele atribuite. În cazul în care pe acelaşi traseu vor opera şi alţi operatori de transport rutier/transportatori autorizaţi, Operatorul are dreptul să solicite daune-interese de la

Autoritatea contractantă care a dat aprobarea, sau direct de la operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat respectiv, în situaţia în care acesta operează fără aprobare.

13.11.29 Operatorul are dreptul să solicite Autorităţii Contractante schimbarea, anularea sau adăugarea de noi trasee sau schimbarea Programului de transport al Operatorului, iar Autoritatea Contractantă va iniţia, dacă consideră necesar, aprobarea unui alt Program de Transport , modificat.

13.11.30 Operatorul are dreptul să efectueze, cu informarea şi aprobarea Autorităţii Contractante, modificări temporare (suspendări, limitări, micşorarea frecvenţei de circulaţie, 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 rutieră; în cazuri excepţionale, Operatorul poate efectua imediat modificările necesare, astfel încât să se asigure continuitatea Serviciului de transport public local, dar numai sub condiţia informării ulterioare a Autorităţii Contractante.

13.11.31 Operatorul are dreptul să iniţieze modificarea şi/sau completarea prezentului Contract, în cazul modificării reglementărilor şi/sau a condiţiilor tehnico-economice care au stat la baza încheierii acestuia.

13.11.32 Operatorul are dreptul de a încasa contravaloarea suprataxei de călătorie aplicate călătorilor care circulă fără Titlu de călătorie valabil ori validat corespunzător, potrivit Anexei 15 la Contract.

CAPITOLUL 14. DREPTURILE ŞI OBLIGAŢIILE AUTORITĂŢII CONTRACTANTE

Fără a aduce atingere celorlalte drepturi şi obligaţii ale Autorităţii Contractante, prevăzute în prezentul Contract şi în legislaţia în vigoare, Autoritatea Contractantă are următoarele drepturi şi obligaţii:

14.1 Infrastructura publică

14.1.1 Autoritatea Contractantă are obligaţia să informeze Operatorul, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura rutieră pe traseele cuprinse în Programul de transport.

14.1.2 Autoritatea Contractantă are obligaţia să asigure condiţii de siguranţă în vederea prevenirii riscului de accidente rutiere şi fluiditatea traficului printr-o reţea de drumuri bine întreţinută, semnalizare corespunzătoare, drumuri iluminate şi semafoare.

14.1.3 Autoritatea Contractantă are obligaţia să asigure starea tehnică corespunzătoare a carosabilului de pe întreaga reţea de trasee cuprinse în Programul de transport, a trotuarelor din zona staţiilor de oprire a mijloacelor de transport, semnalizarea rutieră si în staţii, iluminarea zonelor staţiilor şi a trecerilor de pietoni.

14.1.4 Autoritatea Contractantă are obligaţia să elaboreze măsuri pentru a asigura prioritatea şi libera circulaţie a vehiculelor aferente prestării Serviciului de transport public local, inclusiv benzi de autobuze şi linii de tramvai separate de trafic, marcarea staţiilor, semafoare cu prioritizare pentru autobuze şi tramvaie.

14.1.5 Autoritatea Contractantă are obligaţia să colaboreze activ cu Departamentul rutier din cadrul Poliţiei pentru a asigura prioritatea şi libera circulaţie a vehiculelor aferente prestării Serviciului de Transport public local.

14.2 Controlul exercitat asupra Operatorului

14.2.1 Autoritatea Contractantă are dreptul să verifice şi să controleze periodic modul de realizare a Serviciului de transport public local şi de îndeplinire a Obligaţiilor de serviciu public de către Operator, inclusiv a vehiculelor, echipamentelor şi instalaţiilor folosite de Operator, în prezenţa unui reprezentant al acestuia.

14.2.2 În urma fiecărei verificări se va întocmi un proces-verbal în două exemplare, unul pentru fiecare Parte, semnate de către cele două Părţi. În procesul-verbal se vor specifica timpul şi locul inspecţiei, obiectul controlului, măsurile propuse, termenele de soluţionare, precum şi obiecţiile Operatorului, dacă este cazul. Autoritatea Contractantă va soluţiona obiectiile Operatorului în termen de 30 zile.

14.2.3 Înainte de data de 1 iunie a fiecărui an, Operatorul are obligaţia de a furniza Autorităţii Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situaţiile financiare aprobate de un Auditor certificat independent.

14.2.4 La sfârşitul fiecărui an calendaristic, Operatorul are obligaţia de a prezenta, la solicitarea Autorităţii Contractante un raport al vânzărilor de bilete şi abonamente şi al numărului de călătorii efectuate.

14.2.5 Operatorul are obligaţia de a prezenta lunar, până la data de 15 a fiecărei luni, un raport cu informaţiile pe baza cărora Autoritatea Contractantă poate evalua trimestrial respectarea indicatorilor prevăzuţi în Anexa 11, şi în conformitate cu metodologia descrisă la Anexa 13.

14.2.6 Operatorul are obligaţia de a asigura accesul Autorităţii Contractante la orice informaţiile privind prestarea Serviciului de transport public şi exploatarea bunurilor concesionate, in termen de 5 zile la cererea Autorităţii Contractante.

14.2.7 Autoritatea Contractantă are dreptul de a emite instrucţiuni scrise pentru remedierea oricărei încălcări a obligaţiilor Operatorului rezultate din prezentul Contract.

14.2.8 Autoritatea Contractantă are dreptul de a adopta programe de măsuri ca urmare a neîndeplinirii indicatorilor de performanţă de către Operator şi de a aplica sancţiunile prevăzute în prezentul Contract.

14.2.9 Autoritatea Contratantă are dreptul de a efectua controale periodice cu privire la modul în care sunt gestionate reclamaţiile călătorilor.

14.2.10 Evaluarea gradului de satisfacţie al călătorilor se va face în baza metodologiei prezentate în Anexa 12.

14.2.11 Pe baza sondajelor şi controalelor efectuate, Autoritatea Contractantă are dreptul de a emite instrucţiuni obligatorii către Operator pentru îmbunătăţirea Serviciului de transport public local. Rezultatele sondajelor şi controalelor trebuie utilizate pentru actualizarea nivelurilor indicatorilor de performanţă şi actualizarea Programului de transport al Operatorului.

CAPITOLUL 15. POLITICA PRIVIND RESURSELE UMANE ŞI PROTECŢIA SOCIALĂ

Politica privind resursele umane şi protecţia socială va fi realizată potrivit Anexei 16.

CAPITOLUL 16. FORŢA MAJORĂ

16.1 Prin forta majora se intelege orice eveniment extern ce se încadrează în prevederile art. 1351 Cod Civil, imprevizibil, absolut invincibil şi inevitabil, independent de voinţa părţilor, inclusiv, dar fără a se limita la inundaţii, cutremure, alte calamităţi naturale, şi care, survenind după încheierea Contractului, împiedică sau întârzie, total sau parţial, îndeplinirea obligaţilor izvorând din Contract.

16.2 Niciuna dintre Părţi nu răspunde de neexecutarea la termen şi/sau de executarea în mod necorespunzător, total ori parţial, a oricărei obligaţii care îi revine în baza Contractului, dacă neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligaţiei respective este cauzată de un eveniment de forţă majoră.

16.3 Partea care invocă forţa majoră va fi exonerată de răspundere numai în măsura şi pentru perioada în care îndeplinirea obligaţiilor este împiedicată sau întârziată de situaţia de forţă majoră.

16.4 Apariţia forţei majore se va comunica celeilalte Părţi în termen de 3 zile prin telefon, în modalitatea de realizare a comunicărilor potrivit prezentului Contract, urmat de o scrisoare recomandată cu menţiunea constatării evenimentelor de acest gen, de către organele competente, în prezenta Părţilor. In caz de forţă majoră, comunicată şi constatată în condiţiile de mai sus, executarea obligaţiilor părţilor se decalează în consecinţă cu perioada corespunzătoare acesteia, cu menţiunea că nici una din Părţi nu va solicita penalităţi pentru întârzierile în executarea Contractului. Partea care nu a îndeplinit obligaţia comunicării probei forţei majore nu va fi exonerată de răspundere pentru prejudiciile cauzate de neexecutarea şi/sau executarea necorespunzătoare a obligaţiilor ca urmare a evenimentului de forţă majoră.

16.5 Partea afectată de un caz de forţă majoră este obligată să întreprindă, fără întârziere şi în limita posibilului, orice măsuri necesare în vederea minimizării efectelor negative produse de evenimentul de forţă majoră. De asemenea, Partea este obligată sa reia îndeplinirea obligaţiilor contractuale şi să notifice în scris către cealaltă Parte despre aceasta, de îndată ce evenimentul de forţă majoră încetează.

16.6 Executarea contractului va fi suspendată pe perioada de acţiune a forţei majore, dar fără a prejudicia drepturile ce li se cuveneau parţilor până la apariţia acesteia. In cazul dispariţiei sau imposibilităţii obiective de exploatare a bunurilor de retur pentru o perioadă mai mare de 30 de zile, datorată forţei majore, Părţile vor conveni asupra continuităţii sau încetării Contractului.

16.7 Dacă forţa majoră acţionează sau se estimează că va acţiona pe o perioadă mai mare de 6 luni, fiecare Parte va avea dreptul sa notifice celeilalte părţi încetarea de plin drept a Contractului, fără ca vreuna dintre ele sa pretindă daune-interese.

CAPITOLUL 17. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENŢINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL

17.1 Raporturile contractuale dintre Autoritatea Contractantă şi Operator se bazează pe principiul echilibrului financiar al delegării între drepturile care îi sunt acordate Operatorului şi obligaţiile care îi sunt impuse.

17.2 În vederea menţinerii echilibrului contractual, în cazul în care pe parcursul executării Contractului, apare o situaţie caracterizată prin îndeplinirea cumulativă a condiţiilor următoare:

a) *schimbarea excepţională a împrejurărilor existente la data încheierii Contractului;*

b) *schimbarea împrejurărilor nu a fost şi nici nu putea fi, în mod rezonabil, avută în vedere de către Parte la data încheierii Contractului;*

c) Partea nu şi-a asumat riscul schimbării împrejurărilor şi nici nu putea fi în mod rezonabil considerată că şi-ar fi asumat acest risc, *care duce la crearea unui dezechilibru contractual prin îngreunarea semnificativă a obligaţiilor uneia dintre Părţi, la solicitarea oricărei Părţi se va proceda la renegocierea Contractului.*

17.3 Dacă renegocierea nu duce la restabilirea echilibrului contractual ori Părţile nu ajung la un acord într-un termen rezonabil, disputa urmează să fie soluţionată de instanţele judecătoreşti, care pot dispune încetarea contractului sau modificarea acestuia în sensul distribuirii în mod echitabil între părţi a pierderilor şi beneficiilor ce rezultă din schimbarea circumstanţelor.

CAPITOLUL 18. CONDIŢII SUSPENSIVE DE INTRARE ÎN VIGOARE A CONTRACTULUI

18.1 Următoarele condiţii reprezintă, cumulativ, condiţii suspensive de intrare în vigoare a Contractului, iar prezentul Contract va intra în vigoare la data îndeplinirii condiţiilor de mai jos şi va produce efecte numai în cazul în care:

i. Operatorul obţine Licenţă de traseu pentru fiecare dintre autobuzele care operează pe trasele atribuite potrivit Programului de transport al Operatorului, în termen de 60 de zile de la data semnării Contractului.

CAPITOLUL 19. ÎNCETAREA CONTRACTULUI

19.1 Prezentul Contract încetează la expirarea duratei Contractului, cu excepţia cazurilor de prelungire sau încetare înainte de ajungere la termen ca urmare a prevederilor Contractului.

Părţile pot decide încetarea Contractului pe baza acordului lor de voinţă exprimat în scris.

19.2 Autoritatea Contractantă are dreptul să denunţe unilateral Contractul, cu un termen de preaviz de 30 de zile şi cu plata unei despăgubiri juste şi prealabile către Operator, în cazul în care interesul naţional sau local o impune.

19.3 Contractul va înceta în cazul dispariţiei, dintr-o cauză de forţă majoră, a bunurilor de retur sau a unei părţi importante din acestea ori în cazul imposibilităţii obiective a Operatorului de a le exploata pe o perioadă mai mare de 60 de zile, prin renunţare, fără plata unei despăgubiri, sub rezerva dispoziţiilor art. 16.6 din Contract.

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

a) Neplata de către Operator a redevenței stabilite potrivit Contractului pentru o perioadă de minim 3 luni;

b) Încălcarea de 5 ori într-un an calendaristic a măsurilor stabilite de Autoritatea 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 11;

e) Operatorul nu asigură prestarea serviciului de transport public local în condiții de continuitate, potrivit Contractului, ori întrerupe efectuarea serviciului pentru o perioadă de cel puțin 20 de zile, fără a fi incident vreun eveniment de forță majoră;

f) Pierderea valabilității uneia sau mai multor Licențe de traseu ori a uneia sau mai multor copii conforme ale Autorizației de transport;

g) Pierderea valabilității Licenței de transport și/sau a Autorizației de transport;

h) Operatorul încalcă interdicția de subdelegare ori de cesionare a drepturilor și obligațiilor izvorâte din Contract;

i) 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;

j) Operatorul nu constituie garanția stabilită la Capitolul 7 din Contract.

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

a) Autoritatea Contractantă nu plătește Compensația sau Diferențele de tarif prevazute în prezentul Contract pentru o perioadă mai mare de 90 de zile;

b) Orice alte încălcări semnificative ale obligațiilor contractuale săvârșite de către Autoritatea Contractantă.

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 unei notificări în acest scop celeilalte Părți (**"Notificarea de încetare"**).

19.7 Inainte 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; și

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 Daca (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 Părţii în culpa Notificarea de încetare.

19.9 Dacă (i) Partea prejudiciată renunţă la pretenţiile 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 obligaţiile menţionate în Notificarea de negociere, cu excepţia situaţiei în care este reluată procedura de la art. 19.7 de mai sus.

19.10 În situaţia în care în urma negocierilor pentru soluţionarea diferendului pe cale amiabilă Părţile nu decid prin voinţă comună nici continuarea Contractului, nici încetarea Contractului, partea prejudiciată va transmite părţii în culpa Notificarea de încetare şi se va adresa instanţei competente pentru constatarea rezilierii Contractului şi stabilirea cuantumului prejudiciului.

19.11 La încetarea Contractului, indiferent de motiv:

i. Drepturile şi obligaţiile impuse Părţilor în baza Contractului vor înceta, cu excepţia cazului în care Contractul prevede altfel;

ii. Operatorul va transmite de plin drept, gratuit şi libere de orice sarcini, Autorităţii Contractante bunurile de retur;

iii. Autoritatea Contractantă va avea dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plăţii către Operator în termen de 90 de zile de la încetarea Contractului, a unei compensaţii egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare.

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

i. Autoritatea Contractantă va prelua Bunurile de retur realizate de Operator în temeiul prezentului Contract, precum şi pe cele în curs de realizare; şi

ii. Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului daune-interese pentru repararea prejudiciului pe care Autoritatea Contractantă l-a cauzat în mod direct Operatorului.

19.13 Operatorul trebuie ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin forţă majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului de transport public local, în condiţiile stipulate în Contract, până la preluarea acestuia de către Autoritatea Contractantă sau de către un alt operator.

CAPITOLUL 20. RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ

20.1 Nerespectarea dovedită de către Părţi a obligaţiilor contractuale prevăzute în Contract atrage răspunderea contractuală a Părţii în culpă.

20.2 Autoritatea Contractantă are dreptul să sancţioneze şi să penalizeze Operatorul în cazul în care acesta nu prestează serviciul la parametrii de performanţă, eficienţă şi calitate la care s-a obligat prin prezentul Contract şi reglementările legale în vigoare, ori nu asigură continuitatea serviciului.

20.3 Operatorul este obligat la plata de despăgubiri către Autoritatea Contractantă pentru neîndeplinirea obligaţiilor asumate prin prezentul Contract, după cum urmează:

i. 500 lei pentru neaplicarea măsurilor impuse de catre Autoritatea Contractantă în termenul prevăzut, ca urmare a controalelor efectuate privind modul de executare a Contractului sau evaluării modului de realizare a operării;

ii. 500 lei pentru nerespectarea altor termenele prevăzute în Contract, altele decât cele de la punctul (i) de mai sus;

iii. 1000 lei pentru utilizarea altor mijloace auto de transport de călători decât cele stabilite prin Contractul și caietul de sarcini;

iv. 200 lei pentru nerespectarea programului de vanzare a Titlurilor de călătorie prevăzut în Anexele 6.3.1., 6.3.2 si 6.3.3.

v. 100 lei pentru nerespectarea conditiilor de salubrizare a mijlocului de transport si a mediului (pastrarea curateniei la capetele de traseu si in statiile de imbarcare/ debarcare).

20.4 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.

21.1.1 Revizuirea anuală a nivelului indicatorilor de performanță, potrivit Anexei 11, nu este considerată o modificare a Contractului.

21.2 Modificări Unilaterale efectuate de Autoritatea Contractantă

21.2.1 Autoritatea Contractantă poate modifica unilateral orice parte a Contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă transmisă cu 60 de zile înainte către Operator.

21.2.2 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.

21.2.3 Programul de transport menționat în Anexa 1 la Caietul de Sarcini, poate fi modificat de Autoritatea Contractantă, prin hotărârea Consiliului Local Reșița dacă acest fapt este justificat din punct de vedere tehnic și comercial, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 60 de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Autoritatea Contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

21.3 Modificări solicitate de Operator privind Capacitatea Serviciului

21.3.1 Schimbarea, anularea sau adăugarea de noi trasee sau schimbarea Programului de transport al Operatorului pot fi solicitate Autorității Contractante de către Operator, care va iniția dacă consideră necesar aprobarea unui alt Program de Transport , modificat.

21.4 Alte modificări

21.4.1 În cazul în care orice prevederi ale Contractului devin incompatibile cu legislaţia sau regulamentele din România sau din Uniunea Europeană, Contractul va fi modificat de Părţi. Acest lucru nu va afecta valabilitatea celorlalte clauze ale Contract.

21.4.2 Orice deficienţe sau contradicţii din Contract pot fi rectificate ca urmare a negocierii de către Părţi a modificărilor necesare, în cel mai scurt timp posibil, în conformitate cu scopul Contractului.

CAPITOLUL 22. LITIGII

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

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

22.3 În cazul apariţiei unei dispute, aceasta nu îndreptăţeşte Operatorul să suspende prestarea Serviciului de transport public local ori Autoritatea Contractantă să suspende executarea obligaţiilor sale, potrivit prezentului Contract.

22.4 În cazul în care o dispută nu este soluţionată în termen de 45 de zile din momentul în care Părţile au început negocierile pentru soluţionarea disputei pe cale amiabilă, sau dacă asemenea negocieri nu sunt începute în termen de 45 de zile de la notificarea oficiala a disputei de către una dintre Părţi celeilalte Părţi, acestea se vor adresa instanţei judecătoreşti competente.

CAPITOLUL 23. LEGEA APLICABILĂ

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

23.2 Prezentul Contract se completeaza cu prevederile Noului Cod civil şi cu reglementările legale speciale în materia transportului public local.

CAPITOLUL 24. ALTE CLAUZE

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

24.2 Toate notificările, adresele, cererile saualte comunicări vor fi transmise prin fax şi vor fi confirmate în mod prompt prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire la adresa Părţii destinatare.

24.3 Data primirii de catre destinatar a oricărei notificări sau comunicări transmise prin: (i) scrisoare recomandată cu confirmare de primire, va fi data înscrisă pe confirmarea de primire, de catre oficiul postal de la destinaţie; (ii) fax, va fi data expedierii înscrisă în raportul atestând tansmiterea prin fax. În situaţia în care faxul nu a fost expediat într-o zi lucrătoare, sau nu a fost expediat în intervalul orar 9-17, data recepţionării se consideră a fi următoarea zi lucrătoare.

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

Către Autoritatea Contractantă la:

Adresa: Municipiul Reşiţa

P-ţa 1 Decembrie 1918 nr. 1A

În atenţia: Primar Ioan Popa

Fax: [...]

Către Operator la:

Adresa: Resita, Str. P. Maior nr. 2, cam 402 Bloc 800, punct de lucru Resita B-dul. Republicii nr. 29

În atenţia: Director Gelu Ardeleanu

Fax: [...]

CAPITOLUL 25. DISPOZIŢII FINALE ŞI TRANZITORII

25.1 Clauzele minime obligatorii ale prezentului contract, încheiat în condiţiile Legii nr. 92/2007 şi ale art. 24, litera (b) şi art. 29 din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, în Regulamentul CE 1370/2006 cu completările ulterioare.

25.2 Limba care guvernează Contractul este limba română.

În toate problemele care nu sunt prevăzute în prezentul Contract, părţile se supun prevederilor legislaţiei specifice în vigoare.

25.3 Anexele de la 1 la 17 fac parte integrantă din prezentul Contract.

25.4 Capitolele referitoare la drepturile şi obligaţiile părţilor se completează cu prevederile reglementărilor în vigoare referitoare la drepturile şi obligaţiile în raporturile dintre autorităţile administraţiei publice locale şi operatorii de transport rutier/transportatorii autorizaţi care efectuează servicii de transport public de persoane.

Prezentul contract a fost semnat astăzi, [...], în 3 exemplare originale, din care 2 pentru Autoritatea Contractantă şi 1 pentru Operator.

DELEGATAR

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI REŞIŢA

Primar,

POPA IOAN

DELEGAT

SOCIETATEA TRANSPORT URBAN S.R.L.

Administrator,

ARDELEANU GHEORGHE GELU

Direcţia buget, finanţe-contabilitate, resurse umane

Director Executiv,

ASOFRONIEI UZUN MARIA

Director Executiv,

MADINA RODIN LAURENŢIU

Direcţia Investii, Dezvoltare Locală şi Mobilitate Urbană

Director Executiv,

CĂTANĂ TITIANA

Serviciul Juridic, Executări Silite, Licitaţii,

Contracte şi Achiziţii Publice,

Consilier Juridic,

LUPŞA VALENTIN

Serviciul Gospodărie Urbană şi Mediu

Şef Serviciu,

BURILEANU CORNELIA

Control Financiar Preventiv,

LUPU ELENA

Anexe la Contract

Următoarele anexe vor constitui parte integrantă a Contractului:

Anexa 1 – Legislatia cu Privire la Transportul Public Local de Călători

Anexa 2 – Program de Transport

Anexa 2.1 Programul de transport

Anexa 2.1.1 – Program de Transport pentru Reteaua de Tramvaie

Anexa 2.1.2 – Program de Transport pentru Reteaua de Autobuze

Anexa 2.2 – Program de Circulatie

Anexa 2.2.1 – Program de Circulatie Tramvaie

Anexa 2.2.2 – Program de Circulatie Troleibuze

Anexa 2.2.3 – Program de Circulatie Autobuze

Anexa 3 – Programul de Investitii

Anexa 3.1 – Programul de Investitii al Operatorului

Anexa 3.2 – Programul de Investitii al Autoritatii Contractante

Anexa 3.3 – Fundamentarea Necesarului Anual de Fonduri Pentru Investitii 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 Concesionate

Anexa 5 – Mijloace de Transport

Anexa 5.1 – Cerinţe Standard Pentru Mijloace de Transport

Anexa 5.2 – Lista Mijloacelor de Transport Utilizate la Prestarea PSO

Anexa 6 – Tarife de călătorie

Anexa 6.1 – Tarife de calatorie Practicate în momentul încheierii Contractului

Anexa 6.2 – Modalitatea de Stabilire, Modificare sau Ajustare a Tarifelor de călătorie

Anexa 6.3 – Lista Punctelor de Distributie a Titlurilor de Calatorie şi Programul de Functionare

Anexa 6.3.1 – Lista Chioscurilor

Anexa 6.3.2 – Lista Punctelor de Vanzare –Spatii Comerciale

Anexa 6.3.3 – Lista Automatelor de Vânzare

Anexa 7 – Diferentele de Tarif

Anexa 7.1 – Categoriile de Pasageri care Beneficiază de Gratuităţi şi Reduceri la Transportul în Comun

Anexa 7.2 – Modul de Acordare a Diferenţelor de Tarif

Anexa 7.3 – Fundamentarea Anuala a Diferentelor de Tarif Pentru Protectia Socială

Anexa 7.4 – Modelul Formularului de Decont pentru Diferenţele de Tarif

Anexa 8 – Modelele Formularelor de Decont Pentru Plata Compensaţiei

Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatare

Anexa 9 – Costuri Eligibile Incluse în Calculul Decontării PSO şi Cerinţele Privind Contabilitatea Separată

Anexa 10 – Calculul Costului Unitar pe Kilometru

Anexa 10.1 – Metodologia de Calcul a Costului Unitar/ Kilometru

Anexa 10.2 – Formula de Indexare a Costului Unitar/ Kilometru

Anexa 11 – Indicatori de Performanţă ai Serviciului şi Modalitatea de Calcul al Penalităţilor

Anexa 12 – Indicele de Satisfacţie a Pasagerilor (ISP)

Anexa 13 – Metodologia de Monitorizare şi Evaluare a Programului de Transport al Operatorului

Anexa 14 – Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de Persoane prin Curse Regulate în Municipiul [...]

Anexa 15 – Regulament pentru Efectuarea Serviciului de Transport Public Local de Persoane prin Curse Regulate în Municipiul [...]

Anexa 16 –Politica Privind Resursele Umane şi Politica Sociala

Anexa 17 – Estimarea Anuala a Compensatiei

Anexa 1 – Legislatia cu privire la transportul public local de călători

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1.	LEGISLAȚIE ROMÂNEASCĂ
1.1	Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
1.2	Ordin al Ministrului interiorului si Reformei Administrative nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
1.3	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006;
1.4	Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
1.5	Normă metodologică din 30/11/2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere si a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
1.6	Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile;
1.7	Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
1.8	Ordonanță de urgență nr. 30/2013 pentru prelungirea valabilității licențelor de traseu și a programelor de transport public județean;
1.9	Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
1.10	Ordonanță nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
1.11	Ordonanță nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
1.12	Ordonanța 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;
1.13	Ordonanță nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
1.14	Ordonanta nr. 21/2011 privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport București;
1.15	Ordin nr. 258/2012 pentru aprobarea Normelor privind condițiile de efectuare a serviciilor de transport public de persoane cu autobuzele în zona metropolitană București;
1.16	Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
1.17	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;
1.18	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;
1.19	Ordinul Ministrului Administratiei si Internelor nr. 240/2012 privind aprobarea criteriilor de evaluare, a punctajelor și a metodologiei de punctare privind criteriile de evaluare ale operatorului de transport, în vederea atribuirii traseelor pentru transportul rutier public de persoane prin servicii regulate în trafic județean;
1.20	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;
1.21	Hotararea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de munca al persoanelor care efectueaza activitati mobile de transport rutier;
1.22	Hotararea Guvernului nr. 24/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;
1.23	Hotararea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autoritații Rutiere Romane;
1.24	Hotararea Guvernului nr. 527/2013 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice;
1.25	Regulament al Guvernului din 02/11/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
	Regulament al Guvernului din 17/02/2010 de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România;

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1.26.	Regulament-cadru al Ministrului transporturilor din 27/11/2007 pentru efectuarea transportului public local;
1.27.	Normă a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind autorizarea, din punct de vedere tehnic, a furnizorilor de produse și/sau servicii pentru transportul feroviar și cu metroul;
1.28.	Normă a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind activitatea de inspecție tehnică în transportul feroviar și cu metroul;
1.29.	Normă a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind acordarea de agremente tehnice feroviare în transportul feroviar și cu metroul;
1.30.	Normă metodologică a Ministrului Lucrarilor Publice, Transporturilor și Locuintei din 27/03/2002 privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și microbuzelor utilizate pentru transporturi publice de persoane prin servicii regulate în trafic national.
1.31.	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
1.32.	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
2. LEGISLAȚIE EUROPEANĂ	
2.1.	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;
2.2.	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
2.3.	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
2.4.	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
2.5.	Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor

Anexa 2 – Program de Transport

Se vor descrie programele de transport pentru diversele grade de mobilitate pe teritoriul administrativ în cursul anului, astfel:

I. **Program normal - de la data 1 Octombrie la data de 14 Iunie**

II. **Program de vara (vacanta)- de la data 15 Iunie la data de 9 Septembrie-** cuprinde programul de transport in conditii de flux redus de calatori, respectiv în perioadele în care sunt concedii de odihnă şi vacanţe în cuantum semnificativ, care determină un grad total de mobilitate mai scazut al populaţiei, comparative cu perioadele normale din an. Programul de vară se aplică în perioada/ perioadele: 15 iunie- 9 septembrie

III. **Program de noapte** – cuprinde programul ce se asigură între orele 23:00 – 05:00

IV. **Program la evenimente speciale: 31-1 ianuarie, Noaptea de Inviere, etc.**

Anexa 2.1 Programul de transport

Programul anual de transport*

Linia	Km. Planificaţi
Autobuz	
Fabrica de Paine - Marginea	849.146
Intim - Moniom	31.800
Intim - Terova	30.559
Nera - Doman	27.008
Piaţa Republicii - Cuptoare	47.223
Moroasa - Lend	70.278
Total Km planificaţi Autobuz	**1.056.016 km**
TOTAL	**1.056.016 km**

*Programul de transport planificat până la intrarea în circulaţie a tramvaiului

Linia	Km. Planificaţi
Tramvai	
Renk – Piaţa Republicii	**694.240 km**

Anexa 2.2 – Program de Circulatie

Anexa 2.2.1 – Program de circulatie autobuze

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR - MUNICIPIUL REȘIȚA

PERIOADA / LUNI - VINERI

TRASEU / FABRICA DE PAINE - MOL - VICTORIA - NERA - P.ȚA REPUBLICII - MARGINEA

Interval orar		ORA DE PLECARE din STAȚIILE CAP DE LINIE												
		FAB. DE PÂINE			*Frecvența*	MOL								
05.00	06.00				*10 min.*	4:55	5:15	5:25	5:35	5:45	5:55			
06.00	07.00	6:00	6:40		*6-8 min.*	6:05	6:11	6:17	6:23	6:30	6:38	6:45	6:54	
07.00	08.00	7:23			*6-8 min.*	7:03	7:10	7:17	7:23	7:28	7:34	7:40	7:48	7:58
08.00	09.00	8:10			*8 min.*	8:08	8:15	8:23	8:31	8:39	8:47	8:55		
09.00	10.00				*8 min.*	9:03	9:11	9:19	9:27	9:35	9:43	9:51	9:59	
10.00	11.00				*8 min.*	10:07	10:15	10:23	10:31	10:39	10:47	10:55		
11.00	12.00				*8 min.*	11:03	11:11	11:19	11:27	11:35	11:43	11:51	11:59	
12.00	13.00				*8 min.*	12:07	12:15	12:23	12:31	12:39	12:47	12:55		
13.00	14.00				*8 min.*	13:03	13:11	13:19	13:27	13:35	13:43	13:50	13:57	
14.00	15.00	14:00	14:40	14:56	*8 min.*	14:05	14:13	14:21	14:29	14:37	14:45	14:53		
15.00	16.00	15:25			*8 min.*	15:01	15:09	15:17	15:24	15:30	15:38	15:46	15:54	
16.00	17.00	16:12			*8-10 min.*	16:02	16:10	16:17	16:25	16:35	16:45	16:55		
17.00	18.00				*12 min.*	17:07	17:19	17:31	17:43	17:55				
18.00	19.00				*12 min.*	18:07	18:19	18:31	18:43	18:55				
19.00	20.00				*15 min.*	19:10	19:25	19:40	19:55					
20.00	21.00				*15 min.*	20:10	20:25	20:40	20:55					
21.00	22.00				*15-20 min.*	21:10	21:25	21:45						
22.00	23.00	22:00	22:48		*20 min.*	22:52	22:25	22:45						
23.00	24.00	23:15			*20 min.*	23:20								

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR - MUNICIPIUL REȘIȚA

PERIOADA / SÂMBĂTĂ - DUMINICĂ - SĂRBĂTORI LEGALE

TRASEU / FABRICA DE PAINE - MOL - VICTORIA - NERA - P.ȚA REPUBLICII - MARGINEA

Interval orar		ORA DE PLECARE din STAȚIILE CAP DE LINIE										
		FAB. DE PÂINE			*Frecvența*	MOL						
05.00	*06.00*				*10-20 min.*	4:55	5:20	5:30	5:50			
06.00	*07.00*	6:05	6:45		*20 min.*	6:10	6:30	6:50				
07.00	*08.00*	7:25			*20 min.*	7:10	7:30	7:50				
08.00	*09.00*	8:05			*20 min.*	8:10	8:30	8:50				
09.00	*10.00*				*15 min.*	9:05	9:20	9:35	9:50			
10.00	*11.00*				*15 min.*	10:05	10:20	10:35	10:50			
11.00	*12.00*				*15 min.*	11:05	11:20	11:35	11:50			
12.00	*13.00*				*15 min.*	12:05	12:20	12:35	12:50			
13.00	*14.00*				*15 min.*	13:05	13:20	13:35	13:50			
14.00	*15.00*	14:00	14:45		*15 min.*	14:05	14:20	14:35	14:50			
15.00	*16.00*	15:20			*15 min.*	15:10	15:25	15:40	15:55			
16.00	*17.00*	16:05			*15 min.*	16:10	16:25	16:40	16:55			
17.00	*18.00*				*15-20 min.*	17:10	17:25	17:45				
18.00	*19.00*				*20 min.*	18:05	18:25	18:45				
19.00	*20.00*				*20 min.*	19:05	19:25	19:45				
20.00	*21.00*				*20 min.*	20:05	20:25	20:45				
21.00	*22.00*				*20 min.*	21:05	21:25	21:45				
22.00	*23.00*	22:00	22:40		*20 min.*	22:05	22:25	22:45				
23.00	*24.00*	23:10				23:15						

**** Funcție de condițiile de trafic timpii de sosire în stații pot fi influențați cu +/- 2 min.***

**** Cursele notate cu roșu circulă până la Stația Marginea***

**** Cursele notate cu roz circulă până la Stația P-ta Republicii***

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR

TRASEU: INTIM - MONIOM

PERIOADA: LUNI – VINERI

ORA PLECARE / STAȚIA	ORA PLECARE / STAȚIA
INTIM	MONIOM
6.10	6.20
7.05	7.20
7.45	8.00
10.05	10.20
12.35	12.50
14.15	14.30
16.05	16.20
20.05	20.20

PERIOADA: SÂMBĂTĂ – DUMINICĂ – SĂRBĂTORI LEGALE

ORA PLECARE / STAȚIA	ORA PLECARE / STAȚIA
INTIM	MONIOM
7.25	7.40
13.55	14.10
16.55	17.10
20.05	20.20

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR
TRASEU: INTIM - ȚEROVA
PERIOADA: LUNI – VINERI

ORA PLECARE / STAȚIA INTIM	ORA PLECARE / STAȚIA ȚEROVA
5.30	5.45
6.10	6.25
6.55	7.10
8.45	9.00
11.00	11.20
13.35	13.50
14.55	15.10
16.05	16.20
17.25	17.40
19.25	19.40

PERIOADA: SÂMBĂTĂ – DUMINICĂ – SĂRBĂTORI LEGALE

ORA PLECARE / STAȚIA INTIM	ORA PLECARE / STAȚIA ȚEROVA
5.45	6.00
8.30	8.45
11.15	11.30
13.15	13.30
16.05	16.20
22.00	22.15

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR

TRASEU: NERA - DOMAN

PERIOADA: LUNI – VINERI

ORA PLECARE / STAȚIA NERA	ORA PLECARE / STAȚIA DOMAN
5.45	6.10
6.45	7.05
7.30	7.50
10.00	10.20
13.30	13.50
16.20	16.35
18.20	18.40
21.00	21.15

PERIOADA: SÂMBĂTĂ – DUMINICĂ – SĂRBĂTORI LEGALE

ORA PLECARE / STAȚIA NERA	ORA PLECARE / STAȚIA DOMAN
6.20	6.40
8.55	9.15
13.30	13.50
15.15	15.30
17.15	17.35
21.00	21.20

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR

TRASEU: PIAȚA REPUBLICII - CUPTOARE

PERIOADA: LUNI – VINERI

ORA PLECARE / STAȚIA P-TA REPUBLICII	ORA PLECARE / STAȚIA CUPTOARE
5.30	5.50
6.40	7.00
8.00	8.20
12.40	13.00
13.30	13.50
15.30	15.50
17.00	17.20
19.10	19.30
21.40	22.00

PERIOADA: SÂMBĂTĂ – DUMINICĂ – SĂRBĂTORI LEGALE

ORA PLECARE / STAȚIA P-ȚA REPUBLICII	ORA PLECARE / STAȚIA CUPTOARE
5.30	5.50
8.00	8.25
12.15	12.35
16.20	16.45
21.45	22.05

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR
TRASEU: MOROASA - LEND/BARAJ
PERIOADA: LUNI – VINERI

ORA PLECARE / STAȚIA	ORA PLECARE / STAȚIA	
MOROASA	BARAJ	LEND
5.20	5.55	6.00
6.30	7.00	7.05
7.30	-	8.00
9.00	-	9.45
10.30	-	11.15
12.00	-	12.30
13.10	13.45	13.50
14.30	-	15.10
15.40	16.25	16.30
17.00	-	17.30
18.45	-	19.30
20.10	-	20.50
21.30	22.05	22.10

PERIOADA: SÂMBĂTĂ – DUMINICĂ – SĂRBĂTORI LEGALE

ORA PLECARE / STAȚIA	ORA PLECARE / STAȚIA	
MOROASA	BARAJ	LEND
6.10	6.40	6.45
7.20	-	7.50
8.25	9.00	9.05
10.00	10.45	10.50
11.40	12.20	12.25
13.10	-	13.40
15.50	16.25	16.30
17.00	-	17.30
18.10	-	18.40
19.20	20.05	20.10

➢ ***CURSELE NOTATE CU ROȘU CIRCULĂ LA ȘI DE LA STAȚIA BARAJ***

Nota: La numarul de mijloace de transport se adauga 30%, necesar pentru acoperirea imobilizarilor si rezervelor.

Anexa 2.2.2 – Program de circulatie Tramvaie

Graficul de circulatie Luni-Vineri							
Plecari Renk							
Tramvaiul 1	Tramvaiul 2	Tramvaiul 3	Tramvaiul 4	Tramvaiul 5	Tramvaiul 6	Tramvaiul 7	Tramvaiul 8
5:15	5:35	5:50	6:00	6:10	6:20		
6:30	6:45	7:00	7:10	7:20	7:30	7:05	7:15
7:45	7:55	8:10	8:20	8:30	8:40	8:15	8:25
8:55	9:05	9:20	9:30	9:40	9:50		
10:05	10:15	10:30	10:40	10:50	11:00		
11:15	11:25	11:40	11:50	12:00	12:10	12:05	12:15
12:25	12:35	12:50	13:00	13:10	13:20	13:15	13:25
13:35	13:45	14:00	14:10	14:20	14:30	14:25	14:35
14:45	14:55	15:10	15:20	15:30	15:40	15:35	15:45
15:55	16:05	16:20	16:30	16:40	16:50	16:45	16:55
17:05	17:15	17:30	17:40	17:50	18:00	17:55	
18:15	18:25	18:40	18:50	19:00	19:10		
19:25	19:35	19:50	20:00	20:10	20:20		
20:35	20:45	21:00	21:10	21:20	21:30		
21:45	21:55	22:10	22:20	22:30			

Graficul de circulatie Luni-Vineri							
Plecari Piata Republicii							
Tramvaiul 1	Tramvaiul 2	Tramvaiul 3	Tramvaiul 4	Tramvaiul 5	Tramvaiul 6	Tramvaiul 7	Tramvaiul 8
5:50	6:10	6:25	6:35	6:45	6:55		
7:10	7:20	7:35	7:45	7:55	8:05	7:40	7:50
8:20	8:30	8:45	8:55	9:05	9:15	8:50	9:00
9:30	9:40	9:55	10:05	10:15	10:25		
10:40	10:50	11:05	11:15	11:25	11:35		
11:50	12:00	12:15	12:25	12:35	12:45	12:40	12:50
13:00	13:10	13:25	13:35	13:45	13:55	13:50	13:35
14:10	14:20	14:35	14:45	14:55	15:05	15:00	14:20
15:20	15:30	15:45	15:55	16:05	16:15	16:10	15:05
16:30	16:40	16:55	17:05	17:15	17:25	17:20	15:50
17:40	17:50	18:05	18:15	18:25	18:35	18:30	16:35
18:50	19:00	19:15	19:25	19:35	19:45		17:20
20:00	20:10	20:25	20:35	20:45	20:55		
21:10	21:20	21:35	21:45	21:55	22:05		
22:20	22:30	22:45	22:55	23:05			

Graficul de circulatie - Zile nelucratoare				
Plecari Renk				
Tramvaiul 1	Tramvaiul 2	Tramvaiul 3	Tramvaiul 4	Tramvaiul 5
5:15	5:30	5:45	6:00	6:15
6:25	6:40	6:55	7:10	7:25
7:35	7:50	8:05	8:20	8:35
8:45	9:00	9:15	9:30	9:45
9:55	10:10	10:25	10:40	10:55
11:05	11:20	11:35	11:50	12:05
12:15	12:30	12:45	13:00	13:15
13:25	13:40	13:55	14:10	14:25
14:35	14:50	15:05	15:20	15:35
15:45	16:00	16:15	16:30	16:45
16:55	17:10	17:25	17:40	17:55
18:05	18:20	18:35	18:50	19:05
19:15	19:30	19:45	20:00	20:15
20:25	20:40	20:55	21:10	21:25
21:35	21:50	22:05	22:20	22:35
22:45				

Graficul de circulatie - Zile nelucratoare				
Plecari Piata Republicii				
Tramvaiul 1	Tramvaiul 2	Tramvaiul 3	Tramvaiul 4	Tramvaiul 5
5:50	6:05	6:20	6:35	6:50
7:00	7:15	7:30	7:45	8:00
8:10	8:25	8:40	8:55	9:10
9:20	9:35	9:50	10:05	10:20
10:30	10:45	11:00	11:15	11:30
11:40	11:55	12:10	12:25	12:40
12:50	13:05	13:20	13:35	13:50
14:00	14:15	14:30	14:45	15:00
15:10	15:25	15:40	15:55	16:10
16:20	16:35	16:50	17:05	17:20
17:30	17:45	18:00	18:15	18:30
18:40	18:55	19:10	19:25	19:40
19:50	20:05	20:20	20:35	20:50
21:00	21:15	21:30	21:45	22:00
22:10	22:25	22:40	22:55	23:10
23:20				

Anexa 3 – Programul de Investitii

Anexa 3.1 – Programul de Investitii al Operatorului

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectivă	Data Incepere	Data Finalizare	Sursa de Finanțare
Achiziție autobuze	Prin acest proiect se urmărește asigurarea capacității de transport prin achiziționarea a 4 microbuze second-hand cu norma de poluare de minim Euro 4	460.000 lei	2017	2018	Surse proprii
Implementare sistem e-ticketing (etapa 2)	Prin acest proiect se va implementa un sistem de e-ticketing pentru transportul public din municipiul Reșița, prin introducerea de validatoare duale (bilet/card) pentru titlurile de călătorie, automate de vânzare a cardurilor și sisteme automate de numărare a călătorilor	130.810 lei	2017	2018	Surse proprii

Anexa 3.2 – Programul de Investitii al Autoritatii Contractante

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectivă	Data Incepere	Data Finalizare	Sursa de Finanțare
Creșterea eficienței transportului public prin implementarea Sistemului automat de taxare, a Sistemului de Management al Flotei și crearea Sistemului de Informare Dinamică a Călătorilor în stații și în vehicule	- Achiziționarea și amplasarea a aprox. 115 de validatoare contactless în vehiculele, pentru utilizarea cardurilor de transport contactless, a cardurilor bancare și, eventual, a biletelor de hârtie; - Achiziționarea și amplasarea a 20 de automate moderne de bilete și încărcat carduri de transport în stații cu volum mare de vânzări; - Achiziționarea și amplasarea a aprox. 43 receptoare GPS și antene duale GPS-GPRS.. Echipamentul va servi în comun Sistemul Automat de Taxare și Sistemul de Management al Flotei, ambele modernizate, precum și Sistemul de Informare Dinamică a Călătorilor; -Achiziționarea și amplasarea a aprox. 43 afișoare interioare pentru vehicule; - Achiziționarea și amplasarea a aprox. 43 calculatoare de bord în vehicule, pentru pilotarea validatoarelor, pentru asigurarea comunicațiilor și pentru informarea călătorilor; - Achiziționarea și amplasarea a aprox. 20 de panouri de afișaj exterioare, pentru cele mai utilizate stații;	3.800.000 lei	2019	2023	POR 4.1

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectivă	Data Incepere	Data Finalizare	Sursa de Finanţare
	- Achiziţionarea şi amplasarea echipamentului specific pentru: - Aprox. 10 locaţii comerciale pentru vânzarea titlurilor de transport: - O casierie centrală; - Echipele de controlori, şi sediul acestora; - Un depou/garaj; - O locaţie centrală de management al sistemului; - Achiziţionarea bazelor de date şi aplicaţiile necesare; - Cablarea echipamentului fix şi a celui îmbarcat (cu excepţia viitoarelor autobuze, pentru care se recomandă cablarea la producător); - Asigurarea comunicaţiilor IT între componentele sistemului; - Asigurarea unui grad cât mai înalt de integrare a sistemelor menţionate. - Odată cu cresterea numarului de autobuze, se va proceda la dotarea acestora cu validatoare iar echipamente îmbarcate vor fi solicitate prin documentele de achizitie. - Sistemul de taxare trebuie să permită integrarea tarifară cu alţi operatori şi proceduri de compensare, includerea unei oferte tarifare complete (carduri încărcate cu abonamente, călătorii sau bani, combinaţii de produse tarifare pe acelaşi card, etc) precum şi posibilitatea integrarii cu alte plăţi locale (de exemplu, parking sau city card) în viitor. Deasemenea, sistemul trebuie să poată fi extins ulterior la nivel metropolitan (după constituirea Asociaţiei de Dezvoltare intercomunitară).				
Reorganizarea traseelor de transport public şi crearea de poli de schimb la nivelul reţelei de transport public	- amenajarea unor extinderi de trasee pentru deservirea cartierelor limitrofe şi a zonei industriale în lungime de circa 11 km, care include realizarea de noi staţii – 10 staţii noi (ţinând cont de densitatea staţiilor per km de traseu – 1,4 staţii/km) - definirea unor poli de schimb în reţeaua actual de transport public urban pentru a facilita joncţiunea între transportul regional, metropolitan şi cel urban, care include modernizarea staţiilor din zona	2.800.000	2020	2023	POR 4.1

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectivă	Data Incepere	Data Finalizare	Sursa de Finanţare
	gării, a spitalului, precum şi a zonei Intim, precum şi a staţiilor din parcurs în funcţie de necesităţi.				
Modernizarea transportului public electric pentru reintroducerea serviciului de transport electric pe traseul liniei principale	Realizarea unui traseu principal deservit cu transport electric, pe axa principala de circulatie a oraşului : (12,5 km); - Realizarea lucrarilor de refactie totala a urmatoarelor elemente: □ calitatea si a profilului coridorului urban de circulatii dupa implementarea traseului electric, □ instalatii si echipamente de suprastructura necesare exploatarii liniei de transport electric (inclusiv calea aeriana a tramvaiului) □ reproiectarea si realizarea unor statii moderne si sigure pentru transportul public cu tramvaiul □ alte lucrari de detaliu necesare - Realizarea unor lucrari specifice pentru acomodarea transportului electric in depou (linii specifice de intretinere, garare, echipamente pentru alimentare, intretinere si mentenanta etc) - Achiziţionare material rulant cu caracteristici tehnice superioare, aspect modern si capacitate medie de transport, dotate cu facilitati pentru persoanele cu mobilitate redusa (10 tramvaie) Necesitatea implementării proiectului este evaluată la nivel strategic prin următoarele aspecte: □ Din perspectiva mobilităţii, proiectul se adresează utilizatorilor de transport public, ajungând să satisfacă nevoia de mobilitate pentru un număr de circa 39000 deplasări zilnice pe termen mediu, după implementare. În raport cu situaţia de referinţă, proiectul conducând la creşterea accesibilităţii oferite de sistemul de transport public cu 1,5%. □ Din perspectiva impactului asupra mediului, proiectul presupune ca prestaţia vehiculelor de transport public pentru linia 1 de circa 2527 vehxkm, realizată la o viteză de circa 26 km/h, cu autobuze cu carburant convenţional, să se realizeze după implementarea proiectului cu mijloace de transport electric.	126.000.000	2019	2023	POR 4.1

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectivă	Data Incepere	Data Finalizare	Sursa de Finanțare
Înnoirea parcului de material rulant al operatorului de transport public	- Autobuze ecologice (cu trei uşi) – 23 vehicule (21 vehicule utilizate zilnic şi 2 autobuze pentru situaţii excepţionale) -4 microbuze ecologice, pentru realizarea serviciului de transport pe liniile cu cerere de transport redusă -6 microbuze ecologice, pentru completarea parcului de material rulant, inclusive parc rezervă pentru a acoperi necesarul de material rulant la implementarea proiectului de reorganizare.	43.200.000	2020	2023	POR 4.1
Realizarea piste/benzi dedicate bicicletelor	- Realizarea pistelor/benzilor de biciclete în zona centrală şi artere radiale - Amplasarea semafoarelor şi indicatoare rutiere aferente deplasărilor cu bicicleta - Realizarea marcajelor rutiere specifice pentru benzile de biciclete - Amplasarea unor rastele de parcare în punctele de interes - Amenajare peisagistică şi amplasare mobilier urban, inclusiv separarea fluxurilor (spaţii fizic delimitate pentru vehicule rutiere, biciclete, pietoni) pe sectoarele de drum cu lăţime suficientă - Amenajarea a 10 staţii de inchiriat biciclete pentru asigurarea unui transport ecologic alternativ la nivel local	4.500.000	2020	2023	POR 4.1
Realizarea unui sistem de management al traficului	- Realizarea unui centru de management al traficului - Amplasarea de camere de supraveghere a traficului - Includerea in sistem a intersecţiilor semaforizate existente cu posibilitatea extinderii ulterioare a sistemului - Dotarea intersecţiilor cu automat de intersecţie şi dispozitive de comunicaţie - Amplasarea senzorilor şi contoarelor pe fiecare arteră adiacentă intersecţiilor din sistem - Amplasarea de panouri de informare dinamice	15.300.000	2020	2023	POR 4.1
Reabilitarea drumurilor şi intersecţiilor acestora pe traseul liniilor de transport public	- Reabilitarea părţii carosabile pentru axa centrală de trafic din oraş în corelaţie cu proiectul de reintroducere a transportului electric cu tramvaiul - Reconfigurarea intersecţiilor şi a organizării acestora pentru a elimina punctele de conflict şi a asigurarea un nivel ridicat de siguranţă pentru toate categoriile	12.500.000	2020	2023	POR 4.1

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectivă	Data Incepere	Data Finalizare	Sursa de Finanțare
	de participanți la trafic (în special categoriile vulnerabile) - Lucrări specifice de drumuri : - Introducerea elementelor de proiectare și echiparea corespunzătoare pentru calmarea traficului rutier îndeosebi pentru elementele de rețea cu indicatori de siguranță reduși (puncte negre), cu respectarea indicațiilor de proiectare și de estetică urbană și de asemenea, fără a produce segregarea masivă a zonei urbane - Amenajarea peisagistică adiacentă (spații verzi, zone cu pomi de aliniament, etc) - Dotarea cu mobilier urban				

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

Se va realiza având în vedere prevederile Anexei 3.1.

Anexa 4 – Bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului

Anexa 4.1 – Bunuri de Retur

Bunuri de retur sunt bunurile concesionate de către Autoritatea Contractantă către Operator în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public nou create sau existente si 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, Autorității Contractante:

4.1.1 Bunuri Concesionate

Clasificare	Denumire bunuri mobile si imobile	Număr inventar la Autoritatea Contractanta	Valoare de inventar	Valoare amortizata	Valoarea ramasa la data de .../../....
1.3.3. 1.7..1.2	Linie tramvai si instalatii conexe	200780	8.257.855 lei		
	Depou		2.635.858 lei		

Bunurile proprietate publică concesionate, aşa cum sunt prezentate în această anexă şi care sunt puse la dispoziţia Operatorului spre a fi utilizate în cadrul prezentului Contract, sunt inventariate anual şi sunt înregistrate distinct, în afara bilanţului de către Operator.

4.1.2 Bunuri realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiţii al Operatorului

Clasificare	Denumire mobile si imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizata	Valoarea ramasa la data de 30/11/2017
	Autobuz Volvo B9L	1	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	2	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	3	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	4	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	5	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	6	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	7	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	8	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	9	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9S	10	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	11	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	12	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	13	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	14	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	15	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	16	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	17	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	18	203.333,22	2182,87	201.150,35
	E ticketing	19	130.810	0	130.810

Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

Clasificare	Denumire bunuri mobile si imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizata	Valoarea ramasa la data de .../../....

Bunuri de preluare sunt bunurile care aparţin Operatorului şi care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea Contractantă are dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plăţii către Operator în termen de [...] zile de la încetarea Contractului, a unei compensaţii egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul îşi asumă obligaţia de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimţământul prealabil scris al Autorităţii Contractante;

Bunurile realizate de Operator din surse proprii dar provenite prin subvenţie de capital de la bugetul local sau de stat, fac parte din categoria bunurilor de preluare. Amortizarea acestei categorii de bunuri nu este eligibila pentru calculul costului/km. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea Contractantă va dobândi aceste bunurile de preluare fără plata vreunei compensaţii.

Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului

Inventarul bunurilor proprii ale Operatorului la data de 30.11.2017

Clasificare	Denumire bunuri mobile si imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizata	Valoarea ramasa la data de 30.11.2017
	Autobuz Volvo B9L	1	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	2	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	3	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	4	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	5	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	6	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	7	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	8	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9L	9	111.000	2182,87	108.817,13
	Autobuz Volvo B9S	10	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	11	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	12	203.333,22	2182,87	201.150,35

Clasificare	Denumire bunuri mobile si imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizata	Valoarea ramasa la data de 30.11.2017
	Autobuz Volvo B9S	13	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	14	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	15	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	16	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	17	203.333,22	2182,87	201.150,35
	Autobuz Volvo B9S	18	203.333,22	2182,87	201.150,35

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

Anexa 4.4 – Procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor concesionate

Anexa 5 – Mijloace de transport

Anexa 5.1 – Cerinţe standard pentru mijloace de transport

Principii Generale

Principalul obiectiv al prezentei Anexe este să stabilească cerinţele comune specifice aferente vehiculelor de transport care vor fi utilizate pentru prestarea Serviciilor de Transport.

Toate Mijloacele de Transport care vor fi utilizate la prestarea Serviciilor de Transport trebuie să fie conforme cerinţelor obligatorii stabilite pentru respectivele Mijloace de Transport în ceea ce priveşte "tipul" şi "categoria". Conformitatea Mijloacelor de Transport cu cerinţele standard va fi verificată pe baza documentelor emise de autorităţile competente.

Pentru a asigura protecţia 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 şi carburanţi.

Cerinţele tehnice pentru Mijloacele de Transport prezentate în această anexă vor fi actualizate automat în situaţia apariţiei unor noi reglementări. În această situaţie, Părţile vor actualiza prezenta Anexă incluzând cerinţele tehnice noi stabilite prin lege.

Cerinte Standard pentru Autobuze

General

1. Conditiile interioare si exterioare ale mijloacelor de transport prin care se presteaza servicii in temeiul prezentului Contract trebuie sa fie permanent in concordanta cu cerintele stabilite de legislatie.

2. Toate dispozitivele si fiecare dintre acestea care sunt instalate in mijloacele de transport trebuie sa fie pastrate si reparate astfel incat toate vehiculele sa poata fi utilizate in permanenta.

3. Fiecare mijloc de transport trebuie sa aiba cel putin un validator electronic pentru fiecare usa şi alte echipamente îmbarcate aferente sistemului de taxare integrat.

4. Operatorul va avea dreptul ca, dupa cum hotaraste, sa amenajeze zone publicitare atat in interiorul cat si in exteriorul autobuzelor. Publicitatea nu va afecta vizibilitatea sau lizibilitatea numerelor traseelor, semnele cu destinatia, logo-ul Societatii nu va acoperi nicio fereastra daca acesta nu permite vizibilitatea spre exterior.

5. Inainte de plecarea pe traseu, vehiculele vor fi supuse unui control pentru a se asigura ca sunt curate in vederea utilizarii de catre pasageri, si nu au suprafete alunecoase, deteriorate sau periculoase, inclusiv scaunele si armaturile vehiculelor.

6. In fiecare zi, inainte de plecarea pe traseu, se va asigura ca scaunele pentru pasageri nu sunt avariate, defecte sau deteriorate in orice alt mod.

Cerinte pentru Autobuze

Autobuzele in exploatare vor indeplini cerintele tehnice obligatorii cu privire la siguranta si protectia mediului stipulate in legislatia in vigoare, precum şi cerinţele tehnice cu privire la compatibilitatea cu sistemul de taxare integrat.

Autobuzele utilizate de către Operator la prestarea serviciului vor fi de tip autobuz urban, potrivit legislaţiei româneşti în vigoare. Autobuzele vor fi minim EURO 3, sau vor fi autobuze electrice/hibride. Conform Anexa 13, pct 1.2.4. din. "Reglementarile privind certificarea încadrarii vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranta circulatiei rutiere, protectia mediului si în categoria de folosinta conform destinatiei, prin inspectia tehnica periodica RNTR 1 din 12.08.2008" aprobat prin Ordin nr. 1002 din 12/08/2008.

Anexa 5.2 – Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea PSO

Planul privind Parcul de Mijloace de Transport

Planul privind Parcul Auto va cuprinde o lista cu toate autobuzele, troleibuzele si tramvaiele, inclusiv urmatoarele informatii:

- Numarul vehiculului, categoria, numarul de inmatriculare si numarul de inventar;
- Numărul Copiei Conforme a Licenţei de Transport
- Anul de fabricatie;
- Durata de viata ramasa;
- Marimea in metri, numar de axe, tipul de podea, tipul motorului, gradul de confort si poluare , capacitatea de pasageri (atat pe scaune cat si in picioare);
- Aspecte de protecţia mediului (standardul EURO),
- Nivelul de zgomot
- Numărul de uşi de acces
- Numărul de ieşiri
- Adaptări pentru persoanele cu mobilitate redusă
- Dotări aferente sistemului de taxare integrat
- Alte dotări (casă de marcat fiscală, componente aferente sistemului de management al traficului etc.)

A. Autobuze marca Volvo B9 (9 bucăţi): Caracteristici generale

Lungime/lăţime/înălţime	Nr. axe	Nr. locuri		Tip motor	Grad confort	Grad poluare	Normă poluare	Nivel zgomot		Tipul de podea	Adaptări speciale mobilitate	Uşi acces		Ieşiri	Nr. Validatoare
		Scaune	Picioare					în mers	în staţionare			simplă	dublă		
12044/2550/3205 mm	2	31	52		încălzire/ AC	-	Euro 5	-	-	Joasă	Funcţie kneeling, 1 loc pentru scaun rulant/cărucior pentru copii		3	3	3

Caracteristici individuale

Nr. crt.	Nr. parc	Nr. Inmatriculare	Nr. Inventar	Copie Conforma Licenţa de Transport	Anul de fabricaţie	Durata de viaţă rămasă
1	01	CS 34 TUR	1		2006	6
2	02	CS 30 TUR	2		2006	6
3	03	CS 26 TUR	3		2006	6
4	04	CS 27 TUR	4		2006	6
5	05	CS 28 TUR	5		2006	6
6	06	CS 29 TUR	6		2006	6
7	07	CS 33 TUR	7		2006	6
8	08	CS 31TUR	8		2006	6
9	09	CS 32 TUR	9		2006	6

B. Autobuze marca Volvo (9 bucăţi): Caracteristici generale

Lungime/lăţime/înălţime	Nr. axe	Nr. locuri		Tip motor	Grad confort	Grad poluare	Normă poluare	Nivel zgomot		Tipul de podea	Adaptări speciale mobilitate	Uşi acces		Ieşiri	Nr. Validatoare
		Scaune	Picioare					în mers	în staţionare			simplă	dublă		
18000/2550/3320	3	44	40		încălzire/ AC	-	Euro 4			Joasă	Funcţie kneeling, 1 loc pentru scaun rulant/cărucior pentru copii	1	3	3	3

Caracteristici individuale						
Nr. crt.	Nr. parc	Nr. înmatriculare	Nr. Inventar	Copie Conforma Licenta de Transport	Anul de fabricatie	Durata de viata ramasa
1	10	CS 35 TUR	10		2008	6
2	11	CS 36 TUR	11		2008	6
3	12	CS 37 TUR	12		2008	6
4	13	CS 38 TUR	13		2008	6
5	14	CS 39 TUR	14		2008	6
6	15	CS 40 TUR	15		2008	6
7	16	CS 41 TUR	16		2008	6
8	17	CS 42 TUR	17		2008	6
9	18	CS 43 TUR	18		2008	6

Anexa 6 – Tarife de calatorie

Anexa 6.1 – Tarife de calatorie practicate in momentul incheierii contractului

Aplicabile de la data de 23.12.2017

Modalitate cumpărare	Tip legitimație de călătorie	Preț
Chioșcuri/ Automate de bilete	1 Călătorie	2.00 lei
	Abonament 1 zi	6.00 lei
	Abonament 5 zile /1 linie	15.00 lei
	Abonament 5 zile /2 linii	25.00 lei
	Abonament 10 zile/1 linie	30.00 lei
	Abonament 15 zile/1 linie	45.00 lei
	Abonament 1 luna ZL/1 linie	60.00 lei
	Abonament 1 luna ZL/2 linii	95.00 lei
	Abonament 1 luna ZC/1 linie	75.00 lei
	Abonament 1luna ZC	150.00 lei
	Abonament lunar 50% donatori de sange	37.50 lei
	Preț Card	5 lei
Nevalidare card		10 lei
Suprataxa		10 lei

Se vor mentiona toate categoriile de titluri de calatorie, inclusiv cele cu tarife reduse.

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

Modificarea/Ajustarea Tarifelor de călătorie nu influenţează nivelul costului unitar pe km stabilit conform contractului.

I. Stabilirea tarifelor de călătorie

Modul de stabilire al tarifelor de calatorie pentru elementele din oferta tarifară este următorul:

1. Pe baza Programului de Transport se determină oferta de transport (locuri x Km) pe moduri şi intervale de timp.

   Se calculează bugetul de exploatare eligibil necesar pentru realizarea ofertei de transport stabilite, în condiţii de calitate şi de siguranţă specificate, plecand de la costul unitar/km contractat, pentru fiecare mod de transport, si profitul rezonabil contractat. ***Costul unitar pe kilometrul*** parcurs este pretul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor din anul precedent eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevazute in Anexa 9.

2. Se calculează costul mediu al unei călătorii, ca raportul dintre bugetul de exploatare eligibil +profitul rezonabil ale operatorului şi numărul mediu anual estimat al călătoriilor (nu al călătorilor) plătite integral. Sunt necesare sondaje şi date statistice referitoare la calatorii cu transportul public şi privind călătoria medie realizată de un călător (număr de staţii transformat în număr de Km).

Aceste etape sunt tehnice, se calculează de către operator şi se negociază cu autoritatea contractantă.

3. Se stabileşte (în baza viziunii social-economice/guvernanţei locale, de către Autoritatea Contractantă) acceptanţa socială a costului mediu transpus direct în tariful mediu. În caz de neacceptanţă anticipată, se stabileşte **tariful mediu acceptabil.**

4. Se determină tariful de bază (preţul de vânzare al unei călătorii simple). Acest tarif poate să fie egal cu costul mediu al unei călătorii dacă compensaţia este dirijată către abonamente, de exemplu, sau poate să fie mai mic decât costul mediu, dacă se decide ca compensaţia să acţioneze încă de la acest prim nivel (acesta e cazul cel mai frecvent). De asemenea, tariful de bază poate să depăşească costul mediu, în cazul în care se acordă bonificaţii comerciale pentru restul poziţiilor tarifare.

5. Se determină toate celelalte elemente ale ofertei tarifare ("produse tarifare"), prin multiplicarea tarifului de bază, aplicarea unitară sau diferenţiată a tarifelor sociale (cele supuse obligaţiei tarifare) şi aplicarea unitară sau diferenţiată a unor bonificaţii comerciale. Sunt necesare simulări pentru realizarea unui echilibru financiar – bonificaţiile să fie compensate prin majorarea tarifului de bază. Bonificaţiile comerciale pot fi de două tipuri:

   - Reducerea aplicată multiplicării tarifului de bază, de exemplu preţ 2 călătorii = 2 x tariful de bază – n%

- Vânzarea de abonamente cu număr nelimitat de călători, dar al căror preț este calculat pentru o utilizare medie statistică, de exemplu 2 călătorii x 22 zile lucrătoare/lună.

Punctele 4 şi 5 de mai sus determină oferta tarifară, ca rezultat al aplicării unei anumite politici tarifare. Politica tarifară trebuie să îmbine criteriile comerciale (avantajarea cumpărării, în avans față de momentul utilizării, al unor titluri de călătorie multiple) şi criteriile sociale (dirijarea preponderentă a tarifelor sociale spre categoriile de utilizatori permanenți - "călătorii fideli").

6. Se stabileşte, pe baza legislației naționale şi a reglementărilor locale, lista categoriilor de persoane care beneficiază de facilități, sarcina de transport generată şi efectele financiare ale acestor facilități asupra bugetului de exploatare al operatorului.

Pentru punctele 3 şi 6, principiile de finanțare a serviciului public de transport sunt următoarele:

- Autoritatea care impune limitări de tarife față de calculele recunoscute trebuie să asigure diferența, prin compensație. Elemente de protecție socială nu pot fi puse în sarcina niciunui operator, public sau privat.
- Operarea sub rigorile unui Contract de servicii publice impune abandonarea considerării pauşale a sarcinii de transport generată de călători cu facilități tarifare şi utilizarea unor metode de apreciere obiectivă şi precisă.

Tarifele pentru toate Titlurile de călătorie se aproba prin Hotarâre de catre Consiliu Local/Consiliul Judetean.

Relația efect-cauză este de la COSTURI la TARIFE (prețuri de vânzare). Atât în etapa de semnare a contractului, cât şi în mecanismul stabilit pentru ajustări ulterioare, costurile, împreună cu impunerile politice şi sociale determină tarifele. Tarifele influențează încasările şi nivelul total al compensației. Această influență nu este întotdeauna simplă şi directă. Ca în orice activitate comercială, chiar cu un public parțial captiv, o majorare neinspirată a tarifelor poate uşor genera, cel puțin într-o primă etapă, pierderi în încasări, prin reducerea numărului de utilizatori şi/sau accentuarea fraudei.

Permiterea, ignorarea sau chiar încurajarea unor elemente de concurență neloială între operatori poate să vicieze profund mediul economic al domeniului, să facă inutile calculele şi să aibă efecte negative neplanificate asupra performanțelor financiare ale unui operator.

În concluzie, Ordinul nu poate fi utilizat ca bază pentru stabilirea inițială a elementelor financiare (tarife şi subvenție) ale unui Contract de Servicii Publice şi în procesul de indexare ulterioară, pentru că nu descrie etapele obligatorii, este neclar în terminologie şi total greşit în formulele de calcul impuse.

II. Ajustarea sau modificarea Tarifelor de călătorie

Ajustarea sau modificarea Tarifelor de călătorie pentru serviciile de transport public local de persoane se realizează în conformitate cu prevederile Ordinul ANRSC nr. 272/ 2007 pentru aprobarea Normelor –cadru privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, la cererea operatorilor de transport public local de persoane, pe baza următoarelor documente:

- cererea de ajustare, care conţine: tarifele în vigoare şi tarifele solicitate, inclusiv TVA; justificarea propunerii de ajustare se face pe baza unui memoriu tehnico-economic, care prezintă oportunitatea fundamentării tarifelor datorată creşterii principalelor elemente de cheltuieli;
- fişele de fundamentare pentru ajustarea tarifelor;
- alte date şi informaţii necesare fundamentării tarifelor propuse.

Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate se pot ajusta periodic prin Hotarari ale Consiliului Local Reşiţa, în baza creşterii indicelui preţurilor de consum fată de nivelul existent la data precedentei ajustări.

Anexa 6.3 – Lista punctelor de distributie a titlurilor de calatorie si programul de functionare

Aceste puncte de distributie se vor completa dupa incheierea unor contracte de distributie a titlurilor de calatorie.

Anexa 6.3.1 – Lista chioscurilor

Nr.crt.	Chiosc nr.	Adresa punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare

Anexa 6.3.2 – Lista punctelor de vanzare –spatii comerciale

Nr.crt.	Nume Societate	Locatia punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare

Anexa 6.3.3 – Lista automatelor de vânzare

Nr.crt.	Locatia punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare

Notă: În cazul în care titlurile de călătorie pentru categoriile speciale de calatori nu vor fi comercializate în toate punctele de vânzare, o listă cuprinzând punctele de vânzare unde se comercializează astfel de titluri va fi ataşată ca Anexa 6.3.4.

Anexa 7 – Diferentele de tarif

Anexa 7.1 – Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuităţi şi reduceri la transportul în comun

Categoria socială/ Tipul de protecţie socială	**Modalitatea de acordare a protecţiei sociale** (procentul de reducere)	**Nivelul protecţiei sociale acordate** (lei/ unitate)	**Legislaţia în vigoare care reglementează protecţia socială**
Persoane cu handicap grav şi accentuat, însoţitori şi asistenţi personali ai acestora	100%	60 lei (abonament valabil pe toate liniile/30 zile)	Legea nr. 448/06.12.2006 privind protecţia şi promovarea drepturilor persoanelor cu handicap; Hotărârea Consiliului Local
Veterani de război, invalizi şi văduve de război	100%	60 lei/legitimaţie/valabilă pe toate liniile	Legea nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum şi unele drepturi ale invalizilor şi văduvelor de război Hotărârea Consiliului Local
Eroi, martiri ai revoluţiei din decembrie 1989	100%	60 lei /abonament valabil pe toate liniile (30 zile)	Legea nr. 341/2004 – Legea recunoştinţei faţă de eroii martiri şi luptatorii care au contribuit la Victoria Revoluţiei române din decembrie 1989; Hotărârea Consiliului Local
Beneficiari ai Legii 189//2000 (deportaţi)	100%	60 lei/abonament valabil pe toate liniile (30 zile)	Legea nr. 118 din 30 martie 1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu

Categoria socială/ Tipul de protecţie socială	Modalitatea de acordare a protecţiei sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecţiei sociale acordate (lei/ unitate)	Legislaţia în vigoare care reglementează protecţia socială
			începere de la 6 martie 1945, precum şi celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicată, cu modificările şi completările ulterioare Hotărârea Consiliului Local
Beneficiari ai Legii 118//1990 (refugiaţi)	100%	60 lei/abonament valabil pe toate liniile (30 zile)	Ordonanţa Guvernului nr. 105/1999 pentru modificarea şi completarea Decretului-lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum şi celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările ulterioare Hotărârea Consiliului Local
Elevi	50%	40 lei - abonament/lună valabil pe toate liniile	Hotărârea Consiliului Local

Categoria socială/ Tipul de protecţie socială	Modalitatea de acordare a protecţiei sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecţiei sociale acordate (lei/ unitate)	Legislaţia în vigoare care reglementează protecţia socială
		Din valoare cărora se decontează 50%	
Studenţi	50%	40 lei - abonament/lună valabil pe toate liniile Din valoare cărora se decontează 50%	Hotărârea Consiliului Local
Copii din cadrul centrelor de zi "Maria" şi "ABC"	100 %	60 lei abonament lunar (luni - vineri)	Hotărârea Consiliului Local
Cazurile sociale deosebite	100 %	33,60 lei abonament lunar pe toate liniile	Hotărârea Consiliului Local
Donatorii de sânge	50 %	37,5 lei 50% din costul unui abonament lunar pe toate liniile	Hotărârea Consiliului Local
Persoanele vârstnice din cadrul Centrului de servicii de asistenţă socială pentru persoane vârstnice	100 %	60 lei abonament lunar (luni - vineri)	Hotărârea Consiliului Local Asistenţă Socială"
Pensionarii cu domiciliul sau reşedinţa în municipiul Reşiţa	50 %	40 lei/abonament pe toate liniile din care 20 lei plătit de pensionari	Hotărârea Consiliului Local

Anexa 7.2 – Modul de acordare a diferenţelor de tarif

Modul de acordare a diferenţelor de tarif este cel stabilit prin Hotărârea Consiliului Local Reşiţa Nr. [...] în temeiul legislaţiei în vigoare, pentru fiecare categorie în parte şi este după cum urmează:

Categoria socială/ Tipul de protecţie socială	Perioada	Număr de călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul	Tarif		Modalitatea de acordare a protecţiei sociale (procentul de reducere)
			Tarif întreg	Reducerea oferita	
Persoane cu handicap grav şi accentuat, însoţitori	Lunar	60	60	60	100%

Categoria socială/ Tipul de protecţie socială	Perioada	Număr de călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul	Tarif		Modalitatea de acordare a protecţiei sociale (procentul de reducere)
			Tarif întreg	Reducerea oferita	
şi asistenţi personali ai acestora					
Veterani de razboi, invalizi si vaduve de razboi	Lunar	60	60	60	100%
Eroi, martiri ai revolutiei din decembrie 1989	Lunar	60	60	60	100%
Beneficiari ai Legii 189//2000 (deportaţi)	Lunar	60	60	60	100%
Beneficiari ai Legii 118//1990 (refugiaţi)	Lunar	60	60	60	100%
Elevi	Lunar	- abonament/lună	- 40 lei/abonament/lună	20 lei	50%
Studenţi	Lunar	- abonament/lună	- 40 lei/abonament/lună	20 lei	50%
Copii din cadrul centrelor de zi "Maria" şi "ABC"	Lunar (în perioada în care frecventează centrele de zi)	60	60	60	100%
Cazurile sociale deosebite	Lunar	60	33,60	33,60	100%
Donatorii de sânge	Lunar	60	37,5	37,5	50%
Persoanele vârstnice din cadrul Centrului de servicii de asistenţă socială pentru persoane vârstnice	Lunar (în perioada în care frecventează centrele de zi)	60	60	60	100%
Pensionarii cu domiciliul sau reşedinţa în municipiul Reşiţa	Lunar	60	40 lei/abonament pe toate liniile din care 20 lei plătit de pensionari	20 lei	50%

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

Anexa 7.3 – Fundamentarea anuală a diferenţelor de tarif pentru protectia socială

Nr.	Categoria socială/ Tipul de protecţie socială	Unităţi de calcul (abonamente/ calătorii vândute)	Număr estimat de unităţi	Nivelul protecţiei sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
1.	Persoane cu handicap grav şi accentuat, însoţitori şi asistenţi personali ai acestora	gratuitate	12412	40,8	506.409,60	Factura fiscala
2.	Veterani de razboi, invalizi si vaduve de razboi	gratuitate	83	125	10.375	Subvenţie
3.	Eroi, martiri ai revolutiei din decembrie 1989	gratuitate	836	40,8	34.108,80	Subvenţie
4.	Beneficiari ai Legii 189//2000 (deportaţi)	gratuitate	849	40,8	34.639,20	Factura fiscala
5	Beneficiari ai Legii 118//1990 (refugiaţi)	gratuitate	1166	40,8	47,572,80	Factura fiscala
6.	Elevi	gratuitate	8152	7,5 – la valoarea unui abonament de 15 lei 30 - la valoarea unui abonament de 60 lei	62.310	Factura fiscala
7.	Studenţii	gratuitate				Factura fiscala
8.	Copii din cadrul centrelor de zi "Maria" şi "ABC"	gratuitate	372 Centrul de Zi "Maria"	60	22.320 - Centrul de Zi "Maria"	Factura fiscala

Nr.	Categoria socială/ Tipul de protecţie socială	Unităţi de calcul (abonamente/ călătorii vândute)	Număr estimat de unităţi	Nivelul protecţiei sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
			215 Centrul de Zi "ABC"		12.900 Centrul de Zi "ABC"	
9.	Cazurile sociale deosebite	gratuitate	73	33,60	2.452, 80	Factura fiscala
10.	Donatorii de sânge	gratuitate	247	37,5	9.262,50	Factura fiscala
11.	Persoanele vârstnice din cadrul Centrului de servicii de asistenţă socială pentru persoane vârstnice	gratuitate	488	60	29.280	Factura fiscala
12.	Pensionarii sub cu domiciliul sau reşedinţa în municipiul Reşiţa	gratuitate	142.811	32 (16 tichete/lună x 2 lei)	4.569.952	Factura fiscala

Anexa 7.4 – Modelul formularului de decont pentru diferenţele de tarif

No.	Categoria socială/ Tipul de protecţie socială	Unităţi de calcul (abonamente/ călătorii vândute)	Număr estimat de unităţi	Nivelul protecţiei sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
•						
•						
•						
•						

Anexa 8 – Modelele formularelor de decont pentru plata compensației

Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

Raport Lunar de Constatare

Concept	Valoare
Luna: Ianuarie Anul 2018	Luna curentă
(Km)Număr total de vehicul*kilometri efectuați (calculați conform Anexei 13)	81874 km
Tramvai	
Autobuz	4548.5 km
(c unitar)Cost unitar per kilometru	7.92
Tramvai	
Autobuz	7.92
(Ch)Cheltuieli Totale pentru PSO (Veh*Km efectuați x c unitar pe Km)	648442.1
Tramvai	
Autobuz	648442.1
(Pr)Profit rezonabil (0.1% la total cheltuieli pentru Planul de Transport PSO)	0.021779981
(V) Total venituri lunare pentru servicii de transport public	624397.42
Venituri din vânzări de tiluri de călătorie	513416.66
Diferente de tarif cuvenite operatorului	110897.5
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	83.24
(C)Compensația (conform contract) (Ch+Pr-V)	136808.63
Compensație per total vehicul*kilometri efectuați	

*valori în RON, fără TVA.

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

Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatare

Calculul compensaţiei pentru prestarea serviciilor de transport public în 2018

Concept	Valoare
Anul	2018
(Km)Număr total de vehicul*kilometru	58667.53
Tramvai	
Autobuz	58667.53
(c unitar)Cost unitar per kilometru	
Tramvai	
Autobuz	7.917496673
(C1) TOTAL COMPENSAŢIE ANUALĂ FACTURATA (pe baza calculului lunar din Anexa 10)	
Venituri din servicii de transport public din:	
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	6,161,000
Diferente de tarif cuvenite operatorului	1,330,770
Alte venituri în cadrul reţelei unde se prestează PSO	
(I) TOTAL VENITURI AUDITATE	7,491,770
Costuri asociate realizarii Planului de Transport PSO	
Cheltuieli directe de transport	2,798,000
tramvai	
autobuz	2,798,000
Cheltuieli indirecte de transport si administrative	
tramvai	
autobuz	
Cheltuieli cu vânzarea titlurilor de călătorie şi de marketing	
Cheltuieli aferente activitatilor de implementare a investitiilor autoritatii contractante	
(II) TOTAL CHELTUIELI AUDITATE asociate realizarii Planului de Transport PSO	8,279,000
(III) (Pr) Profit rezonabil	23,000
(C2)TOTAL COMPENSAŢIE ANUALĂ (pe baza costurilor şi veniturilor înregistrate în contabilitatea de gestiune şi auditate) (Efectul Financiar Net) (II – I) + III	1,810,770
COMPENSAŢIA ANUALĂ MAXIMĂ	
Valoarea minimă dintre C1 şi C2= valoarea maximă anuală a Compensaţiei	
DIFERENŢA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE OPERATOR Autoritatii Contractante (dacă C1 > C2)	

Anexa 9 – Costuri eligibile incluse în calculul decontării PSO şi cerinţele privind contabilitatea separată

Fundamentarea costului unitar/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, pe fiecare categorie de mijloc de transport se face pe baza consumurilor normate de combustibili, de lubrifianti, a cheltuielilor de intretinere-reparatii si cu piese de schimb, a cheltuielilor cu munca vie, precum si pe baza celorlalte elemente de cheltuieli prevazute in Anexa la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul Presedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

In cazul in care operatorul desfasoara si alte activitati, cota de cheltuieli indirecte provenita din acestea, precum si cota de cheltuieli generale ale societatii se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proportional cu ponderea acestui element in total cheltuieli. Aceste cheltuieli vor fi evidentiate in anexe separate. Pentru aceste cheltuieli se precizeaza cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate.
Metodologia de alocare a costurilor indirecte si administrative se va aproba de catre autoritatea contractanta. Auditul anual tehnico-economic va face propuneri autoritatii contractante privind adoptarea unei metode de gestiune si alocare a costurilor mai potrivita, in vederea cresterii eficientei operatorului.

Operatorul poate desfasura şi alte activitati de transport sau activitati care au legatura cu serviciul de transport public local in urmatoarele conditii:

i. Activitatile sunt aprobate de Autoritatea Contractanta
ii. Activitatile respecta legislatia respectivului domeniu de activitate
iii. Activitatile respective îşi acopera in intregime costurile din veniturile colectate
iv. Activitatile nu afecteaza in niciun fel prestarea serviciului de transport public local
v. Activitatile respecta concurenta

Toate inregistrarile contabile trebuie realizate în aşa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuelielor pe fiecare mod de transport si a compensatiei pentru obligatia de serviciu public si conditia de la punctul iii pentru alte activitati.

Costurile privind ineficienta conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalitati sau amenzi, precum si alte cheltuieli neprevazute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate serviciilor PSO.

Operatorul va tine contabilitatea separata pentru activitatile si serviciile care fac obiectul desfasurarii contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum si pentru alte activitati si servicii care genereaza costuri sau venituri indirecte si nu sunt asociate serviciului de transport, in functie de legile contabile si fiscale in vigoare.

Principiile privind evidenta contabila separata pentru costurile eligibile inregistrate sunt:

a) Principiile privind conceptul costului total alocat, in care costul total aferent desfasurarii unui anumit tip de serviciu sau realizarii unui singur produs este atribuit acelui serviciu sau produs.

Astfel costurile totale alocate ale obligatiei de serviciu public a operatorului trebuie sa includa urmatoarele:

i) Costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale si servicii efectuate de terti care au legatura cu Serviciul de transport public local, inclusiv serviciul datoriei societatii, folosite exclusiv pentru indeplinirea Obligatiei de serviciu public

ii) O cota proportionala din costurile indirecte, incluzand costurile tehnice si administrative cu personalul, de capital si resurse materiale.

Ca si exemple de chei de alocare, defalcarea pe moduri şi pe activităţi TP/non TP a unor cheltuieli pentru care înregistrarea primară diferenţiată nu este posibilă se poate face după următorul model :

- Consumul comun de energie electrică pentru tracţiune tramvaie/troleibuze se defalchează direct proporţional cu energia electrică efectiv consumată (produsul dintre puterea instalată medie, numărul mediu de vehicule în circulaţie şi timpul mediu de circulaţie).

- Cheltuielile de exploatare (întreţinere, amortismente, utilităţi) generate de elementele comune de infrastructură (substaţii electrice, depouri, etc) se repartizează pe moduri direct proporţional cu parcul de vehicule în exploatare.

- Cheltuielile administrative şi cele pentru servicii-suport (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc), proporţional cu produsul număr personal x parc de vehicule în exploatare.

- Defalcarea cheltuielilor administrative şi a celor pentru servicii-suport între activităţile eligibile şi cele ne-eligibile pentru compensaţii, direct proporţional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activităţi.

b) Toate costurile legate de desfasurarea serviciilor din afara PSO vor fi alocate doar acelor servicii, precum si o cota proportionala din costurile fixe comune ale operatorului, astfel incat nicio subventie incrucisata sau supracompensare sa nu fie produsa.

c) Toate costurile si veniturile provenind din si pentru activitatile comerciale de exploatare trebuie bazate pe rezultatele financiare oficiale ale operatorului si nicio reevaluare a activelor in scopul planificarii afacerii nu va fi introdusa.

d) Modelul nu include deprecieri, amenzi, penalitati, provizioane , bonusuri acordate directorilor sau orice alte venituri si costuri neprevazute, aparute in urma ineficientei sau eficientei conducerii Operatorului.

Evidenta contabila se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport si pe alte activitati.

Toate veniturile, costurile, tarifele si preturile vor fi calculate in RON, fara TVA, cu exceptia cazurilor unde se specifica altfel.

Operatorul va utiliza Metoda ABC (Activity Based Costing) pentru gestiunea costurilor pe activitati sau alta metoda agreata de catre autoritatea contractanta. Metoda ABC vizeaza, pe de o parte, calculul si analiza costurilor, iar pe de cealalta parte, constituie un instrument de masura a performantelor operatorului.

Cu 60 zile inainte de incheierea situatiilor financiare anuale, Operatorul va solicita aprobarea Autoritatii Contractante privind procedurile de alocare a costurilor indirecte pe activitati.

Raportare

Înainte de data de 30 iunie a fiecărui an, Operatorul va furniza Autorității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare certificate de un Auditor certificat independent.
Raportul anual trebuie sa contina urmatoarele rapoarte specifice:

a) Bilantul contabil si 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 investitiilor prevazute in anexele la contract
f) Situatia veniturilor.
g) Situatia amortizarii.
h) Situatia costurilor directe.
i) Situatia costurilor indirecte.
j) Numarul angajatilor si costurile de munca

Investitii facute de Operator in numele Autoritatii Contractante
In cazul efectuarii de catre Operator a operatiunilor aferente investitiilor care sunt in sarcina Autoritatii Contractante în conformitate cu anexa 3.2 și cele în care beneficiaza de asistenta financiara nerambursabila din partea UE si din surse IFI, anexa va fi adaptata in baza prevederilor Acordului de Finanțare / Imprumut / etc. si in baza Ordonantei Guvernului nr. 198/2005 privind crearea, furnizarea si utilizarea Fondului de Intretinere, inlocuirea si dezvoltarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii serviciilor publice care beneficiaza de finantare din partea UE.
In cazul realizarii investitiilor prin surse de la bugetul local, Autoritatea Contractanta va fi responsabila de finantarea cheltuielilor de implementare a investitiilor prin alocarea bugetară de capital.

Operatorul va tine o evidenta distincta a costurilor de investitii realizate si se va asigura transferarea catre Autoritatea Contractanta a valorii investitiilor puse in functiune si receptionate pentru inregistrarea in evidenta patrimoniului public si preluarii acestora de catre Operator ca bunuri concesionate.

Anexa 10 – Calculul, Modificarea, Indexarea Costului Unitar pe Kilometru

Anexa 10.1 – Metodologia de calcul şi modificare a Costului Unitar/ kilometru

Calculul se va face separat, pentru tramvaie, troleibuze si autobuze.

Costul unitar pe kilometrul parcurs este pretul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevazute in Anexa 9. Atunci când se calculeaza costul/km, trebuie sa fie urmate toate principiile cu privire la alocarea costurilor din Anexa 9.

Costul unitar pe kilometru parcurs trebuie sa faca obiectul unui audit tehnico-economic extern.

Toate costurile si veniturile astfel inregistrate pe analitice pe moduri de transport si alte activitati sunt introduse in situatiile financiare anuale ale Operatorului si prezentate in balante separate.

An: 2018	Autobuz
Nr. Veh*Km parcursi (Anexa 13)	1056016
Costul eligibil total anual (Anexa 9)	8,361,000
Cost/ Veh*Km	7.9175

Operatorul poate solicita modificarea Costului/ km. in cursul anului, in oricare dintre cazurile in care una sau mai multe dintre nivelele de pret folosite la calculul costului/km negociat/indexat depasesc anumite praguri sau daca conditiile de exploatare s-au schimbat semnificativ, cu impact semnificativ asupra nivelului cheltuielilor.

Costul unitar/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se pot modifica în cazurile care conduc la modificarea majorã a acestora ori a condiţiilor de exploatare, care determinã modificarea cheltuielilor cu o influenţã mai mare decât cea determinatã de influenţa indicelui preţurilor de consum, pe o perioada de 3 luni consecutive.

Modificarea costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se fundamenteazã potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul presedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

Modificarea costului unitar pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determinã avându-se în vedere urmãtoarele cheltuieli:

a) cheltuielile cu combustibilii şi lubrifianţii se determinã avându-se în vedere preţurile de achiziţie în vigoare şi consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influenţã mai mare decât cea a indicelui preţurilor de consum pe o perioadã de 3 luni consecutive;

b) cheltuielile cu amortizarea se determinã respectându-se reglementãrile legale în vigoare;

c) cheltuielile cu întreţinerea - reparaţiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori şi alte cheltuieli se determinã avându-se în vedere modificarea

acestora cu o influenţă mai mare decât cea a indicelui preţurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;

d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcţie de legislaţia în vigoare, corelată cu principiul eficienţei economice;

e) cheltuielile cu impozitele, autorizaţiile şi alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;

f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Cazurile luate in considerare sunt:

- inflaţia cumulata de la inceputul anului curent , aşa cum este raportata de catre Institutul National de Statistica, depaseste (5) % (cinci la suta), sau
- pretul combustibilului diesel sau al gazelelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depaseste cu mai mult de (10) % (zece procente), lunar, in comparaţie cu pretul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislatia nationala creste cu (20) % sau mai mult in comparatie cu cel in vigoare in luna stabilirii costului/kilometru veh.

Operatorul trebuie sa prezinte Autorităţii Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, indicand motivele pentru modificarea solicitata a costului/kilometru. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului in 30 zile de la data primirii acesteia si nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Autoritatea contractanta poate solicita scaderea Costului/ km. in cursul anului, in oricare dintre cazurile in care una sau mai multe dintre nivelele de pret folosite la calculul costului/km negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificarii conditiilor pietei sau daca punerea in functiune a unor investitii duce la scaderea semnificativa a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanta si reparatiile, reduceri de personal,etc).

Operatorul trebuie sa prezinte Autorităţii Contractante in 10 zile de la solicitarea Autoritatii Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, justificand nivelul de modificare a costului/kilometru. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului de modificare in 10 zile de la data primirii acesteia si Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Modificarea costului/km se va face prin Act Aditional la Contract, in baza unui audit tehnico-economic care sa certifice noul nivel al costului/km.

Anexa 10.2 – Formula de indexare a costului/ kilometru

Costurile unitare/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local, pe fiecare categorie de mijloc de transport se pot ajusta periodic pe baza cererilor primite de la operatorii de transport, in baza cresterii indicelui preturilor de consum fata de nivelul existent la data precedentei ajustari.

Nivelul costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determină pe baza analizei situaţiei economico-financiare a operatorilor de transport, precum şi a influenţelor reale primite în costuri, determinate de evoluţia preţurilor pe economie.

Ajustarea costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul presedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

Ajustarea costurilor unitare/km la serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

a) cheltuielile cu combustibilii şi lubrifianţii se determină avându-se în vedere preţurile de achiziţie în vigoare şi consumurile normate standard, luându-se în calcul influenţa indicelui preţurilor de consum de la ultima avizare;

b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;

c) cheltuielile cu întreţinerea - reparaţiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori şi alte cheltuieli se determină având-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de servicii şi preţuri de achiziţie, luându-se în calcul influenţa indicelui preţurilor de consum de la ultima avizare;

d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcţie de legislaţia în vigoare, corelată cu principiul eficienţei economice;

e) cheltuielile cu impozitele, autorizaţiile şi alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;

f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

<u>Ajustarea costului/km se va face prin Act Aditional la Contract</u>.

FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM

$$c\ unitar_{mijloc\ de\ transport\ km,\ n+i} = (c\ unitar_{mijloc\ de\ transport\ km,\ i} - D_{mijloc\ de\ transport}) \times IPC_{(n+i)} + D_{mijloc\ de\ transport}$$

unde:

c unitar$_{mijloc\ de\ transport\ km,\ n+i}$ este costul unitar/ km, pe categorie de mijloc de transport,ajustat [lei/km];

c unitar$_{mijloc\ de\ transport\ km,\ i}$ este costul unitar/ km, pe categorie de mijloc de transport, in vigoare la data ajustarii [lei/km];

$D_{mijloc\ de\ transport}$ este deprecierea (amortizarea) mijloacelor fixe, cuprinsa in calculul costului unitar/km in vigoare la data ajustarii [lei/km];

IPC_i este inflatia calculata pe baza nivelului ultimului Indice Total al Preturilor de Consum publicat la momentul solicitarii ajustarii, raportat la nivelul Indicelui Total al Preturilor de Consum existent la data precedentei ajustari.

Anexa 11 – Indicatori de performanţă ai serviciului şi modalitatea de calcul al penalităţilor

Anul.....

Nr. Crt.	Indicatori		Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	Parametri			Ponderea criteriu	Valori ale parametrilor, calculate pe baza raportului operatorului	Valori de calcul malus	Incalcare majora	Retinere din garantia pe trimestru (Q) din Garantia (G)
					U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					10,000.00
0	1		2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau 5	10	11 =(9/6)*7* G
1	Curse anulate sau neregulate		(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	tramvai	%	5	10	5.00%	0	0		0.00
				autobuz	%	5	10	5.00%	0	0		0.00
				troleibuz	%	5	10	5.00%	0	0		0.00
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore		Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea totale a traseului x 365	tramvai	%	0.5	2	2.00%	0	0		0.00
				autobuz	%	0.2	1	2.00%	0	0		0.00
				troleibuz	%	0.2	1	2.00%	0	0		0.00
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	tramvai	Nr.	3000	5000	8.00%	0	0		0.00
				autobuz	Nr.	1000	2000	8.00%	0	0		0.00
				troleibuz	Nr.	1000	2000	8.00%	0	0		0.00
4	Respectarea Planului de Servicii		(Σ parc planificat - Σ parc utilizat) / (Σ parc planificat) x 100	tramvai	%	5	10	4.00%	0	0		0.00
				autobuz	%	5	10	4.00%	0	0		0.00
				troleibuz	%	5	10	4.00%	0	0		0.00
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate	toate	Nr.	5	100	1.00%	0	0		0.00
		Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toate	Nr.	3	24	1.00%	0	0		0.00
		Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	toate	Nr.	2	6	1.00%	0	0		0.00
6	Protectia mediului	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	autobuz	%	20	40	3.00%	0	0		0.00
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Vechimea medie a vehiculelor	tramvai	ani	10	15	4.00%	0	0		0.00
				autobuz	ani	5	8	4.00%	0	0		0.00
				troleibuz	ani	5	8	4.00%	0	0		0.00
		Cerinte de confort	Numarul vehiculelor neincadrate in clasele I, II sau III de confort/ numarul total de vehicule incluse in Programul de Transport	autobuz	%	10	50	4.00%	0	0		0.00
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	1.00%	0	0		0.00
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	toate	Nr.	20	100	10.00%	0	0		0.00
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toate	Nr.	5	30	4.00%	0	0		0.00
						Total pondere criterii		100.00%	TOTAL	Incalcari majore	0	
										Retinere trimestriala din garantie anuala		0.00

Total garanţie reţinută Lei .....

NOTĂ:

- Pentru a verifica îndeplinirea primilor 4 indicatori şi pentru a monitoriza executarea contractului, este necesar să se implementeze un sistem de control şi management al traficului pe toate modurile de transport. Metodologia de monitorizare şi evaluare a Programului de Transport Public al Operatorului este detaliată în Anexa 14. Un astfel de instrument de control şi management al traficului va fi evidenţiat ca fiind o prioritate în Planul de investiţii. În lipsa unui astfel de sistem de control şi management, indicatorii de mai sus vor putea fi evaluaţi de către Autoritatea Contractantă numai pe bază de sondaje trimestriale.

- Pentru a evalua îndeplinirea ultimului indicator, Autoritatea Contractantă va respecta metodologia prezentată în Anexa 13, comparându-l cu nivelul minim impus în loc de cel maxim (aşa cum se compară ceilalţi indicatori).

- Nivelurile maxime acceptate incluse în tabel sunt numai pentru referinţă; acestea vor trebui negociate la semnarea contractului, iar ponderile sunt bazate pe politica de Transport Public a Autorităţii Contractante. Cele ulterioare se vor stabili în baza indicatorilor realizaţi de către Operator în anul 2018.

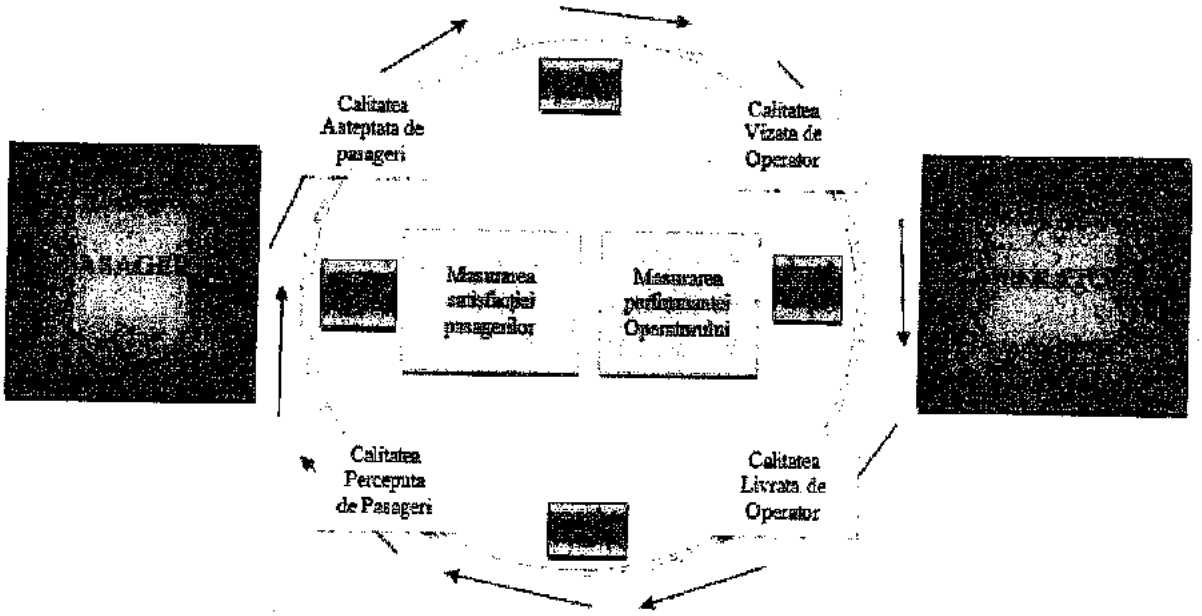
- Autoritatea Contractantă va stabili valoarea unei garanţii anuale din care se vor retine penalitatile aferente neindeplinirii indicatorilor de performanta si alte sume datorate de Operator in baza prezentului contract. Aceasta Garantie anuala este baza de calcul pentru calculul penalitatilor pentru neindeplinirea indicatorilor de performanta. Fiecărui indicator îi este alocat un coeficient, un prag sub care penalizarea nu se aplică, şi, în funcţie de acest coeficient, o valoare maximă a garanţiei aferentă indicatorului, calculată din valoarea totală a garantiei. Deducerile din fiecare indicator vor fi calculate ca procent din deducerile maxime, proporţional cu punctele de penalizare, dacă acestea depăşesc pragul maxim stipulat. În cazul în care punctele de penalizare ale unui indicator depăşesc valoarea maximă stipulată, garanţia reţinută pentru acel indicator va fi limitată la valoarea sa maximă; însă, punctele care depăşesc valoarea maximă vor fi înregistrate ca încălcări ale Contractului de către Operator şi pot duce la rezilierea unilaterală a Contractului.

- Indicele de satisfacţie a călătorilor nu va fi considerat indicator de performanţă pentru calculul penalităţilor în primul an al Contractului (nicio penalitate). Autoritatea Contractantă va desfăşura un sondaj, potrivit Anexei 12 la Contract, pentru evaluarea nivelului existent al Indicelui de satisfacţie al călătorilor, în baza căruia se vor stabili nivelul minim acceptat fără penalizari şi nivelul minim permis pentru al doilea an al Contractului.

Anexa 12 – Indicele de Satisfacţie a Pasagerilor (ISP)

1. Generalităţi

Prezenta anexa are drept scop definirea cerinţelor fundamentale privind metodologia referitoare la evaluarea anuală a indicelui de satisfacţie a Pasagerilor (ISP), având în vedere prevederile standardelor naţionale şi europene referitoare la măsurarea calităţii sistemelor de transport public şi a calităţii managementului contractelor.



Bucla calităţii

2. Indicele de satisfacţie a pasagerilor

a) Autoritatea Contractanta organizează şi finanţează evaluări anuale ale indicelui de satisfacţie a Pasagerilor (ISP).

b) Această sarcină trebuie să revină unor terţe persoane independente (care nu sunt părţi la Contract) care efectuează studii privind gradul de satisfacţie al pasagerilor pe bază de chestionare şi sondaje.

c) Metodologia pentru efectuarea studiului şi calcularea indicilor privind gradul de satisfacţie al pasagerilor se discută şi se defineşte cu operatorul, după cum urmează:

i. Metodologia trebuie să fie conformă cu cerinţele incluse în Standardul EN 13816.

ii. Indicatorii de calitate stabiliţi în Anexa 11 se pot utiliza ca bază pentru chestionar pentru a efectua studiul de evaluare a gradului de satisfacţie a pasagerilor. Pot fi totodată adăugaţi şi alţi indicatori relevanţi pentru evaluarea calitativă a serviciilor (curăţenia

vehiculului, comportamentul angajatilor Operatorului, siguranţa percepută, etc.). Chestionarul are ca scop principal compararea indicatorilor de calitate oferiţi şi a indicatorilor de calitate percepuţi de pasageri.

iii. Rezultatul final al studiului include un procent de pasageri mulţumiţi datorită performanţei indicatorilor cheie stabiliţi în Anexa 11, şi un număr de pasageri nemulţumiţi prin compararea cărora se poate identifica gradul de satisfacţie a aşteptărilor acestora.

iv. După finalizarea analizei comparative a gradului de satisfacţie al pasagerilor derivat din studiul efectuat şi Indicatorii de Calitate de performanţă oferiţi, evaluaţi de către Autoritatea Contractanta, aceasta împreună cu Operatorul trebuie să elaboreze planuri de măsuri pentru îmbunătăţirea calităţii transportului public.

Noile planuri pentru îmbunătăţirea calităţii transportului public pot viza schimbarea valorilor vizate ale indicatorilor cheie şi revizuirea Programului Operatorului de Transport Public pentru anul următor.

Anexa 13 – Metodologia de monitorizare şi evaluare a Programului de Transport

1. Principii

1) Prezenta metodologie defineşte principalii parametri care determină performanţa Operatorului în cadrul Programului de Transport.

2) Municipalitatea va monitoriza, evalua şi înregistra prestaţia Operatorului în cadrul Programului de Transport prin mecanismul următor:

   a) Sistem Automat de Management şi Control al Serviciilor de Transport .

   b) Sondaje complete efectuate în mod regulat referitor la calitatea serviciilor. Autoritatea contractantă va elabora şi implementa sondaje de control periodice privind serviciul de transport public, prin care se vor aduna informaţiile necesare pentru monitorizarea şi evaluarea Programului de Transport.

3) Baza de date SIT conţine următoarele specificaţii privind liniile de transport public, prin care este controlată prestarea Programului de Transport:

   a) Descrierea traseelor, cu staţiile de plecare, intermediare şi terminus, pe fiecare direcţie de circulaţie.

   b) Toate vehiculele care circulă pe trasee.

   c) Orarul fiecărui vehicul în staţia de plecare, în staţiile intermediare şi în staţia terminus pe linia stabilită..

   d) Conformitatea cu orarul traseului, incluzând toate indicaţiile prin intermediul SIT, atunci când este funcţional, apariţia unor anomalii în orarul vehiculului, în baza determinării prin GPS a locaţiei sale de-a lungul traseului şi confirmă faptul că poziţia sa este în conformitate cu acest orar programat.

   e) Vehicul*Kilometri realizat (zilnic, lunar sau anual).

4) Raportarea şi evaluarea prestării Programului de Transport se face prin intermediul indicatorilor prevăzuţi la punctul 6).

5) Indicatorii de raportare a prestării Programului de Transport

   Indicatorii - cheie pentru raportarea prestării Programului de Transport sunt cursele şi 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 parţial fără culpa Operatorului.

VI. Curse neefectuate din culpa Operatorului.

În baza evaluării călătoriei prin intermediul indicatorilor prevăzuţi la punctul 6 din prezenta Anexă şi criteriilor din cadrul acestei metode, se stabileşte categoria traseului în kilometri.

Îi este permis Operatorului să parcurgă un kilometraj suplimentar care intră în categoria de traseu suplimentar, ce nu se încadrează în Programul de transport, atunci când se înlocuiesc alte Linii sau datorită prelungirii liniilor existente pentru motive obiective, sau curse ce sunt întreprinse în afara planului stabilit de-a lungul unei linii din cauza fluxului crescut de călători datorat unor evenimente speciale (dintr-un ordin operaţional al municipalităţii).

Modul de evaluare a tipurilor de curse conform condiţiilor prevăzute la punctul 6).

I. **O cursă regulată este o cursă care:**

a) Este prestată în mod regulat atunci când se iniţiază de la o staţie de plecare respectând orarul aprobat, circulaţia are loc de-a lungul unui traseu prestabilit, oprindu-se în toate staţiile de-a lungul traseului.

b) Sau, este considerată a fi regulată şi este evaluată ca atare în oricare din următoarele cazuri:

i) în următoarele condiţii , recunoscute de către municipalitate prin intermediul SIT, atunci când este funcţional:

(1) Circulaţia vehiculului se desfăşoară conform rutei şi programului stabilit, cu o abatere de până la 2 (două) minute pentru cel mult 50 (cincizeci) % din staţii.

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

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

ii) Din lipsa indicaţiilor privind circulaţia pentru o parte a călătoriei ca urmare a intrării într-o zonă de tăcere radio şi 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 Circulație, 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 Municipalitatea.

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

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

a) Nu respectă orarul traseului și se abate de la orele controlate din Orarul Traseului, cu abatere mai mare decât marja admisă în conformitate cu punctul b, i) 1,2,3 și 4.

b) Cu o abatere de la traseu, fără omiterea vreunei stații, dar fără un ordin coordonat cu municipalitatea sau cu o persoană desemnată de către municipalitate sau

c) Cu un interval de timp perturbat (stabilit la pct. b.4) între vehiculele de pe o linie (în circulația "Grupului"). Circulația simultană a mai mult de 2 (două) vehiculele pe una și aceeași linie de la plecarea la prima stație de pe traseu până la 1 (una) sau mai multe stații.

d) În toate celelalte cazuri datorate culpei Operatorului.

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

a) La încălcarea Orarului Traseului planificat și o abatere de la orarul controlat din Orarul Traseului peste limita admisă conform punctului b,i) 1,2,3 și 4 din prezenta anexă, datorită unuia dintre motivele indicate în clauza IVde la punctul a) la h) sau Clauza Vde la punctul o) la h).

b) La încălcarea Orarului Traseului la schimbarea vehiculului cu până la 6 (şase) minute în urmă faţă de orar de la ora de sosire a vehiculului ce îl înlocuieşte. Introducerea unui vehicul pe o linie ce înregistrează o întârziere de mai mult de 6 (şase) minute se efectuează cu permisiunea acordată de către municipalitate sau de către o persoană desemnată de către municipalitate.

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 nefuncţionale şi semafoare cu regim special de funcţionare.

c) Drumuri necurăţate de zăpadă şi/sau cu polei.

d) Suprafaţa drumului este într-o stare proastă, împiedicând circulaţia transportul public urban în condiţiile tehnice de siguranţă şi de confort stabilite.

e) Zone inundate.

f) Mitinguri, manifestări, precum şi evenimente permise şi/sau efectuate printr-un ordin al Municipiului.

g) Ca urmare a comunicării: pentru a asigura regularitatea, perioadele de standby pentru includerea în Orarul Itinerariului, dar fără a depăşi durata călătoriei, pauze conform orarului, numai după informarea şi sub coordonarea municipalităţii sau a unei persoane desemnate de către municipalitate.

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

a) Accident de circulaţie rutier fără culpa Operatorului împiedicând astfel circulaţia.

b) Accidente de circulaţie rutiere, cu îngreunarea sau împiedicarea circulaţiei.

c) Un vehicul oprit sau parcat în mod necorespunzător , pe traseul de deplasare alocat în mod normal transporturi public urban, împiedicând astfel circulaţia.

d) Lucrări de reparaţii în regim de urgenţă fără ordin din partea municipalităţii.

e) Actele de vandalism într-un vehicul al Operatorului, în cazul în care Operatorul a informat persoana desemnată de către municipalitate în termen de 60 de minute.

f) Călători pentru care s-a solicitat intervenţia echipajelor de urgenţă.

g) La evenimente aflate sub jurisdicţia Ministerului de Interne – incendiu, obiecte suspecte, investigaţii, etc.

h) În circulaţia simultană într-un "Grup" de mai mult de 2 vehicule pe una şi aceeaşi linie la plecarea din staţia iniţială de pe traseu, cu o diferenţă de până la 1 (un) minut, conform datelor furnizate de SIT, pentru al treilea vehiculului. Cursa fiecărui vehicul consecutiv este evaluată ca fiind o cursă neefectuată fără a se datora culpei Operatorului.

i) Impedimente în trafic datorate fluxului de trafic intens, ceea ce duce la nerespectarea orarului aşa cum este indicat în Planul de Transport .

j) Semafoare nefuncţionale de-a lungul traseelor .

k) Drumuri de-a lungul traseelor care nu au fost curăţate de zăpadă şi/sau cu polei.

l) Starea proastă a suprafeţei drumului de-a lungul traseelor, care îngreunează sau face circulaţia vehiculelor imposibilă.

m) Zone inundate de-a lungul traseelor .

n) Mitingurile, marşurile, precum şi evenimentele permise şi/sau organizate printr-un ordin al municipalităţii.

VI. **O cursă neefectuată din culpa Operatorului** este o cursă în care cel puţin una din următoarele ipoteze este valabilă:

i) vehiculul a început să circule cu un dispozitiv de bord nefuncţional sau nu sunt luate măsuri de către Operator pentru asigurarea funcţionării dispozitivului de bord al vehiculului.

ii) La o abatere completă de la traseu, fără a opri la mai multe staţii decât cele desemnate deja, netransportarea călătorilor fără ordin din partea municipalităţii sau a unei persoane desemnate de către municipalitate, înregistrate de SIT sau prin rapoarte oficiale ale organismelor de control.

iii) La deteriorarea deliberată a dispozitivelor de la bord (atunci când s-au luat măsuri de împiedicare a intervenţiei şoferilor). După un accident de circulaţie rutier între două vehicule ale Operatorului în cazul vehiculului responsabil de accident.

2. Evaluarea curselor şi sancţiunile aplicabile

Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sancţiuni pentru Operator
Curse regulate	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanţi ai cursei, în conformitate cu preţul unitar per km		n.a.
Curse neregulate din culpa Operatorului.	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanţi ai cursei, în conformitate cu preţul unitar per km. Operator plătit numai până la nivelul maxim, prevăzut în Anexa 12, indicatorul 1.		În funcţie de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.

Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sancțiuni pentru Operator
Curse neregulate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse neefectuate din culpa Operatorului	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.
Curse neefectuate din culpa Operatorului, pe același traseu pentru mai mult de 24 de ore	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 2.
Curse neefectuate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse efectuate parțial fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 50% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
TOTAL			

Până la punerea în funcție a unui Sistem automat de management al traficului, evaluarea modului de realizare a Programului de Transport al Operatorului se va realiza în modul următor:

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 modului de confirmare a curselor la capetele de linii.

c. Verificarea prin sondaj a plecărilor ritmice în traseu (evitarea circulației "în pachete" de vehicule).

d. Verificarea prin sondaj a aderenței prestației efective la Programul de transport în stațiile de plecare, intermediare și terminus, în conformitate cu orarele afișate și asumate de către Operator.

e. Verificarea prin sondaj a ieșirilor neprogramate din traseu.

f. Evaluarea și analiza incidentelor în trafic, pe teren și cât mai repede față de momentul producerii lor, pentru stabilirea responsabilităților și a consecințelor asupra formulelor de plată a Operatorului pentru prestația efectiv realizată.

g. Monitorizarea permanentă a funcționalității semafoarelor din intersecțiile străbătute de traseele transportului public, sau care sunt situate în afara traseelor, dar influențează relevant circulația în acele intersecții și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.

h. Monitorizarea permanentă a stării infrastructurii rutiere (zăpadă, polei, avarii la rețelele urbane, lucrări accidentale și neprevăzute, etc) utilizate de către transportul public și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.

i. Confruntarea și medierea rapoartelor Operatorului cu cele ale Autorității contractante se va realiza în primele 10 zile de la depunerea primelor. În cazul menținerii diferențelor, sumele în dispută vor fi depuse de către Autoritate într-un cont separat și blocat până la primirea concluziilor unui audit independent realizat cel târziu odată la 6 luni.

Anexa 14 – Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate în Municipiul Reșița[1]

Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate se va intocmi in baza Ordinului MT 972/2007 privind aprobarea Regulamentului-Cadru pentru prestarea transportului public local și a Caietului de Sarcini-Cadru al serviciilor de transport public local.

Anexa 15 – Regulament pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate in Municipiul Reşiţa[2]

Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane se va intocmi in baza Ordinului MT 972/2007 privind aprobarea Regulamentului-Cadru pentru prestarea transportului public local şi a Caietului de Sarcini-Cadru al serviciilor de transport public local.

Anexa 16 –Politica privind resursele umane si politica sociala

Operatorul va aplica propria sa politică de selecţie, calificare, instruire, recalificare, concediere şi salarizare, potrivit Contractului Colectiv de Muncă, Codului Muncii, şi prevederilor legale în vigoare.

Activitatea de planificare a resurselor umane urmează specificul activităţii societăţii şi are scopul de a asigura personalul calificat necesar, cu instruire profesională şi competenţe adecvate pentru cerinţele activităţii.

La data de 01.01.2018 operatorul are următoarea structură de personal

Categorie personal	Număr	Observaţii
Personal administrativ	5	
Personal direct implicat în activitatea de Transport Public	52	
Personal pentru alte activităţi	38	
TOTAL PERSONAL	95	

Operatorul se obligă să respecte toate normele naţionale şi europene referitoare la protecţia socială a angajaţilor, inclusiv cele referitoare la măsurile de protecţie socială luate în cazul concedierilor colective, ca urmare a planurilor de restructurare, precum şi reglementările privind combaterea discriminării la locul de muncă.

Personalul cu atribuţii în siguranţa traficului va face periodic subiectul unei examinări psihologice şi medicale, potrivit legislaţiei în vigoare.

Personalul Operatorului este pe deplin conştient de obligaţia sa de a se conforma reglementărilor în vigoare, instrucţiunilor şi altor documente din care reies sarcini şi responsabilităţi, precum şedinţe, discuţii, panouri informative.

Pentru a atinge şi menţine competenţa necesară pentru activităţile prestate potrivit prezentului contract, se vor identifica, planifica şi conduce activităţi de instruire pentru toate categoriile de angajaţi ai Operatorului. Cursurile de instruire vor fi ţinute în domeniul profesional, al managementului calităţii şi al siguranţei la lucru.

.....

Anexa 17 – Estimarea anuala a compensatiei

Calculul compensaţiei pentru prestarea serviciilor de transport public în 2018

Concept Anul	N	N+1	...
(Km)Număr total de vehicul*kilometru			
Autobuz			
Tramvai			
(c unitar) Cost unitar per kilometru			
Autobuz			
Tramvai			
(I) Cost Total (Veh*Km efectuaţi x c unitar pe Km)			
Autobuz			
Tramvai			
(II) (Pr) Profit rezonabil			
Venituri din servicii de transport public din:			
Venituri din vânzări de titluri de călătorie			
Diferente de tarif cuvenite operatorului			
Alte venituri în cadrul reţelei unde se prestează PSO			
(III) TOTAL VENITURI PLANIFICATE			
C) TOTAL COMPENSAŢIE ANUALĂ PLANIFICATA (I+II-III)			

Anexa 3 la H.C.L. nr. 333/20.12.2017

CAIETUL DE SARCINI
al serviciului de transport public local prin curse regulate în municipiul Reşiţa

CAP. I
Obiectul caietului de sarcini
ART. 1
Prezentul caiet de sarcini stabileşte condiţiile de efectuare a serviciului de transport public local prin curse regulate în Municipiul Reşiţa, definind nivelurile de calitate, confort, siguranţă şi condiţiile tehnice necesare efectuării acestui serviciu.
ART. 2
Prezentul caiet de sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentaţie tehnică şi de referinţă în vederea stabilirii condiţiilor 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 documentaţia necesară efectuării activităţilor de realizare a serviciului de transport public local prin curse regulate şi constituie ansamblul cerinţelor tehnice de bază.
ART. 4
(1) Prezentul caiet de sarcini conţine specificaţiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic, de performanţă şi siguranţă în exploatare.
(2) Caietul de sarcini precizează reglementările obligatorii referitoare la protecţia muncii, prevenirea şi stingerea incendiilor şi protecţia 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 în municipiul Reşiţa.

CAP. II
Cerinţe organizatorice

ART. 6
Operatorul serviciului de transport public local prin curse regulate pe raza UAT Reşiţa va asigura:
a) numărul şi tipul corespunzător de mijloace de transport necesare realizării programului de circulaţie şi care satisfac condiţiile impuse privind siguranţa circulaţiei, confortul pasagerilor şi protecţia mediului;
b) numărul de mijloace de transport pentru înlocuirea celor care efectuează cursele cuprinse în programul de circulaţie, în cazul apariţiei unor defecţiuni ale acestora;
c) respectarea reglementărilor legale privind omologarea, înmatricularea/înregistrarea şi efectuarea inspecţiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
d) operaţiile de întreţinere şi reparaţii necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind

efectuarea acestor activităţi (autorizarea operatorului economic, baza tehnico-materială, personalul utilizat etc.);

e) menţinerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalaţiilor auxiliare şi a curăţeniei acestora;

f) condiţii pentru spălarea, salubrizarea şi dezinfectarea mijloacelor de transport;

g) spaţii în suprafaţă suficientă pentru parcarea mijloacelor de transport;

h) dispecerat şi dotări speciale pentru urmărirea şi coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenţie şi de depanare;

i) personal calificat şi vehicule de intervenţie operativă;

j) respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală şi psihologică a persoanelor cu funcţii care concură la siguranţa circulaţiei;

k) asigurarea pasagerilor şi a bagajelor acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport/ transportatorului autorizat;

l) respectarea capacităţilor de transport şi a programelor de circulaţie impuse prin contractul de atribuire a gestiunii;

m) respectarea indicatorilor de performanţă şi de calitate stabiliţi prin contractul de delegare a gestiunii precizaţi în Regulamentul serviciului de transport public local în municipiul Reşiţa şi aprobat prin hotărâri ale consiliului local;

n) furnizarea către Primăria Reşiţa a informaţiilor solicitate şi accesul la toate informaţiile necesare, în vederea verificării şi evaluării funcţionării şi dezvoltării serviciului de transport public local;

o) realizarea unui sistem de evidenţă a sesizărilor şi reclamaţiilor şi de rezolvare operativă a acestora;

p) statistica accidentelor şi analiza acestora;

q) aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare;

r) respectarea reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor;

s) respectarea legislaţiei în vigoare privind protecţia muncii, protecţia mediului, prevenirea şi combaterea incendiilor;

ş) planificarea inspecţiilor tehnice periodice astfel încât să fie asigurat în fiecare zi numărul de vehicule necesar pentru acoperirea curselor cuprinse în programul de circulaţie;

t) alte condiţii specifice stabilite de Primăria Reşiţa.

ART. 7

Cerinţe organizatorice minimale specifice

Ţinând cont de complexitatea serviciului public de transport local din cadrul Municipiului Reşiţa, în vederea atribuirii contractului de delegare de gestiune sunt obligatorii următoarele cerinţe:

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 deţină licenţă 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 gratuităţi specifice prin lege unor categorii de persoane precum persoanele cu handicap, veteranii de război şi văduvele veteranilor de război, în baza unor legitimaţii de transport personalizate pentru elaborarea cărora sunt procesate date cu caracter personal), operatorul va fi înscris obligatoriu în Registrul de Evidenţă a Prelucrătorilor de Date cu Caracter Personal,

Înscrierea în Registru se realizează gratuit de către Autoritatea Naţională de Supraveghere a Prelucrării Datelor cu Caracter Personal în conformitate cu prevederile Legii nr.677/2001 pentru protecţia persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal şi libera circulaţie a acestor date, modificată şi completată şi ale Legii nr. 506/2004 privind prelucrarea datelor cu caracter personal şi protecţia vieţii private în sectorul comunicaţiilor electronice.

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

a) minim o persoană de specialitate desemnată să conducă permanent şi efectiv activitatea de transport cu certificat de competenţă profesională eliberat de ARR în conformitate cu OMT nr. 761/1999;

b) minim o persoană desemnată să îndeplinească funcţia de conducător al unităţii/subunităţii de reparaţii auto, în conformitate cu reglementările Ordinului MTCT Nr. 2131/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind autorizarea operatorilor economici care desfăşoară activităţi de reparaţii, de întreţinere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucţie a vehiculelor rutiere, precum şi 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 20 de şoferi disponibili (conform numărului minim de autobuze necesare îndeplinirii contractului);

5. Operatorul de transport trebuie să dispună de (proprietate/concesiune sau leasing financiar) de minim 18 autobuze urbane (16 active, 2 rezerve).

6. Operatorul trebuie să deţină în proprietate sau în leasing financiar un sistem de Management integrat al transportului public urban. Sistemul va cuprinde cel puţin două componente:

a) Sistem de taxare inteligentă compus din cel puţin:

- validatoare pentru legitimaţii de transport tip card;
- program soft pentru evidenţa validărilor titlurilor de călătorie a tuturor utilizatorilor şi evidenţă distinctă a prestaţiei efectuate pentru beneficiarii de reduceri sau gratuităţi acordate la transportul public în municipiul Reşiţa: persoane cu handicap, însoţitorii persoanelor cu handicap, pensionari, elevi, studenţi, veterani de război, etc.
- sistem de numerotare automată a îmbarcărilor/debarcărilor din mijloacele de transport în comun;
- cabine modulare pentru vânzarea legitimaţiilor de călătorie dotate fiecare cu echipamente necesare eliberării legitimaţiilor de călătorie personalizate;
- automate de vânzare bilete în puncte urcare/coborâre călători, capabile să dea rest, echipate cu sistem de avarii, vandalizări sau alarmă efracţie cu transmitere la distanţă, sisteme de comunicaţie şi program soft dispecerizare;

9. Sistem centralizat de monitorizare al vehiculelor compus din cel puţin:

- computere bord cu sistem comunicaţie, localizare GPS, aplicaţie software pentru localizarea pe hartă a zonei deservite, urmărirea şi coordonarea în trafic a vehiculelor pentru respectarea graficelor de circulaţie;
- panouri de informare dinamică în mijlocul de transport a numelui staţiei curente şi a celei ce urmează în funcţie de locaţia exactă GPS a mijlocului de transport sincronizate cu sistemul de monitorizare vehicule;
- sisteme voice-box pentru informarea audio în mijlocul de transport (prin instalaţia de sonorizare a acestuia) a numelui staţiei curente şi a celei ce urmează;
- panouri pentru informarea dinamică în staţii a timpilor de sosire a mijloacelor de transport, în funcţie de locaţia reală GPS a mijlocului de transport, sincronizate cu sistemul de monitorizare vehicule;

Obligaţiile şi răspunderile personalului cu funcţii care concură la siguranţa circulaţiei sunt cuprinse în Regulamentul serviciului de transport public local din Municipiul Reşiţa.

ART. 8

Programul lucrărilor de investiţii:

(1) Finanţarea şi realizarea lucrărilor de investiţii aferente serviciilor de administrare a domeniului public şi privat se face cu respectarea legislaţiei în vigoare privind iniţierea, fundamentarea, promovarea investiţiilor publice, a legislaţiei privind achiziţiile publice de lucrări, bunuri şi servicii şi cu respectarea dispoziţiilor legale referitoare la calitatea şi disciplina în construcţii, urbanism şi amenajarea teritoriului.

(2) Finanţarea lucrărilor de investiţii se va asigura din următoarele surse:

- alocaţii de la bugetul local;
- credite bancare, interne sau externe garantate de autoritatea administraţiei publice locale;
- fonduri nerambursabile conform unor programe de finanţare;
- surse proprii ale operatorului constituite din amortismentul cumulat asupra imobilizărilor corporale proprii, cota parte din profitul realizat precum şi valoarea redeventei care va rămâne la dispoziţia operatorului;
- alte surse constituite potrivit legii;

(3) Operatorul de servicii are obligaţia să efectueze inventarierea domeniului public şi privat al municipiului Reşiţa cel puţin o dată pe an. Propunerile de casare şi valorificare sunt făcute de comisiile de inventariere şi se aprobă de Consiliul Local Reşiţa.

(6) Procesul verbal de inventariere anuală pentru inventarierea anuală 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 şi în contabilitatea proprietarului plusurile sau minusurile de inventar constatate.

ART. 9

Finanţarea serviciilor de administrare a domeniului public şi privat

(1) În funcţie de natura activităţii, serviciile de administrare a domeniului public şi privat pot fi servicii care desfăşoară activităţi de natură economică care se autofinanţează sau servicii care desfăşoară activităţi de natură instituţional – administrativă ori socială şi care sunt finanţate prin alocaţii bugetare.

(2) Cheltuielile curente pentru asigurarea funcţionării propriu zise a serviciilor de administrare a domeniului public şi privat precum şi pentru întreţinerea, reabilitarea şi exploatarea infrastructurii aferente se asigură prin încasarea de la utilizator pe baza tarifelor şi preţurilor legale aprobate, a unor sume reprezentând contravaloarea serviciilor prestate precum şi prin subvenţii de la bugetul local cu respectarea următoarelor condiţii:

- organizarea şi desfăşurarea pe principii şi criterii comerciale a activităţilor prestate;
- protejarea autonomiei financiare a operatorului;
- reflectarea costului efectiv al prestării serviciilor de administrare a domeniului public şi privat în structura şi nivelul tarifelor, preţului biletelor şi alocaţiei bugetară;
- ajustarea periodică a preţurilor şi tarifelor;
- recuperarea integrală a cheltuielilor prin tarife, preţul biletelor şi alocaţie bugetară;
- acoperirea prin tarife a preţului biletelor şi alocaţiei bugetare, cel puţin a sumelor investite şi a cheltuielilor curente de funcţionare şi de întreţinere a serviciilor de administrare a domeniului public şi privat;

(3) Activitatea de administrare şi exploatare a transportului public de călători se va face pe baza bugetului de venituri şi cheltuieli propriu. Veniturile vor fi realizate din vânzarea biletelor şi abonamentelor, din încasările de la beneficiari a contravalorii serviciilor prestate (transport de persoane, servicii de publicitate, inspecţii tehnice, etc.) precum şi din subvenţii de la bugetul Primăriei Municipiului Reşiţa.

(4) Operatorul de servicii va asigura personalul de deservire a activităţilor de domeniu public în corelare cu necesarul de forţă de muncă şi cu prevederile bugetare. Negocierea salariilor se va face ţinând cont de prevederile Contractul Colectiv de Muncă şi de compensările şi indemnizările aprobate de parlament şi guvern pe perioade de valabilitate a contractului.

(5) Operatorul va asigura întocmirea tuturor documentelor care stau la baza decontării şi le va depune spre verificare delegatarului.

(6) Alocaţia bugetară pentru investiţii şi activitatea curentă se va stabili anual şi va fi cuprinsă şi aprobată de către Consiliul Local Reşiţa 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 condiţiile legislaţiei în vigoare, transport rutier public local prin curse regulate pe raza UAT Reşiţa.

ART. 11
Operatorul de transport/transportatorul autorizat are obligaţia să efectueze serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu respectarea programului de transport, care conţine condiţiile specifice privind traseele, perioadele şi programul de circulaţie, capacitatea mijloacelor de transport, numărul mijloacelor de transport necesare.

Programul de transport public local se întocmeşte şi se aprobă de Consiliul Local Reşiţa, operatorul putând să facă propuneri în acest sens.

Programul de transport public prin curse regulate în Municipiul Reşiţa este prezentat în **Anexa 3.**

Periodic, traseele şi programul de transport se actualizează, prin modificarea acestora în funcţie de cerinţele de deplasare ale populaţiei şi în corelare cu transportul public judeţean, interjudeţean, internaţional, feroviar, aerian. În acest sens operatorul poate înainta Consiliului Local al municipiului Reşiţa propuneri fundamentate.

ART. 12
Denumirea staţiilor şi amplasarea lor pentru fiecare traseu sunt prezentate în **anexa 2** (conţine denumirea staţiilor, amplasarea lor, eventualele dotări, pentru ambele sensuri de parcurgere a traseului).

ART. 13
În vederea realizării unui sistem de transport public local de persoane în Municiplul Reşiţa, care să asigure deplasarea călătorilor în condiţii de siguranţă a circulaţiei rutiere şi pietonale, confort, regularitate şi continuitate, operatorul de transport trebuie să îndeplinească următoarele cerinţe:

1. să asigure afişarea la părţile din faţă şi laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului şi capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afişa cel puţin indicativul traseului. Elementele de informare menţionate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiţii de vizibilitate scăzută.
2. în salonul mijlocului de transport se va asigura informarea publicului călător prin mijloace vizuale şi sonore cu privire la denumirea staţiei care urmează şi la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;
3. să asigure afişarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărţii schematice care să permită vizualizarea traseului şi a reţelei de trasee, a instrucţiunilor privind modul de desfăşurare a transportului, a obligaţiilor publicului călător şi a altor informaţii de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare;
4. să asigure vânzarea legitimaţiilor/abonamentelor de călătorie în toate staţiile stabilite de comun acord cu Primăria Reşiţa.
5. în staţiile din programul de circulaţie, să asigure afişarea codului traseului, a intervalelor de succesiune a curselor, precum şi a hărţilor simplificate cu indicarea traseelor şi staţiilor pentru informarea publicului călător; afişajul se va face la înălţimea de cel mult 1.80 m, textul afişajului fiind realizat cu litere îngroşate de cca. 1 cm. înălţime; programul de circulaţie actualizat şi detaliat va fi pus obligatoriu la dispoziţia publicului călător şi 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 şi nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilităţi/gratuităţi la transport;

8. să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;

9. mijlocul de transport trebule să albă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în braţe;

10. să supravegheze urcarea şi coborârea călătorilor, mijlocul de transport să nu pornească din staţii cu uşile deschise sau cu călători aflaţi pe scările acestuia, precum şi cu călători agăţaţi 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, butoale 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 număr de locuri pe scaune;

13. să îmbarce/debarce călători numai în staţiile special amenajate, prevăzute în programul de circulaţie;

14. să utilizeze numai legitimaţii/abonamente de călătorie cu regim special, agreate de Consiliul Local Reşiţa;

15. să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de legitimaţii/abonamente de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;

16. să asigure călătorii şi bagajele acestora pentru riscurile care cad în sarcina operatorului de transport;

17. să ţină evidenţa curselor sosite şi plecate, la fiecare capăt de linie;

18. să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulaţie sau a unui traseu, în caz de forţă majoră;

19. să asigure, zilnic şi ori de câte ori este nevoie, salubrizarea, spălarea şi dezinfectarea mijloacelor de transport;

20. să asigure condiţiile de execuţie a transportului în condiţii de regularitate, siguranţă şi confort;

21. mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalaţie de încălzire/condiţionare a aerului în stare de funcţionare. Instalaţiile de climatizare şi de încălzire vor trebui menţinute în funcţiune pe întregul traseu şi în toate mijloacele de transport, astfel:

- în mijloacele de transport dotate cu instalaţii de climatizare acestea vor fi menţinute în funcţiune asigurând în orice perioadă a anului o temperatură ambientală în mijlocul de transport mai mică de 29 de grade Celsius la o temperatură exterioară de +40 de grade Celsius;
- în mijoacele de transport dotate doar cu instalaţii de încălzire aceste instalaţii vor trebui pornite şi menţinute în stare de funcţionare, atât pe traseu cât şi pe perioada staţionării, atunci când temperatura exterioară este sub 10 grade Celsius;
- la temperaturi exterioare scăzute mijloacele de transport vor staţiona în staţiile terminus cu o singură uşă de acces deschisă şi cu instalaţia de încălzire în funcţiune

22. mijloacele de transport trebuie să aibă un aspect estetic corespunzător;

23. pe părţile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripţionată denumirea executantului transportului;

24. la bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace pentru prevenirea şi combaterea incendiilor, precum şi ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;

25. mijloacele de transport trebuie să aibă inspecţia tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen;

26. mijloacele de transport trebuie să îndeplinească condiţiile impuse de legislaţia în vigoare privind siguranţa circulaţiei şi protecţia mediului;

27. să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiţii din surse proprii, precum şi diferenţa de tarif pentru protecţie socială, conform legislaţiei în vigoare, pentru a fi supuse aprobării consiliului local;

28. să elaboreze bugetul privind întreţinerea curentă, reparaţiile curente şi accidentale la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreţinere, reparaţii, dotări şi investiţii aprobate de acesta;

29. să asigure informarea permanentă a călătorilor cu privire la traseele, programele de circulaţie deservite, tarifele aplicate, precum şi modificarea acestora;

30. să aplice normele de protecţie a muncii specifice activităţii desfăşurate în cadrul serviciului contractat;

31. să asigure finanţarea pregătirii profesionale şi efectuarea examinărilor medicale şi psihologice ale propriilor angajaţi;

32. să elaboreze strategii de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurenţiale impuse de normele legale în vigoare privind achiziţiile de lucrări sau bunuri, şi la gestionarea serviciului public pe criterii de competitivitate şi eficienţă economică;

33. să prezinte programe pentru dezvoltarea, modernizarea şi exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat;

34.conducătorii mijloacelor de transport sunt obligaţi să oprească aliniat trotuarului staţiilor amenajate astfel încât urcarea/coborârea călătorilor să se poate face cu uşurinţă şi în condiţii de siguranţă;

35. dacă retragerea la garaj se face pe traseul de circulaţie obişnuit conducătorul mijlocului de transport este obligat să preia călătorii de pe traseu;

Anexa 1

Trasee si frecvente

Nr.	Traseu	Frecvență zilnică (L-V)
1	MARGINEA - P.ȚA REPUBLICII - NERA - VICTORIA - MOL - FABRICA DE PÂINE	115
2	INTIM - MONIOM	8
3	INTIM - ȚEROVA	10
4	NERA - DOMAN	8
5	PIAȚA REPUBLICII - CUPTOARE	10
6	MOROASA - LEND/BARAJ	14

Anexa 2:

STAȚIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
1.	RENK	Fagarasului	-			Fără copertină	Nefuncțională(TR)
2.	RENK	Fagarasului	-		1,2(trotuar)	Fără copertină	Nefuncțională(TR)
3.	Confectii ^	Republicii 27	Copertina + banci	3,2+8,4+4,6	5	8,4	
4.	Confectii v	Republicii 28	-		2(trotuar)	Fără copertină	
5.	Moto-Velo ^	Republicii 23	Copertina + banci	5+5,9+2+3,9	4,9	9,8	
6.	Moto-Velo v	Republicii 22	**Euromedia**	4	1,5	4	
7.	Victoria ^	Republicii	Copertina + banci	9,5+9,5+6,9	5,7	9,5	

Anexa 2:

STAȚIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE.

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
8.	Muzeu v	Republicii	Copertina noua + banci	5,5	1,5	5,5	
9.	Miorita	Rep.9 (Spar)	**2 buc Euromedia**	2buc. x 4	1,5	8	
10.	Intim ^	Rep.1	Copertina noua + banci	6,2+6,2+6,9	5	6,2	
11.	Intim v	Rep.2	Copertina + banci	7+6,7+8	5,2	6,7	
12.	Triaj ^	Timisorii	**Euromedia**	4	1,5	4	
13.	Triaj v	Timisorii	**Euromedia**	4	1,5	4	
14.	Pasaj Mociur v	Revolutiei	Copertina veche + banci	9,8	4,1	9,8	

Anexa 2:

STATIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spatiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
15.	Pasaj Mociur ∧	Revolutiei	**Euromedia**	4	1,5	4	Nefuncțională(TR)
16.	CET ∧	Revolutiei	-		3(trotuar)	Fără copertină	Nefuncțională(TR)
17.	CET ∨	Revolutiei	Copertina veche + banci	9,4	4	9,4	
18.	Universitate ∧	Revolutiei	-		3(trotuar)	Fără copertină	Nefuncțională(TR)
19.	Universitate ∨	Revolutiei	Copertina + banci	17,2	4	17,2	
20.	Nera ∨	I.L. Caragiale	Copertina + 4 banci noi	13,5+ gol 5+8	8 (2,7 în față)	26.5	
21.	Nera ∧	I.L. Caragiale	Copertina + 2 banci noi	2bucx5,5+0.9spațiu între	1,6	11	

Anexa 2:

STATIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE.

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spaţiu comercial	Lăţime (m)	Observaţii Lungimea staţiei fără spaţiu comercial (m)	
22.	Universal ^	Libertăţii	Copertina - **Euromedia**	4	1,5	4	
23.	Universal v	Libertăţii	Copertina - **Euromedia**	4	1,5	4	
24.	AJOFM	Traian Lalescu	o banca - **Euromedia**	4	1,5	4	
25.	Poarta 1 ^	Traian Lalescu (P. Iorgovici)	o banca		1,7 (trotuar)	Fără copertină	
26.	Poarta 2 v	Traian Lalescu (P. Iorgovici)	Copertina veche + o banca	16,9	4,1	16,9	
27.	Muncitoresc v	P-ta Rep	Copertina noua + 2 banci noi	5,5	1,95	5,5	

Anexa 2:

STATIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spaţiu comercial	Lăţime (m)	Observaţii Lungimea staţiei fără spaţiu comercial (m)	
28.	Muncitoresc	P-ta Rep (buclă întoarcere)	-		4(trotuar)	Fără copertină	Nefuncţională(TR)
29.	Muncitoresc	Castanilor 17	Copertina veche + 3 banci noi				
30.	Sc.Beton	Castanilor 75	-			Fără copertină	
31.	Sc.Beton	Castanilor 72	Copertina noua + o banca noua				
32.	Stavila	Zimbrului	-			Fără copertină	
33.	Stavila	Zimbrului	Copertina				
34.	Marginea	Platformă Plastomet	-			Fără copertină	

Anexa 2:

STATIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spatiu comercial	Latime (m)	Observatii Lungimea statiei fara spatiu comercial (m)	
35.	Marginea	Platformă Plastomet	Copertina veche + bancheta				
36.	F.Paine	Timisorii	-			Fără copertină	
37.	F.Paine	Timisorii	Copertina veche + bancheta				
38.	Dedeman	Timisorii	-			Fără copertină	
39.	Salvare	Timisorii	Copertina veche + 2 banci noi				
40.	Riling	Timisorii	Facultativă -				
41.	Riling	Timisorii	Facultativă -				

Anexa 2:

STAȚIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
42.	Mol	Timisorii	Copertina veche + bancheta	11,2	3,2	11,2	
43.	Mol	Timisorii	-			Fără copertină	
44.	Kaufland	Muncii	- alveolă				Nefuncțională
45.	Tr Local(alveolă transp local)^	Republicii 27	-			Fără copertină	Nefuncțională
46.	Muncii 1	Muncii	Copertina veche + bancheta				Nefuncțională
47.	Muncii 1	Muncii	-			Fără copertină	Nefuncțională
48.	Muncii 2	Muncii	Copertina veche + bancheta				Nefuncțională

Anexa 2:

STAȚIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
49.	Muncii 2	Muncii	-			Fără copertină	Nefuncțională
50.	Gara N.	Muncii	Copertina veche + banchetă				Nefuncțională
51.	Gara N.	Muncii	-			Fără copertină	Nefuncțională
52.	Parc Intim	Muncii	Copertina veche + bancheta				Nefuncțională
53.	Parc Intim	Muncii	o banca				Nefuncțională
54.	Bazin olimpic	Fagarasului	Alveola				Nefuncțională
55.	Bazin olimpic	Fagarasului	Alveola + 1 banca				Nefuncțională

Anexa 2:

STATIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spaţiu comercial	Lăţime (m)	Observaţii Lungimea staţiei fără spaţiu comercial (m)	
56.	Lic M Eliade	Fagarasului	-			Fără copertină	Nefuncţională
57.	Lic M Eliade	Fagarasului	Alveola				Nefuncţională
58.	Caransebesului 1	Caransebesului	o banca				Nefuncţională
59.	Caransebesului 1	Caransebesului	-			Fără copertină	Nefuncţională
60.	Caransebesului 2	Caransebesului	-			Fără copertină	Nefuncţională
61.	Caransebesului 2	Caransebesului	-			Fără copertină	Nefuncţională
62.	Politie ^	A.I.Cuza 4	Copertina veche + 4 banci	20	4	20	

Anexa 2:

STATIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spatiu comercial	Latime (m)	Observatii Lungimea statiei fara spatiu comercial (m)	
63.	Lunca ^	A.I.Cuza 25	Euromedia	4	1,5	4	
64.	Comisariat	Sportului 10	-			Fără copertină	
65.	Moroasa	Ateneului 1	2 banci				
66.	Fluturelu	Petru Maior	-			Fără copertină	
67.	Fluturelu retur	Petru Maior	-			Fără copertină	Nefuncțională
68.	Bl.800 ^	P-ta Traian Vuia	Copertina veche + 2 banci metalice	6	2	6	
69.	Fier Vechi	Scinteii	-			Fără copertină	

Anexa 2:

STATIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spatiu comercial	Lătime (m)	Observatii Lungimea statiei fără spatiu comercial (m)	
70.	Fier Vechi	Scinteii	- Alveola				
71.	Lend 1	Primaverii	- Alveola				
72.	Lend 1	Primaverii	-			Fără copertină	
73.	Strand	Ciresului	- Alveola				
74.	C. Primavara	Ciresului	Copertina + o banca				
75.	Lend	Ciresului	Copertina + bancheta				
76.	Lend	Ciresului	-				

Anexa 2:

STATIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spatiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
77.	Strand Vechi		-			Fără copertină	
78.	Strand Vechi		-			Fără copertină	
79.	Baraj 1		-			Fără copertină	
80.	Baraj 1		-			Fără copertină	
81.	Baraj 2		-			Fără copertină	
82.	Baraj 2		-			Fără copertină	
83.	Dig		-			Fără copertină	

Anexa 2:

STATIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spaţiu comercial	Lăţime (m)	Observaţii Lungimea staţiei fără spaţiu comercial (m)	
84.	Vallugului ^	Valiugului 135	-			Fără copertină	
85.	Văliugului v	Valiugului 135	-			Fără copertină	
86.	Basovat	Valiugului	-			Fără copertină	
87.	Basovat	Valiugului	Copertina				
88.	Canton	Valiugului	-			Fără copertină	
89.	Canton	Valiugului	-			Fără copertină	
90.	Secu 1		-			Fără copertină	

Anexa 2:

STAȚIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE.

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
91.	Secu 1		-			Fără copertină	
92.	Secu Sat		-			Fără copertină	
93.	Secu Sat		Copertina veche				
94.	Cuptoare		-			Fără copertină	
95.	Nera/Doman	DN 58 Trez.	Copertina veche + bancheta				
96.	Nera/Doman	DN 58 Trez.	-			Fără copertină	
97.	Cariera	DN 58.	-			Fără copertină	

Anexa 2:

STATIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr crt	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spatiu comercial	Lătime (m)	Observatii Lungimea statiei fără spatiu comercial (m)	
98.	Cariera	DN 58.	-			Fără copertină	
99.	Doman 1	Nr 4	-			Fără copertină	
100.	Doman 1	Nr 5	Copertina + o banca				
101.	Doman	Nr 45	Copertina + o banca				
102.	Intim Lic ^	Caminelor	Copertina nouă dublă + 4 bănci + 2 coşuri				
103.	Parc industrial^	Caminelor	Copertină nouă + bancă				
104.	Parc industrialv	Caminelor	Copertină nouă + bancă				

Anexa 2:

STAȚIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr. crt.	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
105.	Marbec	Terovei	-			Fără copertină	
106.	Marbec	Terovei	-			Fără copertină	
107.	Abator Gospodar	Terovei	-			Fără copertină	
108.	Abator Gospodar	Terovei	-			Fără copertină	
109.	Terova 1	Nr 34	-			Fără copertină	
110.	Terova 1	Nr 31	-			Fără copertină	
111.	Terova		Copertina				

Anexa 2:

STAȚIILE PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

Nr. crt.	Statia	Adresa	Situatia actuala	Lungime (m) cu spațiu comercial	Lățime (m)	Observații Lungimea stației fără spațiu comercial (m)	
112.	Cilnic 1	Confecții Câlnicel	-			Fără copertină	
113.	Cilnic 1	Brutarie	-			Fără copertină	
114.	Cilnic 2	Biserica	-			Fără copertină	
115.	Cilnic 2	Biserica	-			Fără copertină	
116.	Abator Moniom		-			Fără copertină	
117.	Abator Moniom		-			Fără copertină	
118.	Moniom		Copertina veche + banchetă				

Anexa 3.1:

Program de circulație autobuze

-valabil de la data de 23.12.2017

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR - MUNICIPIUL REȘIȚA

PERIOADA / LUNI - VINERI

TRASEU / FABRICA DE PAINE - MOL - VICTORIA - NERA - P.ȚA REPUBLICII - MARGINEA

Interval orar		ORA DE PLECARE din STAȚIILE CAP DE LINIE												
		FAB. DE PÂINE			*Frecvența*	MOL								
05.00	*06.00*				*10 min.*	4:55	5:15	5:25	5:35	5:45	5:55			
06.00	*07.00*	6:00	6:40		*6-8 min.*	6:05	6:11	6:17	6:23	6:30	6:38	6:45	6:54	
07.00	*08.00*	7:23			*6-8 min.*	7:03	7:10	7:17	7:23	7:28	7:34	7:40	7:48	7:58
08.00	*09.00*	8:10			*8 min.*	8:08	8:15	8:23	8:31	8:39	8:47	8:55		
09.00	*10.00*				*8 min.*	9:03	9:11	9:19	9:27	9:35	9:43	9:51	9:59	
10.00	*11.00*				*8 min.*	10:07	10:15	10:23	10:31	10:39	10:47	10:55		
11.00	*12.00*				*8 min.*	11:03	11:11	11:19	11:27	11:35	11:43	11:51	11:59	
12.00	*13.00*				*8 min.*	12:07	12:15	12:23	12:31	12:39	12:47	12:55		
13.00	*14.00*				*8 min.*	13:03	13:11	13:19	13:27	13:35	13:43	13:50	13:57	
14.00	*15.00*	14:00	14:40	14:56	*8 min.*	14:05	14:13	14:21	14:29	14:37	14:45	14:53		
15.00	*16.00*	15:25			*8 min.*	15:01	15:09	15:17	15:24	15:30	15:38	15:46	15:54	
16.00	*17.00*	16:12			*8-10 min.*	16:02	16:10	16:17	16:25	16:35	16:45	16:55		
17.00	*18.00*				*12 min.*	17:07	17:19	17:31	17:43	17:55				
18.00	*19.00*				*12 min.*	18:07	18:19	18:31	18:43	18:55				
19.00	*20.00*				*15 min.*	19:10	19:25	19:40	19:55					
20.00	*21.00*				*15 min.*	20:10	20:25	20:40	20:55					
21.00	*22.00*				*15-20 min.*	21:10	21:25	21:45						
22.00	*23.00*	22:00	22:48		*20 min.*	22:52	22:25	22:45						
23.00	*24.00*	23:15			*20 min.*	23:20								

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR - MUNICIPIUL REȘIȚA

PERIOADA / SÂMBĂTĂ - DUMINICĂ - SĂRBĂTORI LEGALE

TRASEU / FABRICA DE PÂINE - MOL - VICTORIA - NERA - P.ȚA REPUBLICII - MARGINEA

Interval orar		ORA DE PLECARE din STAȚIILE CAP DE LINIE										
		FAB. DE PÂINE			*Frecvența*	MOL						
05:00	06.00				10-20 min.	4:55	5:20	5:30	5:50			
06.00	07.00	6:05	6:45		20 min.	6:10	6:30	6:50				
07.00	08.00	7:25			20 min.	7:10	7:30	7:50				
08.00	09.00	8:05			20 min.	8:10	8:30	8:50				
09.00	10.00				15 min.	9:05	9:20	9:35	9:50			
10.00	11.00				15 min.	10:05	10:20	10:35	10:50			
11.00	12.00				15 min.	11:05	11:20	11:35	11:50			
12.00	13.00				15 min.	12:05	12:20	12:35	12:50			
13.00	14.00				15 min.	13:05	13:20	13:35	13:50			
14.00	15.00	14:00	14:45		15 min.	14:05	14:20	14:35	14:50			
15.00	16.00	15:20			15 min.	15:10	15:25	15:40	15:55			
16.00	17.00	16:05			15 min.	16:10	16:25	16:40	16:55			
17.00	18.00				15-20 min.	17:10	17:25	17:45				
18.00	19.00				20 min.	18:05	18:25	18:45				
19.00	20.00				20 min.	19:05	19:25	19:45				
20.00	21.00				20 min.	20:05	20:25	20:45				
21.00	22.00				20 min.	21:05	21:25	21:45				
22.00	23.00	22:00	22:40		20 min.	22:05	22:25	22:45				
23.00	24.00	23:10				23:15						

***Funcție de condițiile de trafic timpii de sosire în stații pot fi influențați cu +/- 2 min.**

***Cursele notate cu roșu circulă până la Stația Marginea**

***Cursele notate cu roz circulă până la Stația P-ta Republicii**

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR
TRASEU: INTIM - MONIOM

PERIOADA: LUNI – VINERI

ORA PLECARE / STAȚIA	ORA PLECARE / STAȚIA
INTIM	MONIOM
6.10	6.20
7.05	7.20
7.45	8.00
10.05	10.20
12.35	12.50
14.15	14.30
16.05	16.20
20.05	20.20.

PERIOADA: SÂMBĂTĂ – DUMINICĂ – SĂRBĂTORI LEGALE

ORA PLECARE / STAȚIA	ORA PLECARE / STAȚIA
INTIM	MONIOM
7.25	7.40
13.55	14.10
16.55	17.10
20.05	20.20

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR
TRASEU: INTIM - ȚEROVA

PERIOADA: LUNI – VINERI

ORA PLECARE / STAȚIA INTIM	ORA PLECARE / STAȚIA ȚEROVA
5.30	5.45
6:10	6:25
6.55	7.10
8.45	9.00
11.00	11.20
13.35	13.50
14.55	15.10
16.05	16.20
17.25	17.40
19.25	19.40

PERIOADA: SÂMBĂTĂ – DUMINICĂ – SĂRBĂTORI LEGALE

ORA PLECARE / STAȚIA INTIM	ORA PLECARE / STAȚIA ȚEROVA
5.45	6.00
8.30	8.45
11.15	11.30
13.15	13.30
16.05	16.20
22.00	22.15

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR
TRASEU: NERA - DOMAN

PERIOADA: LUNI – VINERI

ORA PLECARE / STAȚIA NERA	ORA PLECARE / STAȚIA DOMAN
5.45	6.10
6.45	7.05
7.30	7.50
10.00	10.20
13.30	13.50
16.20	16.35
18.20	18.40
21.00	21.15

PERIOADA: SÂMBĂTĂ – DUMINICĂ – SĂRBĂTORI LEGALE

ORA PLECARE / STAȚIA NERA	ORA PLECARE / STAȚIA DOMAN
6.20	6.40
8.55	9.15
13.30	13.50

15.15	15.30
17.15	17.35
21.00	21.20

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR
TRASEU: PIAȚA REPUBLICII - CUPTOARE

PERIOADA: LUNI – VINERI

ORA PLECARE / STAȚIA P-TA REPUBLICII	ORA PLECARE / STAȚIA CUPTOARE
5.30	5.50
6.40	7.00
8.00	8.20
12.40	13.00
13.30	13.50
15.30	15.50
17.00	17.20
19.10	19.30
21.40	22.00

PERIOADA: SÂMBĂTĂ – DUMINICĂ – SĂRBĂTORI LEGALE

ORA PLECARE / STAȚIA P-ȚA REPUBLICII	ORA PLECARE / STAȚIA CUPTOARE
5.30	5.50
8.00	8.25

12.15	12.35
16.20	16.45
21.45	22.05

PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE AL AUTOBUZELOR

TRASEU: MOROASA - LEND/BARAJ

PERIOADA: LUNI – VINERI

ORA PLECARE / STAȚIA	ORA PLECARE / STAȚIA	
MOROASA	BARAJ	LEND
5.20	5.55	6.00
6.30	7.00	7.05
7.30	-	8.00
9.00	-	9.45
10.30	-	11.15
12.00	-	12.30
13.10	13.45	13.50
14.30	-	15.10
15.40	16.25	16.30
17.00	-	17.30
18.45	-	19.30
20.10	-	20.50
21.30	22.05	22.10

PERIOADA: SÂMBĂTĂ – DUMINICĂ – SĂRBĂTORI LEGALE

ORA PLECARE / STAȚIA	ORA PLECARE / STAȚIA	
MOROASA	BARAJ	LEND
6.10	6.40	6.45

7.20	-	7.50
8.25	9.00	9.05
10.00	10.45	10.50
11.40	12.20	12.25
13.10	-	13.40
15.50	16.25	16.30
17.00	-	17.30
18.10	-	18.40
19.20	20.05	20.10

➢ ***CURSELE NOTATE CU ROȘU CIRCULĂ LA ȘI DE LA STAȚIA BARAJ***

➢ Anexa 3.2– Program de circulatie Tramvaie

Graficul de circulatie Luni-Vineri							
Plecari Renk							
Tramvaiul 1	Tramvaiul 2	Tramvaiul 3	Tramvaiul 4	Tramvaiul 5	Tramvaiul 6	Tramvaiul 7	Tramvaiul 8
5:15	5:35	5:50	6:00	6:10	6:20		
6:30	6:45	7:00	7:10	7:20	7:30	7:05	7:15
7:45	7:55	8:10	8:20	8:30	8:40	8:15	8:25
8:55	9:05	9:20	9:30	9:40	9:50		
10:05	10:15	10:30	10:40	10:50	11:00		
11:15	11:25	11:40	11:50	12:00	12:10	12:05	12:15
12:25	12:35	12:50	13:00	13:10	13:20	13:15	13:25
13:35	13:45	14:00	14:10	14:20	14:30	14:25	14:35
14:45	14:55	15:10	15:20	15:30	15:40	15:35	15:45

15:55	16:05	16:20	16:30	16:40	16:50	16:45	16:55
17:05	17:15	17:30	17:40	17:50	18:00	17:55	
18:15	18:25	18:40	18:50	19:00	19:10		
19:25	19:35	19:50	20:00	20:10	20:20		
20:35	20:45	21:00	21:10	21:20	21:30		
21:45	21:55	22:10	22:20	22:30			

Graficul de circulatie Luni-Vineri							
Plecari Piata Republicii							
Tramvaiul 1	Tramvaiul 2	Tramvaiul 3	Tramvaiul 4	Tramvaiul 5	Tramvaiul 6	Tramvaiul 7	Tramvaiul 8
5:50	6:10	6:25	6:35	6:45	6:55		
7:10	7:20	7:35	7:45	7:55	8:05	7:40	7:50
8:20	8:30	8:45	8:55	9:05	9:15	8:50	9:00
9:30	9:40	9:55	10:05	10:15	10:25		
10:40	10:50	11:05	11:15	11:25	11:35		
11:50	12:00	12:15	12:25	12:35	12:45	12:40	12:50
13:00	13:10	13:25	13:35	13:45	13:55	13:50	13:35
14:10	14:20	14:35	14:45	14:55	15:05	15:00	14:20
15:20	15:30	15:45	15:55	16:05	16:15	16:10	15:05
16:30	16:40	16:55	17:05	17:15	17:25	17:20	15:50
17:40	17:50	18:05	18:15	18:25	18:35	18:30	16:35
18:50	19:00	19:15	19:25	19:35	19:45		17:20
20:00	20:10	20:25	20:35	20:45	20:55		
21:10	21:20	21:35	21:45	21:55	22:05		
22:20	22:30	22:45	22:55	23:05			

Graficul de circulatie - Zile nelucratoare				
Plecari Renk				
Tramvaiul 1	Tramvaiul 2	Tramvaiul 3	Tramvaiul 4	Tramvaiul 5
5:15	5:30	5:45	6:00	6:15
6:25	6:40	6:55	7:10	7:25
7:35	7:50	8:05	8:20	8:35
8:45	9:00	9:15	9:30	9:45
9:55	10:10	10:25	10:40	10:55
11:05	11:20	11:35	11:50	12:05
12:15	12:30	12:45	13:00	13:15
13:25	13:40	13:55	14:10	14:25
14:35	14:50	15:05	15:20	15:35
15:45	16:00	16:15	16:30	16:45
16:55	17:10	17:25	17:40	17:55
18:05	18:20	18:35	18:50	19:05
19:15	19:30	19:45	20:00	20:15
20:25	20:40	20:55	21:10	21:25
21:35	21:50	22:05	22:20	22:35
22:45				

Graficul de circulatie - Zile nelucratoare				
Plecari Piata Republicii				
Tramvaiul 1	Tramvaiul 2	Tramvaiul 3	Tramvaiul 4	Tramvaiul 5
5:50	6:05	6:20	6:35	6:50
7:00	7:15	7:30	7:45	8:00
8:10	8:25	8:40	8:55	9:10
9:20	9:35	9:50	10:05	10:20
10:30	10:45	11:00	11:15	11:30
11:40	11:55	12:10	12:25	12:40
12:50	13:05	13:20	13:35	13:50
14:00	14:15	14:30	14:45	15:00
15:10	15:25	15:40	15:55	16:10
16:20	16:35	16:50	17:05	17:20
17:30	17:45	18:00	18:15	18:30
18:40	18:55	19:10	19:25	19:40
19:50	20:05	20:20	20:35	20:50
21:00	21:15	21:30	21:45	22:00
22:10	22:25	22:40	22:55	23:10
23:20				

Anexa 4 la H.C.L. nr. 333/20.12.2017

REGULAMENTUL

PENTRU EFECTUAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE PERSOANE

CAP. I
Dispoziţii generale

ART. 1

(1)Prezentul regulament stabileşte cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local, definind modalitatile si conditiile ce trebuie indeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanta, conditiile tehnice, precum si raporturile dintre operatorul de transport public si utlizatorii seriviciului.

(2)Prevederile prezentului regulament se aplica urmatoarelor servicii de transport public local:

a) Servicii de transport public local de persoane prin curse regulate efectuat cu autobuze.

(3)Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se pot efectua numai în condiţiile respectării prevederilor prezentului regulament şi ale Caietului de sarcini al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convenţiilor internaţionale la care România este parte.

ART. 2

Organizarea şi efectuarea activităţilor specifice serviciilor de transport public local trebuie să asigure satisfacerea unor cerinţe şi nevoi de utilitate publică ale comunităţilor locale, şi anume:

a) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populaţiei şi ale operatorilor economici pe teritoriul municipiului Reșița;

b) îmbunătăţirea siguranţei rutiere, protecţiei mediului şi calităţii transportului public local;

c) deplasarea în condiţii de siguranţă şi de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor şi a persoanelor transportate, precum şi a bunurilor acestora prin poliţe de asigurări;

d) accesul egal şi nediscriminatoriu al operatorilor de transport, respectiv al transportatorilor autorizaţi, la piaţa transportului public local;

e) optimizarea funcţionării pieţei transportului public local prin asigurarea unui cadru concurenţial normal, dinamic şi loial.

ART. 3

În sensul prezentului regulament, termenii şi noţiunile utilizate se definesc după cum urmează:

1. activitate de transport public local de persoane - suma operaţiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor sau al combinaţiei

de vehicule, pe distanţe şi în condiţii prestabilite, efectuate în cadrul unuia dintre serviciile prevăzute la art. 1 alin. (1);

2. **autobuz** – autovehicul din categoria M2 sau M3, cu cel puţin 4 roţi şi o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput şi construit pentru transportul de persoane pe scaune sau în picioare şi 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 şi eliberarea cărţii de identitate a vehiculelor rutiere, precum şi omologarea de tip a produselor utilizate la acestea-RNTR 2, cu completările şi modificările ulterioare;

3. **autoritate de autorizare** – serviciul specializat de transport local din subordinea primăriei municipiului Reşiţa;

4. **autorizaţie de transport** - documentul eliberat de autoritatea de autorizare, prin care se atestă că transportatorul îndeplineşte condiţiile pentru accesul la efectuarea transportului public local.

5. **caiet de sarcini al licenţei de traseu** - documentul care însoţeşte licenţa de traseu, care cuprinde în principal cerinţele pentru asigurarea programului de circulaţie şi realizarea unui transport în condiţii de siguranţă şi confort;

6. **copie conformă a licenţei de transport** - documentul eliberat în baza licenţei de transport de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în baza licenţei 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 reţelele 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 şi pentru interfeţele cu alte moduri de transport;

9. **compensaţie 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 obligaţii 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 şi rutier de călători;

10. **date privind călătoria** – date de bază, precum orare şi tarife ale mijloacelor de transport în comun, necesare în vederea furnizării de informaţii privind călătoriile multimodale înaintea şi în timpul călătoriei, pentru a facilita planificarea, rezervarea şi 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 şi pentru interfeţele cu alte moduri de transport;

11. **licenţă de transport** - documentul eliberat de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în condiţiile legii, care atestă ca deţinătorul îndeplineşte condiţiile de onorabilitate, capacitate financiară şi competenţă profesională, acesta dându-i dreptul de acces la transportul rutier public;

12. **licenţă 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;

13. **obligaţia de exploatare** – obligaţia care impune operatorului de transport public local de persoane autorizat şi/sau licenţiat ori transportatorului autorizat să efectueze serviciul respectiv în condiţii de continuitate, regularitate şi de asigurare a capacităţilor necesare de transport şi să respecte condiţiile impuse de autorităţile competente care acordă subvenţia.

Obligaţia de exploatare include şi obligaţia operatorului de transport respectiv de a asigura toate servicile complementare serviciului public de transport, respectiv: transportul bagajelor, spaţii pentru depozitarea bagajelor, informarea călătorilor în timpul transportului, întreţinerea şi curăţenia mijloacelor de transport, îmbarcarea şi debarcarea pasagerilor în locuri special amenajate – gări, autogări, pontoane de acostare, condiţii 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 şi modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;

15. obligaţie de serviciu public – o cerinţă 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 ţine seama de propriile sale interese comerciale, nu şi le-ar asuma sau nu şi le-ar asuma în aceeaşi măsură sau în aceleaşi condiţii fără a fi retribuit, în conformitate cu art. 2 lit. e din Regulamentul CE nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători;

16. obligaţia de transport – obligaţia care impune oricărui operator de transport public local de persoane sau transportatorilor autorizaţi să accepte şi să efectueze servicii publice subvenţionate de transport în condiţiile stabilite de autorităţile competente, în conformitate cu prevederile art. 7 lit. n din Ord. 272/2007 al ANRSC pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea şi modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;

17. obligaţia tarifară – obligaţia care impune operatorilor de transport public local de persoane sau transportatorilor autorizaţi practicarea tarifelor stabilite de autorităţile 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 şi modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;

18. persoană desemnată - persoana fizică care are calitatea de manager al activităţii de transport rutier, posesoare a unui certificat de competenţă profesională şi care este angajată pe bază de contract de muncă să conducă permanent şi efectiv activitatea de transport a operatorului de transport/transportatorului autorizat;

19. program de circulaţie - documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conţine în principal informaţii privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, staţiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanţele dintre staţii şi intervalele de succedare a curselor;

20. program de transport public judeţean – programul propus şi aprobat de consiliile judeţene, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate între localităţile judeţului, programele de circulaţie, capetele de traseu, staţiile publice, numărul şi capacitatea autobuzelor necesare;

21. program de transport public local - programul propus şi aprobat de autoritatea de autorizare din cadrul primăriei, avizat de către consiliile locale, prin care se stabilesc: traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza unităţii administrativ-teritoriale, programele de circulaţie, capetele de traseu, staţiile publice, numărul şi capacitatea autobuzelor necesare, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice;

22. stabilirea de tarife – operaţiunea de analiză şi calculaţie a tarifelor, prin care autorităţile administraţiei publice locale implicate stabilesc, după caz, structura şi 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;

23. 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;

24. 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;

25. 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;

26. 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;

27. 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;

28. utilizator al serviciului de transport public local - persoana fizică sau juridică beneficiară a unui serviciu de transport public local;

29. legitimație de călătorie – legitimația de călătorie care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- în cazul biletului:
  1. corespunde prevederilor legale în vigoare la data utilizării, tariful biletului este aprobat prin hotărâre a Consiliului Local Reșița;
  2. este validat la aparatele din mijlocul de transport în care este utilizat.
- în cazul abonamentului:
  1. corespunde prevederilor legale în vigoare la data utilizării, tariful abonamentului este aprobat prin hotărâre a Consiliului Local Reșița;
  2. este în perioadă de valabilitate;
  3. este validat la aparatele din mijlocul de transport în care este utilizat.

30. 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
Indiferent de forma de gestiune a serviciului de transport public local, autoritățile administrației publice locale din Municipiul Reșița 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 Municipiul Reșița
(3) Transportul public local de persoane prin curse regulate speciale locale 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 UAT Reșița.
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/concesiune, înmatriculate în județul respectiv, sau în baza unui contract de leasing, 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, de îmbarcare-debarcare;
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 legitimaţiei de serviciu valabile.

ART. 7

(1) Pentru accesul la infrastructura rutieră, vehiculele rutiere fabricate în ţară sau în străinătate, înmatriculate sau care urmează să fie înmatriculate în România, sunt supuse omologării în vederea înmatriculării ori înregistrării şi/sau inspecţiei 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 construcţie tipului respectiv de transport şi, după caz, dotate cu tahografe şi limitatoare de viteză, în conformitate cu reglementările în vigoare.

(3) Transportul public local se efectuează cu respectarea ansamblului reglementărilor care contribuie la îmbunătăţirea siguranţei rutiere, referitoare la condiţiile pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport, infrastructura rutieră, persoanele cu atribuţii care concură la siguranţa circulaţiei şi ceilalţi participanţi la trafic.

ART. 8

(1) Efectuarea serviciului de transport public local trebuie să asigure:

a) creşterea nivelului de calitate al serviciului şi de confort al utilizatorilor serviciilor publice de transport public local de persoane prin curse regulate;

b) accesul la serviciile de transport public local şi protecţia categoriilor sociale defavorizate;

c) informarea publicului călător;

d) executarea transportului public local de persoane prin curse regulate în condiţii de regularitate, siguranţă şi confort;

e) corelarea capacităţii de transport cu fluxurile de călători existente;

f) continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;

g) corelarea curselor judeţene, interjudeţene cu cele locale pentru preluarea fluxurilor de călători din staţiile de transbordări/autogări apropiate de noduri de transport public local;

(2) UAT Reşiţa va controla prestarea serviciilor de transport public prin curse regulate desfăşurat pe teritoriul unităţii administrativ-teritoriale.

(3) UAT Reşiţa are obligaţia de a stabili şi de a aplica strategia pe termen mediu şi lung pentru extinderea, dezvoltarea şi modernizarea serviciilor de transport public local de persoane, ţinând seama de planurile de urbanism şi amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităţii şi de cerinţele de transport public local, evoluţia acestora, precum şi de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse şi emisii minime de noxe.

SECȚIUNEA a 2-a
Documente necesare pentru efectuarea transportului public local de persoane

1. Transportul public local de persoane prin curse regulate

ART. 9

(1) Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate se atribuie UAT Reșița, în baza mandatului primit din partea Consiliului Local Reșița, pe bază de hotărâre de atribuire în gestiune delegată a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate prin atribuire directă.

(2) UAT Reșița atribuie gestiunea serviciului unui singur operator de transport rutier care va avea dreptul exclusiv de a opera în teritoriul administrativ al municipiului Reșița în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, în conformitate cu prevederile art. 3 alin. 1 din Regulamentul nr. 1370/2007/CE.

ART. 10

Modul de organizare și funcționare a serviciului de transport public local de persoane are ca obiective:

a) garantarea accesului egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport și al transportatorilor autorizați la piața transportului public local;
b) garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;
c) asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
d) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;
e) susținerea dezvoltării economice a localităților prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
f) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local;
g) dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
h) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane;
i) asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători sau de mărfuri existent;

ART. 11

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate pe raza de competență a UAT Reșița se efectuează numai de către operatorul căruia i s-a delegat gestiunea acestui serviciu de către Consiliul Local Reșița.

ART. 12

(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) licenţa de traseu şi caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenţei;
b) programul de circulaţie;
c) copia conformă a licenţei de transport, în cazul autobuzelor;
d) legitimaţia 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 dovedeşte dreptul de muncă în România, în cazul conducătorilor auto străini;
g) asigurarea pentru persoanele transportate şi bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina operatorului de transport/transportatorului autorizat, în copie;
h) certificatul de competenţă profesională al conducătorului auto pentru transportul rutier public de persoane, valabil, după caz.

(2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic documentele menţionate la alin.(1), după caz.

ART. 13

(1) Licenţa de traseu se eliberează pentru traseele cuprinse în programele de transport rutier de persoane prin curse regulate, însoţită de caietul de sarcini al acesteia şi de programul de circulaţie.

(2) Licenţa de traseu însoţită de caietul de sarcini aferent acesteia se eliberează de Autoritatea de autorizare din cadrul UAT Reşiţa, licenţiată în acest scop de Autoritatea Naţională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilităţi Publice (A.N.R.S.C.).

ART. 14

Licenţa de traseu se eliberează în numărul de exemplare corespunzător numărului mijloacelor de transport în comun utilizat pentru efectuarea tuturor curselor prevăzute în programul de circulaţie.

SECŢIUNEA a 3-a
Licenţe şi autorizaţii

1. Eliberarea licenţelor de traseu pentru cursele regulate de transport public local, efectuate cu autobuze

ART. 15

(1) Licenţa de traseu se eliberează pentru traseele cuprinse în programele de transport rutier de persoane prin curse regulate, însoţită de caietul de sarcini al acesteia şi de programul de circulaţie.

(2) Licenţa de traseu însoţită de caietul de sarcini aferent acesteia se eliberează de către Autoritatea de autorizare, pe baza deciziei Consiliului Local Reşiţa de acordare a gestiunii delegate a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate realizate în urma procedurii de atribuire directă.

(3) Licenţele de traseu se eliberează operatorilor de transport rutier în numărul de exemplare corespunzător numărului mijloacelor de transport în comun utilizat pentru efectuarea tuturor curselor prevăzute în programul de circulaţie.
(4) Licenţa de traseu se eliberează pentru o perioadă de 6 ani, fără a depăşi valabilitatea programului de transport precum şi a contractului de atribuire în gestiune delegată a serviciului de transport public local efectuat prin curse regulate.
(5) În vederea obţinerii unei licenţe de traseu pentru serviciul de transport public local prin curse regulate operatorul de transport va depune un dosar care va cuprinde :

a) cererea de eliberare licenţă de traseu pentru serviciul de transport public local prin curse regulate ;
b) dovada plăţii tarifului de eliberare a licenţei de traseu ;

(6) Licenţa de traseu este nominală şi nu este transmisibilă.
(7) Modelul licenţei de traseu este prevăzut în **anexa nr. 2** la prezentul regulament.
(8) Caietul de sarcini aferent licenţei de traseu cuprinde:

a. staţiile publice, precum şi amplasarea acestora;
b. numărul şi 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.

ART. 16

(1) Pierderea, deteriorarea sau sustragerea licenţelor de traseu se comunică de către operatorul de transport rutier la Primăria Reşiţa, în termen de maximum 15 zile de la data constatării, acestea înlocuindu-se cu un document nou, cu plata tarifelor aferente.
(2) Pierderea sau sustragerea licenţelor de traseu se publică în Monitorul Oficial al României, Partea a III-a.

2. Eliberarea duplicatelor

ART. 17

În situatia distrugerii, pierderii sau furtului autorizaţiei de transport sau a licenţei de traseu pentru curse regulate, se va elibera un duplicat, pe baza următoarelor documente:

a) cererea solicitantului de eliberare a unui duplicat al documentului respectiv;
b) documentul deteriorat, după caz;
c) dovada că s-a publicat într-un ziar local pierderea, respectiv anularea documentului, după caz;
d) dovada că s-a publicat în Monitorul Oficial al României, Partea a III-a, pierderea sau sustragerea licenţei de traseu, după caz;
e) dovada plăţii tarifului de eliberare a duplicatului documentului respectiv, după caz.

3. Înlocuirea autorizaţiei de transport sau a licenţei de traseu pentru curse regulate, ocazionată de schimbarea denumirii operatorului de transport sau a adresei sediului profesional al acestuia.

ART. 18

În situaţia modificării denumirii operatorului de transport sau a sediului profesional, se va înlocui autorizaţia de transport, respectiv licenţa de traseu pentru curse regulate, pe baza următoarelor documente:

a) cererea solicitantului de înlocuire a documentului, în urma modificărilor survenite în datele de identificare ale operatorului;

b) documentul vechi, în original;

c) copiile conforme ale licenţei de transport, conţinând noile date de identificare ale operatorului de transport rutier, după caz;

d) în cazul curselor regulate speciale: actul adiţional la contractul încheiat cu beneficiarul prin care se modifică datele de identificare ale operatorului de transport rutier cuprinse în contractul iniţial. Dacă se modifică şi durata contractului, se va percepe tariful corespunzător acesteia;

e) dovada plăţii tarifului de înlocuire a documentului, după caz.

ART. 19

Documentul nou, conţinând noile date de identificare ale operatorului, va fi eliberat de către autoritatea de autorizare, după analizarea solicitării depuse.

4. Retragerea autorizaţiei de transport, a licenţei de traseu pentru curse regulate

ART. 20

Retragerea autorizaţiei de transport, a licenţei de traseu pentru curse regulate se face de către Autoritatea de autorizare din cadrul Primăriei Reşiţa, în următoarele cazuri:

a) când nu mai sunt îndeplinite condiţiile care au stat la baza eliberării acesteia;

b) în cazul savârşirii de către operatorul de transport rutier a unor abateri grave de la prevederile caietului de sarcini aferent licenţei de traseu sau ale regulamentului pentru efectuarea serviciului;

c) la încetarea activităţii operatorului de transport rutier;

d) la retragerea licenţei de transport.

ART. 21

(1) Se consideră ***abateri grave*** de la conduita profesională acele comportamente care:

a) afectează substanţial calitatea şi siguranţa serviciului prestat;

b) vizează încălcarea legalităţii;

c) favorizează sau realizează evaziunea fiscală;

d) contorsionează sau elimină concurenţa;

e) instituie monopolul în piaţă sau manifestă tendinţe monopoliste, neconcurenţiale.

(2) Abaterile grave de la conduită profesională a operatorilor de transport / transportatorilor autorizati constau în:

a) folosirea de documente sau declarații pe propria răspundere false în autorizarea, licențierea ori executarea serviciului respectiv;
b) practicarea de proceduri vizând realizarea sau favorizarea evaziunii fiscale;
c) încalcarea repetată a metodologiei privind modul de realizare a tarifelor pentru serviciile prestate;
d) încălcarea repetată a prevederilor contractului de atribuire în gestiune delegată a serviciului și ale regulamentului de organizare și efectuare a serviciului;
e) încălcarea repetată a prevederilor legale privind respectarea legalității, siguranța, calitatea și continuitatea serviciului;
f) încălcarea repetată a prevederilor privind protecția clientului și protecția mediului;
g) transmiterea autorizațiilor de transport și a licențelor de traseu, pentru a fi utilizate de către alte persoane juridice sau fizice;
h) folosirea conducătorilor auto care nu dețin atestat profesional sau al căror atestat are valabilitatea depășită;
i) persoana desemnată nu a declarat că are interdicția de a profesa, prin hotărâre judecătoreasca rămasă definitivă și irevocabilă;

ART. 22

(1) Programul de transport local se întocmește de Primăria Municipiului Reșița și se aprobă de către Consiliul Local al Municipiului Reșița și este prevăzut în anexa nr.1 la caietul de sarcini al serviciului de transport public local care conține condițiile specifice privind traseele, rutele de circulație, perioadele și programul de circulație, distanța km/traseu și numărul mijloacelor de transport necesare.

(2) Programul de transport local în zilele declarate ca sărbători legale este același cu programul de sâmbătă/duminică.

(3) În perioada de valabilitate, programul de transport public local prin curse regulate poate fi actualizat prin hotărâre a Consiliului Local Reșița, astfel:

(a) prin prelungirea traseelor existente, respectiv modificarea unuia sau 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. 23

(1) Tarifele pentru serviciul de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate se stabilesc prin hotărâre a Consiliului Local Reșița, pe traseu aferent și pe baza fundamentării realizate de către operatorul de transport. Prețurile și tarifele aferente serviciilor de utilități publice se fundamentează, cu respectarea metodologiei de calcul stabilite prin Ordinul 272/2007 al ANRSC, pe baza cheltuielilor de producție și exploatare, a cheltuielilor de întreținere și reparații, a amortismentelor aferente capitalului imobilizat în active corporale și necorporale, a costurilor pentru protecția

mediului, a costurilor financiare asociate creditelor contractate, a costurilor derivând din contractul de delegare a gestiunii, și includ o cotă pentru crearea surselor de dezvoltare și modernizare a sistemelor de utilități publice, precum și o cotă de profit, în conformitate cu art. 43 (3) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice.
(2) Tarifele pentru serviciul de transport public local se pot ajusta periodic pe baza cererilor primite de la operatorii de transport, prin hotărâri ale Consiliului Local Reșița, în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei ajustări. Nivelul tarifelor pentru serviciul de transport public local de persoane se determină pe baza analizei situației economico-financiare a operatorilor de transport, precum și a influențelor reale primite în costuri, determinate de evoluția prețurilor pe economie.
(3) Tarifele pentru serviciul de transport public local se pot modifica, prin hotărâre a Consiliului Local Reșița, pe traseul aferent. Modificarea tarifelor se face în baza cererilor primite de la operatorul de transport, în cazurile care conduc la modificarea majoră a costurilor ori a condițiilor de exploatare, care determină modificarea cheltuielilor cu o influență mai mare decât cea determinată de influența indicelui prețurilor de consum, pe o perioadă de 3 luni consecutiv.

ART. 24

(1) Operatorul de transport public de persoane va asigura corelarea tarifului de transport cu gradul de confort și siguranță al mijlocului de transport.
Pe 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 operatorul de transport, în conformitate cu art.12 alin. 3 din Ordinul 272/2007 al ANRSC.
(2) Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul de transport public local, stabilite prin lege sau aprobate pentru anumite categorii de persoane de către Consiliul Local Reșița sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale UAT Reșița, corespunzător cu nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie, în conformitate cu art. 42 alin.2 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local.

SECȚIUNEA a 4-a
Carduri electronice

ART. 25
(1) Operatorul de transport public local de persoane va asigura integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie denumită bilet/card de călătorie, pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate pe teritoriu municipiului Reșița.

(2) Cardul electronic de călătorie - este o legitimaţie de călătorie/titlu de călătorie. Poate fi de două tipuri: abonament şi portofel electronic (înlocuiesc biletele tipărite).

A) Cardul electronic de tip abonament poate fi :

a) nominal formatat, tipărit personalizat cu nume şi poză – netransmisibil, utilizat numai în cazul pensionarilor, veteranilor, însoţitorilor persoane invalide, elevilor, studenţilor şi altor categorii la cererea acestora;

b) nominal formatat şi netipărit (fără nume şi poză) – netransmisibil;

c) nominal pe instituţie formatat, fără personalizare cu nume şi poză – transmisibil pentru angajaţii instituţiei;

B) Cardul electronic tip portofel (are rolul de a înlocui biletele tipărite):

a.) card nominal formatat, transmisibil (poate fi şi personalizat la cerere);

b.) card nenominal formatat, transmisibil;

2. Cardul electronic de călătorie valabil - este o **legitimaţie de călătorie valabilă** dacă îndeplineşte cumulativ următoarele condiţii:

- în cazul biletului:

1. corespunde prevederilor legale în vigoare la data utilizării, tariful biletului este aprobat prin hotărâre a Consiliului Local Reşiţa;
2. este validat la aparatele din mijlocul de transport în care este utilizat.

- în cazul abonamentului:

1. corespunde prevederilor legale în vigoare la data utilizării, tariful abonamentului este aprobat prin hotărâre a Consiliului Local Reşiţa;
2. este în perioadă de valabilitate;
3. este validat la aparatele din mijlocul de transport în care este utilizat.

3. Cardul electronic de călătorie nevalabil - abonament cu termen expirat, card portofel electronic nevalidat în acel vehicul.

4. Cardul electronic de călătorie nevalidat – cardul electronic care nu a fost trecut prin faţa validatorului din mijlocul de transport sau nu a fost confirmat prin afişaj de validator.

5. Validarea cardului de călătorie – trecerea acestuia prin faţa validatorului electronic din mijlocul de transport urmat de confirmare prin afişaj.

ART. 26

(1) Cardul electronic de călătorie poate fi încărcat cu titlurile de călătorie disponibile în oferta tarifară (bilete şi abonamente), aprobată prin hotărâre a Consiliului Local Reşiţa.

(2) Cardul nominal va fi inscripţionat electronic în memoria disponibilă cu datele de identificare ale posesorului (cnp, nume, prenume, adresă) şi poate fi personalizat cu numele, prenumele, poza călătorului (confirmate prin prezentarea actului de identitate).

(3) Cardul tip abonament şi portofel electronic este formatat şi codat. Cardul este reutilizabil şi reîncărcabil cu date în format electronic.

ART. 27

Emiterea cardurilor electronice de călătorie:

(1) Cardurile tip abonament pot fi procurate pe baza actului de identitate, ele pot fi

personalizate prin imprimare la cerere pentru categoria acelor utilizatori ce plătesc integral contravaloarea acestora. În cazul categoriilor favorizate (pensionari, veterani, însoţitori persoane invalide, elevi, studenţi, etc.) există obligaţia personalizării prin imprimare pe card a numelui şi fotografiei utilizatorului de card. La prima emitere cardul nominal suportul magnetic, este gratuit.

(2) Cardurile tip portofel pot fi procurate de la punctele de vânzare autorizate sau de la automatele de vânzare dotate cu aparatură electronică necesară acestei proceduri. În cazul cardurilor tip portofel nenominale suportul magnetic se eliberează contra cost la valoarea de 5 lei (TVA inclus), iar în cazul cardurilor tip portofel nominal suportul este gratuit la prima emitere.

ART. 28

Încărcarea şi reîncărcarea cardurilor electronice de călătorie tip portofel

(1) Cardul tip portofel electronic se poate încărca la punctele de vânzare prestabilite cu valoarea solicitată de călător, ceea ce reprezintă contravaloarea a cel puţin o călătorie pe mijloacele de transport public.

(2) Reîncărcarea cardului de călătorie se face la punctele de vânzare sau la automatele de vânzare dotate cu aparatura electronică necesară acestei proceduri.

ART. 29

Reînnoirea/extinderea perioadei cardurilor electronice de călătorie tip abonament

Se face prin prelungirea perioadei de valabilitate a abonamentului, prin înscriere electronică la un punct de vânzare/automat, după achitarea contravalorii acestuia.

ART. 30

Transferul informaţiilor de pe card, blocarea cardului electronic

(1) În cazul pierderii unui card nominal (personalizat sau nu) se va solicita în scris la cel mai apropiat punct de vânzare eliberarea unui alt card. Posesorul cardului legitimat cu acte de identitate poate solicita suspendarea, blocarea cardului declarat nul şi transferul informaţiilor pe un card nou. Soldul pe card este cel din momentul declarării.

(2) În cazul nefuncţionării (distrugere, defectare sau pierderea) unui card, la solicitarea posesorului de card se face transferul de informaţii de pe un card de călătorie vechi pe unul nou emis. Soldul şi perioada de abonament rămasă se translatează pe cardul nou prin plata contravalorii transferului de 5 lei (TVA şi card magnetic inclus).

ART. 31

(1) Cardurile electronice de călătorie tip abonament şi tip portofel electronic vor fi validate în mod obligatoriu la aparatele special montate în acest scop imediat după urcarea în mijlocul de transport.

(2) Portofelul electronic prin validare se decrementează cu contravaloarea numărului de călătorii solicitate conform tarifelor practicate. Un card tip portofel electronic se poate utiliza la plata călătoriei a mai mulţi pasageri din acelaşi vehicul de transport în comun. Achitarea contravalorii unei călătorii pentru o persoană dă dreptul la o singură călătorie, pe o semicursă, fără întrerupere, numai în vehiculul în care a fost validat, valabilitatea acestei călătorii este de maxim 60 de minute din momentul validării, în prezenţa cardului tip portofel ce la solicitare se poate prezenta la control.

SECŢIUNEA a 5-a
Facilităţi la transportul public

ART. 32

(1) În conformitate cu prevederile legale, după atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de către Consiliul Local Reşiţa, acesta poate acorda facilităţi de transport pentru următoarele categorii de persoane:

I. Facilităţi la transportul public local, obligatorii a fi acordate prin lege

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

a) veteranii şi văduvele de război, în conformitate cu prevederile Legii nr.44/1994 privind acordarea unor drepturi veteranilor şi văduvelor de razboi;

b) 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;

c) luptătorii care au contribuit la victoria revoluţiei române din decembrie 1989, în conformitate cu prevederile Legii nr. 42/1990 pentru cinstirea eroilor-martiri şi acordarea unor drepturi acestora, răniţilor şi luptătorilor la Revoluţia din 1989;

d) persoanele cu handicap grav, însoţitorii persoanelor cu handicap grav şi asistenţii personali ai persoanelor cu handicap grav în prezenţa acestora, în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecţia şi promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;

e) donatorii de sânge beneficiază de abonament cu reducere 50% pentru transportul în comun pe o perioada de 1 lună pentru fiecare donator, în conformitate cu prevederile Legii nr. 282/2005 şi HG 1364/2006;

II) Facilităţi la transportul public local, altele decât cele obligatorii prin lege, şi prevederile legislative care permit acordarea acestora prin Hotărâre a Consiliului Local Reşiţa

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. 4 lit. m, ale art.1 alin.6 lit. e şi ale art.17 alin.1 lit.o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, autorităţile administraţiei publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susţinerea totală sau parţială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:

a) pensionarii, persoanele care au atins vârsta de pensionare sau beneficiarii de pensie de urmaş;

b) preşcolari (5-7 ani);

c) elevi;

d) studenţi;

e) tinerii cu vârste între 16 şi 25 de ani aflaţi în dificultate şi confruntaţi cu riscul excluderii profesionale în scopul facilitării accesului lor la un loc de muncă, în conformitate cu Legea nr. 116/2002 privind prevenirea şi combaterea marginalizării sociale;

f) alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.

(2) După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvenţiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în conformitate

cu prevederile din prezentul Regulament, în conformitate cu Caietul de sarcini, contractul de delegare a gestiunii și cu respectarea dispozițiilor legale în vigoare.

ART. 33

(1) Persoanele ce beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, menționate la art. 32 vor circula cu mijloacele de transport în comun pe baza legitimației de transport tip card și a buletinului sau cărții de identitate.

(2) Eliberarea legitimațiilor de transport tip card pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate se face de către operatorul de transport la cererea persoanelor care se încadrează în condițiile prevăzute la art. 32, pe baza prezentării buletinului sau cărții de identitate și a legitimației de veteran de război/de văduvă de război/ de deținut politic/de luptător care a contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989, legitimația pentru transportul gratuit a persoanei cu handicap, vizată la zi, confirmarea emisă de Centrul de Transfuzie Sanguină, a cuponului de pensie și a carnetului de elev sau student.

(3) Persoanele care beneficiază de facilități la transportul public local de persoane prin curse regulate, în baza legitimațiilor de transport tip card au dreptul de a circula cu mijloacele de transport în comun pe întreg teritoriul UAT Reșița, conform hotărârii de consiliu local și au obligația validării cardului la fiecare utilizare a unui mijloc de transport. **Nevalidarea cardului constituie contravenție și se sancționează identic ca o călătorie fără titlu de transport valabil**.

(4) Plata contravalorii transportului de către autoritatea administrației publice locale pentru beneficiarii de facilități la transportul public local, stabilite prin lege sau aprobate pentru anumite categorii de persoane de către Consiliul Local Reșița, se face în baza validării legitimațiilor de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin hotărârea Consiliului Local Reșița.

(5) Facturile întocmite de către operator pentru fiecare categorie de persoane care beneficiază de facilități la transportul public local, vor fi însoțite de evidența lunară a călătoriilor efectuate de către fiecare beneficiar și care va cuprinde: CNP, nume, act de identitate, data, ora, linia de transport și numărul de înmatriculare al mijlocului de transport utilizat, pentru fiecare călătorie.

(6) Operatorul de transport public local de persoane are obligația dobândirii statutului de operator de date cu caracter personal prin înscrierea în Registrul de Evidență a Prelucrătorilor de Date cu Caracter Personal, codul numeric personal și seria/numărul actului de identitate, 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 a Legii nr. 506/2004 privind prelucrarea datelor cu caracter personal și protecția vieții private în sectorul comunicațiilor electronice.

(7) Operatorul de transport public local va asigura eliberarea legitimațiilor de transport tip card acestea fiind înregistrate și gestionate ca documente cu regim special.

SECȚIUNEA a 6-a
Siguranța rutieră

ART. 34

În scopul prevenirii cauzelor generatoare de evenimente rutiere, operatorii de transport/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public local au

obligaţia să adopte măsurile necesare pentru cunoaşterea, aplicarea şi respectarea reglementărilor legale privind siguranţa rutieră şi a condiţiilor pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport şi persoanele cu atribuţii care concură la siguranţa circulaţiei.

ART. 35

Sarcinile consilierului de siguranţă sunt cele prevăzute în Regulamentul pentru desemnarea, pregătirea profesională şi examinarea consilierilor de siguranţă pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului nr.1044/2003, cu modificările şi completările ulterioare.

ART. 36

Operatorii de transport/transportatorii autorizaţi care efectuează servicii publice de transport local au următoarele îndatoriri:

1. să respecte reglementările legale privind omologarea, înmatricularea, efectuarea inspecţiilor tehnice periodice, repararea, întreţinerea, reglarea, modificarea constructivă şi reconstrucţia mijloacelor de transport;
2. să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naţionale de siguranţă rutieră şi de protecţie a mediului înconjurător, cu inspecţia tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă şi certificate/clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare;
3. în intervalul dintre două inspecţii tehnice periodice/revizii tehnice periodice, să asigure menţinerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranţa circulaţiei rutiere, protecţia mediului şi în categoria de folosinţă conform destinaţiei, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entităţi tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare şi dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislaţiei în vigoare;
4. să monteze, prin operatori economici autorizaţi, tahografe şi 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 tahograful sau limitatorul de viteză defect, nesigilat ori fără suficiente foi de înregistrare pentru efectuarea întregului parcurs al transportului;
6. să informeze conducătorii mijloacelor de transport şi lucrătorii mobili cu privire la regulamentele interne ale întreprinderii şi prevederile relevante ale contractelor colective de muncă;
7. să verifice pe foile de înregistrare sau pe cartelele conducătorilor auto utilizate modul în care aceştia respectă prevederile legale în vigoare privind perioadele de conducere şi de odihnă şi să ia măsurile necesare pentru a împiedica repetarea unor nereguli în acest sens;
8. să verifice funcţionarea tahografului şi 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 intervenţia persoanelor neautorizate asupra tahografelor şi a limitatoarelor de viteză;

10. să angajeze transporturile şi să întocmească programul de executare a transporturilor, astfel încât conducătorii mijloacelor de transport şi lucrătorii mobili să poată respecta prevederile legale privind timpul de lucru, de odihnă şi de repaus;
11. să asigure respectarea normelor de protecţie a muncii, protecţie a mediului, prevenire şi combatere a incendiilor, pe tot timpul efectuării transportului, de către conducătorii mijloacelor de transport;
12. să permită efectuarea transporturilor numai cu respectarea maselor totale maxime autorizate de autoritatea competentă şi/sau în limita numărului de locuri înscris în certificatul de înmatriculare; să se asigure spaţii libere suficiente pentru transportul bagajelor pasagerilor şi să permită transportul mărfurilor/coletelor doar în limita spaţiilor disponibile;
13. să respecte şi să aplice reglementările legale în vigoare privind transportul rutier al mărfurilor periculoase;
14. să respecte procedurile ce trebuie urmate în caz de accident şi să aplice procedurile corespunzătoare pentru a preveni producerea unor noi accidente sau a unor încălcări grave ale regulilor de circulaţie;
15. să respecte întocmai legile şi reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

ART. 37

Responsabilităţile ce revin persoanei desemnate să conducă permanent şi efectiv activitatea de transport sunt cele stabilite prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 761/1999 privind desemnarea, pregătirea şi atestarea profesională a persoanelor care conduc permanent şi efectiv activităţi de transport rutier, cu modificările şi completările ulterioare.

ART. 38

Conducătorii mijloacelor de transport au următoarele atribuţii şi responsabilităţi:

1. să se prezinte pentru efectuarea examinării medicale şi psihologice, iniţială şi periodică, şi să respecte recomandările comisiilor medicale şi psihologice;
2. să respecte normele şi regulile privind conducerea în condiţii de siguranţă rutieră şi condulta preventivă;
3. să respecte regulile privind prevenirea accidentelor de muncă în circulaţia rutieră;
4. să cunoască şi să respecte măsurile ce trebuie luate după un accident sau incident în ceea ce priveşte asigurarea vehiculului, protecţia personală şi a celorlalţi participanţi la trafic, protecţia mediului, protecţia bunurilor;
5. să respecte perioadele de conducere şi perioadele de odihnă, conform reglementărilor legale în vigoare, şi să utilizeze corect tahograful;
6. să nu intervină asupra tahografului sau a limitatorului de viteză pentru scoaterea acestora din uz sau modificarea caracteristicilor de funcţionare;
7. să respecte întocmai legile şi reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută;
8. să respecte executarea sarcinii de transport conform foii de parcurs primite, respectând întocmai traseul, graficele orare, opririle în toate staţiile din cursa respectivă; să respecte punctele de îmbarcare/debarcare a călătorilor;

9. conducătorii vehiculelor au dreptul de a verifica legitimaţiile de călătorie ale utilizatorilor transportului public local, ori de câte ori se consideră a fi justificat şi necesar.
10. la observarea sau semnalarea oricărui eveniment nedorit (nerespectarea prezentului Regulament privind transportul animalelor de companie sau a unor mărfuri, respectiv manifestare indecentă prin ţinută sau comportament, a vreunui călător, deranjarea călătorilor de către o persoană sau un grup de persoane, utilizarea îndelungată fără a deţine titlu de călătorie, de către persoane fără adăpost), conducătorul vehiculului are obligaţia de a solicita respectarea normelor de conduită ale publicului călător în mijloacele de transport în comun, aprobate prin HCL şi de a apela la ajutorul organelor abilitate (Poliţie, Jandarmerie, agenţi ai Poliţiei Locale, etc...)
11. să supravegheze urcarea şi coborârea călătorilor, să nu plece mijlocul de transport din staţii cu uşile deschise sau cu călători aflaţi pe scările acestuia, precum şi cu călători agăţaţi de exteriorul caroseriei;
12. să deschidă uşile numai după ce mijlocul de transport a fost oprit în staţie;
13. 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;

ART. 39
Operatorul de transport autorizat care efectuează servicii de transport public local va întreprinde o investigaţie pe linie administrativă în toate cazurile de accidente de circulaţie în care au fost angajate vehiculele utilizate, indiferent de gravitatea accidentului.

ART. 40
Rezultatele cercetării administrative vor sta la baza adoptării măsurilor ce se impun pentru eliminarea repetării cauzelor generatoare de evenimente rutiere.

SECŢIUNEA a 7-a
Condiţii privind efectuarea transportului public local de persoane

1. Transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza municipiului Reşiţa

ART. 41
Operatorul de transport autorizat care efectuează servicii de transport public local de persoane prin curse regulate cu respectarea următoarelor obligaţii:

1. să controleze și să impună conducătorilor auto, respectarea atribuțiilor, cu obligația prealabilă de a fi aduse la cunoștință;
2. 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;
3. 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;
4. 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;
5. să asigure vânzarea legitimațiilor/abonamentelor de călătorie în toate stațiile stabilite de comun acord cu Consiliul local al Municipiului Reșița și nominalizate într-o anexă la hotărârea de dare în administrare, respectiv la contractul de delegare a gestiunii aprobat prin hotărârea de atribuire;
6. 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;
7. să emită abonamente de călătorie tip card cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;
8. 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;
9. să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;
10. mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;
11. cel putin 70% din mijloacele de transport din dotarea operatorului de transport să fie prevăzute cu podea joasă și acces pentru persoane cu dizabilități locomotorii;
12. 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;
13. 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;
14. să nu îmbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport;
15. să îmbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;

16. să oprească în toate staţiile prevăzute în graficul de circulaţie aferent licenţei de traseu, fără a opri pentru urcarea sau coborârea persoanelor transportate în alte locuri decât cele prevăzute în graficul de circulaţie;
17. în salonul vehiculului pot fi transportate numai bagajele de mână, care pot fi ţinute în mână. În salonul autovehiculului nu pot fi transportate bagajele care:
    - nu se încadrează în categoria bagajelor de mână;
    - conţin produse neadmise la transport;
    - sunt aşezate pe culoarul de acces sau pe platforma din faţă ori din spate a vehiculului;
18. nu se admit la transport bagajele aşezate pe scaunele libere din salonul vehiculului, chiar dacă spaţiul rămas neutilizat de către călători ar permite acest lucru;
19. nu se admit la transport bagaje voluminoase;
20. se admite transportul cărucioarelor pentru bebeluşi şi copii mici;
21. se admite urcarea în vehicul a persoanelor cu dizabilităţi locomotorii care se deplasează cu scaune cu rotile; conform legislaţiei operatorul de transport public local este obligat să se dotezę cu vehicule care sunt prevăzute, din fabricaţie, cu acces special pentru aceste persoane;
22. nu se admite transportul bicicletelor în vehiculele în care nu este prevăzut special loc de depozitare pentru ele sau suport exterior pentru transportul bicicletelor;
23. să utilizeze numai legitimaţii/abonamente de călătorie cu regim special, agreate de Consiliul Local Reşiţa, cu tarife aprobate prin HCL;
24. să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de legitimaţii/abonamente de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
25. să asigure călătorii şi bagajele acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport;
26. nu se admite transportul animalelor vii, în vehicule;
27. să ţină evidenţa curselor sosite şi plecate, la fiecare capăt de linie;
28. să asigure înlocuirea mijlocului de transport imobilizat pe traseu;
29. să asigure piese de rezervă şi dotări speciale, urmărirea şi coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenţie şi de depanare, precum şi aplicarea cu operativitate a măsurilor ce se impun în caz de eveniment, incident, accident sau alte situaţii care pot afecta desfăşurarea transportului, în vederea asigurării condiţiilor asumate privind regularitatea, siguranţa şi confortul;
30. să dispună de echipaje de intervenţie şi depanare dotate corespunzător pentru degajarea drumului public în cazul defectării mijlocului de transport,
31. să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulaţie sau a unui traseu în caz de forţă majoră;
32. să asigure, zilnic şi ori de câte ori este nevoie, salubrizarea, spălarea şi dezinfectarea mijloacelor de transport;
33. să asigure condiţiile de execuţie a transportului în condiţii de regularitate, siguranţă şi confort;
34. mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalaţie de încălzire/condiţionare a aerului în stare de funcţionare;
35. să asigure aspectul estetic corespunzător al mijlocului de transport;

36. pe părţile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripţionată denumirea executantului transportului;
37. la bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace de prevenire şi combatere a incendiilor, precum şi ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;
38. mijloacele de transport trebuie să aibă inspecţia tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen;
39. afişarea, la loc vizibil, în interiorul mijloacelor de transport, a drepturilor si obligaţiilor operatorului şi ale utilizatorilor, precum şi a sancţiunilor aplicabile în cazul nerespectării acestora.

CAP. III
Drepturi şi obligaţii

ART. 42
Drepturile şi obligaţiile operatorilor de transport/transportatorilor autorizaţi care desfăşoară activităţi de transport public local prevăzute în prezentul regulament şi în caietul de sarcini al serviciului de transport public local, avizate de autoritatea locală şi aprobate de Consiliul Local Reşiţa, anexate la contractul de delegare a gestiunii aprobat prin hotărâre de atribuire.

ART. 43
Operatorul de transport care îşi desfăşoară activitatea de transport public local pe baza unui contract de delegare a gestiunii are următoarele drepturi:

a) are dreptul să întrerupă prestarea serviciului de transport public local în cazul nerespectării obligaţiilor contractuale de către autorităţile administraţiei publice locale, cu obligaţia de a notifica întreruperea prestării serviciului în termenul şi în condiţiile prevăzute în contractul de delegare a gestiunii;
b) să încaseze tarifele aferente transportului public local de persoane prin curse regulate;
c) să solicite actualizarea cu rata inflaţiei, a tarifelor aferente transportului public local de persoane prin curse regulate;
d) să includă în tarifele de transport percepute călătorilor primele de asigurare pentru aceştia şi pentru bagajele lor, precum şi pentru riscurile ce pot decurge din efectuarea operaţiunilor 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 condiţiile stabilite conform contractului de delegare a gestiunii;
g) să beneficieze de o despăgubire adecvată şi efectivă pentru prejudiciile aduse în caz de modificare unilaterală a contractului de delegare a gestiunii de către delegatar, fără respectarea termenelor şi condiţiilor prevăzute în acesta;

h) să ceară întreruperea serviciului în cazul în care continuarea activităţii ar conduce la crearea de prejudicii importante patrimoniului încredinţat spre administrare;

i) în cazul nerespectării obligaţiilor contractuale de către concedent, conform legislaţiei în vigoare, se pot adresa instanţei competente.

ART. 44

(1) Suplimentar, faţă de obligaţiile ce decurg din secţiunile 6 şi 7 ale cap.II, operatorul de transport are următoarele obligaţii:

1. să respecte întocmai legile şi reglementările specifice fiecărei categorii de transport pe care o execută;
2. să asigure prestarea serviciului conform prevederilor contractuale;
3. să respecte sarcinile asumate potrivit contractului de delegare a gestiunii serviciului sau contractului de transport încheiat cu beneficiarul;
4. să respecte indicatorii de performanţă şi de calitate stabiliţi prin contractul de delegare a gestiunii serviciului sau prin contractul de transport încheiat cu beneficiarul;
5. să permită accesul liber şi nediscriminatoriu al utilizatorilor la serviciul de transport public local;
6. să asigure respectarea drepturilor utilizatorilor în efectuarea serviciului de transport public local;
7. să efectueze transportul public de persoane prin curse regulate, conform prevederilor programului de circulaţie, în condiţii de calitate, siguranţă, regularitate şi confort;
8. să asigure continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;
9. să coreleze capacitatea de transport cu fluxurile de călători existente;
10. să fundamenteze şi să înainteze spre aprobare concedentului tarifele ce vor fi utilizate în activitatea de transport public local de persoane prin curse regulate;
11. să nu încarce în mod artificial costurile de operare;
12. să pună la dispoziţia publicului călător mijloace de transport care să îndeplinească condiţiile impuse de legislaţia în vigoare privind siguranţa circulaţiei şi protecţia mediului;
13. să efectueze întreţinerea curentă, reparaţiile curente şi accidentale care se impun, în limita bugetului aprobat, la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreţinere, reparaţii, dotări şi investiţii aprobate de acesta;
14. să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiţii din surse proprii, precum şi diferenţa de tarif pentru protecţie socială, conform legislaţiei în vigoare, pentru a fi supuse aprobării consiliului local;
15. în cazul în care sesizează existenţa sau posibilitatea existenţei unei cauze de natură să conducă la reducerea activităţii, să notifice de îndată acest fapt concedentului, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuităţii activităţii;
16. să încheie şi să onoreze contractele de asigurări pentru mijloacele de transport deţinute, precum şi asigurarea călătorilor şi bunurilor acestora, conform prevederilor legislaţiei în vigoare privind asigurările;

17. să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulaţie, tarifele aplicate, precum şi modificarea acestora;
18. să aplice normele de protecţie a muncii specifice activităţii desfăşurate în cadrul serviciului contractat;
19. să asigure accesul organelor de control ale concedentului la informaţiile privind executarea serviciului concesionat şi modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente şi a bunurilor concesionate/închiriate, după caz;
20. să planifice efectuarea inspecţiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport, astfel încât să se asigure respectarea programului de circulaţie şi a prevederilor reglementărilor legale în vigoare privind siguranţa rutieră;
21. să deţină la sediul social următoarele documente, în funcţie de tipul de transport public local efectuat:
    a. asigurarea pentru persoanele transportate şi bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina transportatorului;
    b. cărţile de identitate ale vehiculelor, în original pentru cele deţinute în proprietate, respectiv în copie pentru cele deţinute în baza unui contract de leasing;
    c. contractele de leasing pentru vehiculele utilizate;
    d. avizele medicale şi psihologice valabile pentru persoana desemnată să conducă permanent şi efectiv activitatea de transport rutier, precum şi pentru conducătorii auto;
    e. toate documentele care atestă menţinerea condiţiilor iniţiale care au stat la baza eliberării licenţei de transport/autorizaţiei de transport şi a delegării gestiunii, după caz;
    f. documentele doveditoare din care să rezulte angajarea în condiţii legale a persoanelor cu funcţii care concură la siguranţa circulaţiei;
    g. evidenţa şi planificarea inspecţiilor tehnice periodice/ reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport;
    h. evidenţa accidentelor de circulaţie, documentele de cercetare administrativă a accidentelor de circulaţie, precum şi notele informative transmise Primăriei Reşiţa, în cazul accidentelor grave de circulaţie;
    i. alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
22. să furnizeze autorităţii administraţiei publice locale, respectiv autorităţilor de reglementare competente conform legii, informaţiile solicitate şi să asigure accesul la documentaţiile şi la actele individuale pe baza cărora prestează serviciul, necesare verificării şi evaluării modului de prestare a serviciului;
23. să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale şi/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin poliţe de asigurare;
24. să asigure finanţarea pregătirii profesionale şi efectuarea examinărilor medicale şi psihologice ale propriilor angajaţi;
25. să pună în aplicare metode performante de management, care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurenţiale impuse de normele legale în vigoare privind achiziţiile de lucrări sau bunuri;
26. să gestioneze serviciul public pe criterii de competitivitate şi eficienţă economică;

27. să promoveze dezvoltarea, modernizarea şi exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat;

ART. 45

Au calitatea de utilizatori beneficiarii serviciilor de transport public local, persoane fizice sau juridice.

ART. 46

(1) Principalele drepturi ale utilizatorilor sunt următoarele:

a) să beneficieze, liber şi nediscriminatoriu, de serviciul de transport public local;
b) să aibă acces la informaţiile publice cu privire la serviciul de transport public local. Autoritatea administraţiei publice locale are obligaţia de a comunica informaţii cu privire la indicatorii de calitate ai serviciului, la structura tarifară şi la clauzele contractuale care sunt de interes public;
c) să le fie aduse la cunoştinţă Hotărârile Consiliului Local Reşiţa cu privire la transportul public local;
d) să conteste Hotărârile Consiliului Local Reşiţa în vederea prevenirii sau reparării unui prejudiciu direct ori indirect provocat de acestea, în condiţiile legii;
e) să solicite şi să primească, în condiţiile legii, despăgubiri sau compensaţii pentru daunele provocate lor de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizaţi, prin nerespectarea obligaţiilor asumate prin contractele de atribuire a gestiunii;
f) să sesizeze Primăria Municipiului Reşiţa asupra oricăror deficienţe constatate în efectuarea serviciilor de transport public local şi să facă propuneri vizând înlăturarea acestora;
g) să renunţe, în condiţiile legii, la serviciile contractate;
h) să fie consultaţi, direct sau prin intermediul unor organizaţii neguvernamentale reprezentative, în procesul de elaborare şi adoptare a deciziilor, strategiilor şi reglementărilor privind serviciul de transport public local;

(2) Anumite categorii de utilizatori, persoane fizice, pot beneficia , în condiţiile legii, de facilităţi pentru plata serviciului de transport public local.

ART. 47

(1) Obligaţiile utilizatorilor sunt următoarele:

a) să deţină legitimaţii de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege şi/sau prin HCL Reşiţa;
b) să achite costul legitimaţiilor de călătorie valabile pentru călătoriile pe care le efectuează, conform tarifelor aprobate prin HCL Reşiţa;
c) să valideze prin trecerea prin faţa aparatului de validare a cardului care conţine titlul de călătorie achiziţionat;
d) să achite, în termenele stabilite, contravaloarea serviciului furnizat/prestat pe baza contractelor;
e) să nu aducă prejudicii bunurilor sistemelor de transport din domeniul public sau privat;

f) să aibă un comportament civilizat în raport cu personalul prestatorilor de servicii, precum şi cu ceilalţi utilizatori;
g) urcarea şi coborârea călătorilor se va face numai în staţii.
h) să prezinte legitimaţia de călătorie la cererea personalului cu atribuţii de control a îndeplinirii obligaţiei utilizatorilor stabilite la lit. a);
i) orice manifestare nepotrivită ce duce la deranjul călătorilor din vehicul (ţinută sau comportament indecent, agresiune verbală sau fizică, orice alt act ce periclitează condiţiile de călătorie civilizată, etc.) va atrage după sine pierderea dreptului de utilizare al legitimaţiei validate, implicit obligativitatea părăsirii salonului vehiculului, adică coborârea la prima staţie. Conducătorul vehiculului poate pune în practică această prevedere.

(2) Se interzice călătorilor:
a) să circule fără legitimaţie de călătorie valabilă;
b) să urce, să coboare, să ţină deschise ori să forţeze deschiderea uşilor în timpul mersului autovehiculului;
c) să călătorească pe scări sau pe părţile exterioare ale caroseriei vehiculului;
d) să arunce din vehicul orice fel de obiecte sau substanţe;
e) să deranjeze conducătorii vehiculelor în timpul exercitării funcţiunii;
f) să călătorească în cabina de conducere când aceasta este separată de interiorul vehiculului;
g) cerşitul;
h) lipirea de afişe în interiorul sau exteriorul autovehiculului; afişajul se va face numai de către personalul desemnat şi în conformitate cu dispoziţiile în vigoare;
i) comercializarea oricăror mărfuri sau obiecte;
j) murdărirea şi degradarea vehiculului, manipularea aparatelor vehiculului;
k) sprijinirea de geamuri pentru asigurarea stabilităţii în timpul mersului;
l) fumatul în autovehicul;
m) călătoria în stare de ebrietate;
n) împiedicarea de către călători a închiderii sau deschiderii uşilor;
o) ocuparea locurilor rezervate pentru femei gravide, copii mici, invalizi şi bătrâni în cazul în care în autovehicul au urcat astfel de călători.

(3) Legitimaţiile de călătorie trebuie validate cu ocazia fiecărei utilizări, la aparatele montate în acest scop în mijlocul de transport, imediat după urcarea în mijlocul de transport.
Legitimaţiile de călătorie valabile şi validate dau dreptul la o singură călătorie, pe o semicursă, fără întrerupere, numai în vehiculul în care au fost validate.
Transportul copiilor sub 5 ani se realizează gratuit.
Călătorii sunt obligaţi să prezinte legitimaţia de călătorie la solicitarea agenţilor controlatori.

(4) Pagubele pricinuite de călători, constatate de organele de control ale operatorilor de transport sau ale poliţiei, vor fi suportate de cei care le-au produs.
Călătorii contravenienţi, care prin faptele lor provoacă imobilizarea mijloacelor de transport public local prin curse regulate, sunt obligaţi să plătească despăgubiri

calculate în raport cu durata de staţionare a acestora, din vina lor, pe baza tarifelor propuse de operatorul de transport şi aprobate prin hotărâre de consiliu local.

CAP. IV
Indicatori de performanţă

ART. 48

(1) Indicatorii de performanţă 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 faţă de programul de circulaţie; nu se iau în considerare cazurile în care suspendarea sau întârzierea a fost provocată de alte vehicule rutiere parcate neregulamentar sau antrenate într-un eveniment rutier de-a lungul traseului de transport public; numărul de curse pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului faţă de programul de circulaţie nu trebuie să fie mai mare de 5% din numărul total al curselor efectuate în perioada monitorizată;
2. numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore; numărul de trasee nu trebuie să fie mai mare de 1 şi această situaţie nu trebuie să se repete în perioada monitorizată mai mult de 2 ori;
3. numărul de călători afectaţi de situaţiile prevăzute la pct. 1 şi 2 (cifrele sunt doar estimative în baza statisticilor, calculate din media călătorilor pe vehicul în cazuri similare); nu se iau în considerare cazurile în care suspendarea sau întârzierea a fost provocată de alte vehicule rutiere parcate neregulamentar sau antrenate într-un eveniment rutier de-a lungul traseului de transport public; numărul cumulat de călători nu trebuie să depăşească un procent de 10% din numărul călătorilor înregistraţi în aceeaşi perioadă dacă serviciul s-ar fi desfăşurat normal;
4. numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulaţie; raportul dintre media zilnică a numărului total de mijloace de transport utilizate calculate în perioada monitorizată şi numărul zilnic necesar pentru realizarea programului de circulaţie nu trebuie să fie mai mic de 0,60;
5. numărul de reclamaţii ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
   a) numărul de reclamaţii justificate, confirmate a fi reale şi care nu trebuie să depăşească un procent de 0,005% din numărul de călători înregistraţi în perioada monitorizată;
   b) numărul de reclamaţii rezolvate;
   c) numărul de reclamaţii la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale.

Nu se iau în considerare scrisorile anonime şi reclamaţiile verbale neconsemnate şi nesemnate.

6. numărul autovehiculelor atestate Euro 4 sau Euro 5 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulaţie; numărul autovehiculelor nu trebuie scadă sub cel declarat în ofertă cu excepţia cazului în care unele mijloace de transport sunt înlocuite cu unele superioare din punct de vedere al normelor de poluare;
7. vechimea mijloacelor de transport şi dotările de confort pentru călători nu trebuie să fie inferioare celor declarate în ofertă;
8. despăgubirile plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizaţi pentru nerespectarea condiţiilor de calitate şi de mediu privind desfăşurarea transportului; ele nu trebuie să fie mai mari de 10000 lei în perioada monitorizată;
9. numărul abaterilor constatate şi sancţionate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale; nu trebuie să fie mai mare de 2 în perioada monitorizată;
10. numărul de accidente de circulaţie produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/ transportatorului autorizat nu trebuie să fie mai mare de 4 în perioada monitorizată;

(2)În efectuarea serviciului de transport public local se vor respecta indicatorii de performanţă prevăzuţi în prezentul Regulament.

Consiliul Local Reşiţa poate aproba şi alţi indicatori de performanţă în efectuarea serviciului de transport public local, pe baza unor studii de necesitate şi oportunitate în care se va ţine seama de necesităţile comunităţii locale, nivelul de dezvoltare a infrastructurii tehnico-edilitare, precum şi de cerinţele reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor rutiere.

(3) Operatorii de transport/transportatorii autorizaţi vor prezenta, anual, pentru analiză şi evaluare, un raport de activitate la Primăria Municipiului Reşiţa, în care se va preciza modul în care au fost îndeplinţi indicatorii de performanţă stabiliţi prin contractul de delegare a gestiunii.

(4) Dacă în urma evaluării şi analizei, rezultă neîndeplinirea indicatorilor de performanţă, Primăria Reşiţa va stabili un plan de măsuri care va conţine acţiunile necesare pentru îndeplinirea indicatorilor de performanţă, termen şi responsabilităţi, precum şi sancţiunile aplicabile pentru nerespectarea acestuia.

CAP. V
Răspunderi şi sancţiuni

ART. 49

(1) Încălcarea dispoziţiilor prezentului regulament atrage răspunderea disciplinară, patrimonială, civilă, contravenţională sau penală, după caz, în condiţiile Legii serviciilor comunitare de utilităţi publice nr.51/2006, ale Legii nr.92/2007, precum şi ale actelor normative din domeniul transporturilor rutiere.

(2) Constituie contravenţie şi se sancţionează cu amendă de la 50 lei la 200 lei, persoanele fizice:

- care călătoresc cu mijloacele de transport public de persoane fără titlu de călătorie valabil sau refuză să prezinte organelor de control titlul respectiv de călătorie, care au un comportament necivilizat sau care aduc prejudicii mijloacelor de transport;
- care nu dețin legitimații de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege, acestea fiind obligate: să achite costul legitimațiilor de călătorie valabile pentru călătoriile pe care le efectuează, conform tarifelor menționate lizibil pe acestea, să achite, în termenele stabilite, contravaloarea serviciului organizat/prestat pe baza contractelor, să nu aducă prejudicii bunurilor sistemelor de transport din domeniul public sau privat, să aibă un comportament civilizat în raport cu personalul prestatorilor de servicii, precum și cu ceilalți utilizatori;
- pentru faptele prevăzute în art. 47 al prezentului regulament.

Utilizarea legitimațiilor de călătorie valabile și nevalidate constituie contravenție și se sancționează cu suprataxă. Constatarea contravenției și aplicarea sancțiunii cade în sarcina agenților constatatori.

Refuzul de a plăti biletul cu suprataxă constituie contravenție și se sancționează conform normei legale în vigoare. La data constatării contravenției, se încheie un proces-verbal de contravenție.

(3) Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, conducătorul auto, pentru următoarele fapte:

a) nerespectarea prevederilor art. 4 alin.(2) și ale art.5 alin.(5) din Legea nr.92/2007, precum și ale art.12 alin.(1) din prezentul regulament, după caz, privind refuzul de a prezenta la control documentele corespunzătoare;
b) nerespectarea prevederilor art. 5 alin.(4) lit.c) din Legea nr.92/2007, privind respectarea punctelor de îmbarcare/debarcare a călătorilor în cazul curselor regulate speciale;
c) nerespectarea prevederilor art. 4 alin.(1) lit.e) din Legea nr.92/2007, privind respectarea punctelor de îmbarcare/debarcare a călătorilor în cazul curselor regulate;

(4) Constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 10.000 lei la 30.000 lei, operatorii de transport rutier și transportatorii autorizați, pentru următoarele fapte:

a) nerespectarea prevederilor art. 4 alin. (1) din Legea nr. 92/2007 privind condițiile în care se execută transportul public local de persoane prin curse regulate;
b) nerespectarea prevederilor art. 5 alin. (2) și (3) și ale lit. d) a alin. (4) din Legea nr. 92/2007 privind condițiile în care se execută transportul public local de persoane prin curse regulate speciale;
c) nerespectarea obligațiilor prevăzute în contractele de delegare a gestiunii;
d) nerespectarea prevederilor art. 30 din Legea nr.92/2007 privind persoanele juridice care pot executa transport public local de persoane sau de mărfuri;
e) nerespectarea prevederilor art. 31 din Legea nr.92/2007 privind evidențierea distinctă în contabilitate pentru fiecare activitate desfășurată;
f) nerespectarea prevederilor art.32 alin.(1) din Legea nr.92/2007, privind respectarea regulamentelor și caietelor de sarcini ale serviciilor de transport public local;
g) nerespectarea prevederilor art.34 din Legea nr.92/2007, privind obligațiile operatorilor de transport și transportatorilor autorizați în realizarea serviciului de transport public local și ale art.44 din prezentul regulament;

h) nerespectarea prevederilor art. 37 alin.(7) din Legea nr.92/2007, privind regimul legitimaţiilor de călătorie şi ale art.34 pct.(5) din prezentul regulament;
i) nerespectarea prevederilor art. 40 din Legea nr.92/2007, privind folosirea de către un operator de transport sau transportator autorizat a documentelor eliberate pentru alt operator de transport sau transportator autorizat şi ale art.21 alin.(2) lit.g din prezentul regulament;

(5) În cazul utilizării pentru transport a unui autovehicul fără a se deţine următoarele documente valabile, după caz, autorizaţie de transport, copia conformă a acesteia, licenţă de traseu, se suspendă dreptul de utilizare a autovehiculului, prin reţinerea de către ofiţerii şi/sau agenţii de poliţie din cadrul Poliţiei Române care au calitatea de poliţişti rutieri a plăcuţelor cu numărul de înmatriculare şi a certificatului de înmatriculare, aplicându-se şi sancţiunea contravenţională corespunzătoare.

(6) Constatarea contravenţiilor prevăzute la alin. (2)-(7) şi aplicarea sancţiunilor se fac de către autoritatea de autorizare şi de o persoană împuternicită de primarul Muncipiului Reşiţa.

(7) Controlul legitimaţiilor de călătorie se realizează de către agenţii constatatori care au calitatea de împuterniciţi ai Primarului, desemnaţi prin dispoziţie a Primarului cu respectarea prevederilor legale în vigoare la data efectuării controlului.

Agenţii constatatori au dreptul să solicite actele de identitate, conform prevederilor legale în vigoare.

Controlul legitimaţiilor de călătorie se efectuează în mijloacele de transport, fără a se crea disconfort călătorilor.

ART. 50

Contravenţiilor prevăzute la art. 49 alin. (2) - (6) le sunt aplicabile Ordonanţei Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravenţiilor, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările şi completările ulterioare.

ART. 51

Prevederile prezentului regulament se vor completa cu dispoziţiile legale în vigoare.

CAP. VII DISPOZIŢII FINALE

ART. 52

Prezentul Regulament al serviciului de transport public local intră în vigoare la data atribuirii în gestiune directă a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate prin atribuire directă, prin încheierea contractului de atribuire în gestiune delegată a Serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe teritoriul administrativ al Municipiului Reşiţa.

ANEXA nr. 1

Seria: ____ nr. _____

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI REȘIȚA
AUTORITATEA DE AUTORIZARE

AUTORIZAȚIE DE TRANSPORT
nr. _____ din _____

pentru efectuarea transportului local de persoane cu autobuze

Se autorizează _____

cu sediul în Reșița, _____

nr. de ordine în Registrul Comerțului _____, C.U.I. _____

reprezentată prin persoana desemnată _____ pentru

efectuarea serviciul public de transport local de persoane cu autobuze.

Autorizația este valabilă de la data de _____, până la data de

_____.

Autoritatea de Autorizare

RO

ROMÂNIA
Primăria Municipiului Reşiţa

LICENŢA DE TRASEU

Seria XXXX nr. 0000

Servicii de transport public local de persoane prin curse regulate/speciale

Prezenta licenţă de traseu s-a eliberat operatorului de transport rutier:

S.C. Transport Urban Reşiţa S.R.L.

Sediul profesional: Reşiţa, str. _____ nr. _____
Judeţul Caraş-Severin

Valabilă de la: _____, până la _____
Eliberată în baza Licenţei de transport nr. _____

Operatorul de transport rutier poate efectua servicii de transport local de persoane pe traseul menţionat pe verso cu autovehicule având capacitatea menţionată în Caietul de sarcini anexat şi în conformitate cu acesta. Prezenta Licenţă de traseu este valabilă numai însoţită de Caietul de sarcini

Emitent:
Primăria Municipiului Reşiţa
Autoritatea de Autorizare

Data eliberării

Semnătura şi ştampila:
.....

(Format A4, culoare VERDE)

(Licenţa de traseu CURSE REGULATE - Verso)

Traseul:

Seria ..... Nr. .....

ANEXA nr. 3

Primăria Municipiului Reşiţa
Reşiţa, Strada 1 Decembrie 1918

Operatorul de transport rutier

.....

CAIET DE SARCINI AL LICENŢEI DE TRASEU
Seria ..... Nr. .....
(Se înscriu seria şi numărul licenţei de traseu pentru curse regulate)
Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate

A. Denumirea traseului .....

Linia / Lungimea traseului	***Nr.de staţie***	***Denumirea staţiei***

Zilele în care circulă	***Intervalul de succedare a curselor***	***Nr.mijloacelor de transport***	***Capacitatea (nr.locuri)***	***Plecări de la capetele de traseu***	
				Prima	Ultima

B. Amenajările şi dotările autovehiculului:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Primăria Municipiului Reşiţa

.....
(semnătura şi ştampila)

Operatorul de transport

.....
(semnătura şi ştampila)

ANEXA nr. 4

Lista de tarife

Explicatii	Tarife
TAXĂ servicii transport public local de persoane regulat	
a) Taxă pt. eliberare sau modificare contract de delegarea gestiuni a serviciului de transport	**120 lei**
b) Taxă pt. Acordarea/prelungirea autorizației de transport la serviciul transport public local de persoane efectuat cu tramvaiul	**850 lei**
c) Taxă pt. eliberarea copiei conforme a autorizației de transport la serviciul transport public local de efectuat cu tramvaiul	**730 lei**
d) Taxă pt. modificarea autorizației de transport la serviciul de transport public local de persoane efectuat cu tramvaiul	**190 lei**
e) Taxă pentru acordarea /prelungirea autorizației de transport public local de persoane efectuat cu autobuzul	**600 lei**
f) Taxă pt. eliberarea copiei conforme a autorizației de transport la serviciul de transport public local de persoane efectuat cu autobuzul	**500 lei**
g) Taxă pt modificarea autorizației de transport la serviciul de transport public local de persoane efectuat cu autobuzul	**120 lei**
h) taxă de eliberare/înlocuire licență de traseu pentru transportul pe pneuri	**120 lei/vehicul/an**
Taxă de eliberare/înlocuire licență de traseu pentru transport pe pneuri pentru transportul public local de pesoane regulat special	**60 lei/vehicul/an**