



Elaborarea unui Contract  
de Servicii Publice pentru  
orașele din România în  
conformitate cu legislația UE  
**Proiect de Contract de Servicii  
Publice cu toate Anexele pentru  
Operatorul Privat de Transport  
Public pe rute urbane și regionale de  
autobuz**



**Banca Europeană pentru Reconstrucție și  
Dezvoltare (BERD)**



Versiune

Raport transmis de:

**Finală**

**ETT SAU / DELOITTE ADVISORY SL (Spania)**

**METROUL SA (România)**

**DELOITTE ROMÂNIA (România)**

## **Cuprins**

<b>1</b>	<b>SCOPUL PROIECTULUI.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>MODALITATEA DE ATRIBUIRE SI IMPLICATIILE ACESTEIA ASUPRA CONTINUTULUI CONTRACTULUI.....</b>	<b>4</b>
	<b>ANEXA 1 – MODEL DE CONTRACT DE SERVICII PUBLICE .....</b>	<b>6</b>
	<b>ANEXA 2 – GHID PENTRU PREGATIREA SI IMPLEMENTAREA CONTRACTELOR DE SERVICII PUBLICE.....</b>	<b>81</b>

# 1 Scopul proiectului

Obiectivul prezentului raport a fost acela de a realiza un model de contract de servicii publice de transport, care să fie încheiat între un operator privat de autobuze și o autoritate competentă, care să respecte normele UE (Regulamentul (CE) nr. 1370/2007), să fie funcțional și cât mai bine adaptat situației din România, aplicabil la nivel național și care să constituie un instrument pentru accesarea de finanțări europene. Modelul de contract este aplicabil pentru încheierea de contracte cu operatori privați de autobuze care vor realiza/ executa servicii de transport public în mediul urban (oras/municipiu) și/sau pe teritoriul unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară de transport.

Ca urmare, a fost întocmit un model de Contract de Servicii Publice („CSP”) care să respecte cerințele impuse atât de legislația națională cât și de cea europeană, pentru a fi utilizat de către autoritățile locale în relațiile cu furnizorii privați de servicii de transport. Modelul de contract propus este gândit astfel încât activitatea operatorului privat de autobuze să se desfășoare în mod integrat cu a celorlalți operatori de transport.

Plecând de la principiile de asigurare a egalității între operatori și a nediscriminării, indiferent de natura capitalului acestora, Modelul de Contract nu diferă esențial de Modelul de contract propus pentru a se încheia între un operator Municipal (public) și autoritatea contractantă.

Modelul de contract este prezentat în **Anexa 1**. Pentru facilitarea implementării la nivel național a acestuia, având în vedere că modelul de contract nu poate acoperi varietatea situațiilor existente în practică și că este necesar ca autoritățile contractante să își planifice acțiunea de contractare, consultantul a pregătit un Ghid pentru pregătirea și implementarea Contractelor de servicii publice pentru operatorii privați de transport cu autobuzul. Acesta este prezentat în **Anexa 2**.

## 2 Modalitatea de atribuire si implicatiile acesteia asupra continutului contractului

Potrivit reglementărilor europene și românești, Contractul de Servicii Publice de Transport aplicabil în România poartă denumirea de Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local și este un Contract de Concesiune a serviciului de transport public local, care în consecință intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

Dat fiind faptul că trebuie să fie direct aplicabil indiferent de legislația națională a statelor membre UE, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu cuprinde norme sau proceduri detaliate referitoare la atribuirea Contractelor.

Regulamentul stabilește numai cerințe aplicabile celor două proceduri prin care pot fi atribuite contracte de servicii publice, lăsându-se detaliile procedurilor de atribuire la latitudinea statelor membre:

- **Atribuire Directa:** Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 permite autorităților competente locale să furnizeze ele însele servicii publice de transport feroviar sau rutier de călători sau să atribuiască un contract de servicii publice direct unui operator intern. Cu toate acestea, în cazul în care optează pentru a doua variantă, autoritățile trebuie, pe lângă legislația națională, să respecte un anumit număr de norme și condiții, prevăzute la articolul 5 alineatul (2).

Această posibilitate este prevăzută în legislația națională, la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și la art. 30 alin. (3) lit. a) și b) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007. Dar și în Ordinul ANRSC nr. 263 din 6.12.2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la Art. 8 lit. c).

- **Procedură Competitivă:** Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că, atunci când autoritatea competentă face apel la un terț, altul decât un operator intern, pentru prestarea de servicii publice de transport de călători, ea trebuie să atribuiască contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire care trebuie să fie echitabilă, deschisă, transparentă și nediscriminatorie.

Această posibilitate este prevăzută în legislația națională, la Art. 23 din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007. De asemenea, Legea 92/2007 stabilește la Art. 20 alin 5 lit b) că “ANRSC [...] elaborează norme-cadru privind modalitatea de atribuire a autorizațiilor de transport, a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor”. În acest sens, ANRSC a emis la data de 6.12.2007 Ordinul nr. 263 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

În concluzie, în România, Contractele de delegare a gestiunii serviciului de transport public local se atribuează conform Ordinului ANRSC nr. 263 din 6.12.2007 privind aprobarea Normelor-

cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local și potrivit prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007 și ale Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006.

Pentru atribuirea prin competiție, criteriile de eligibilitate sunt impuse de legislația în vigoare, însă criteriile de evaluare pot suferi modificări și sunt la latitudinea Autorității Contractante, în funcție de strategia și obiectivele acesteia. Astfel, este foarte important ca printre criteriile cu pondere mare în evaluarea ofertelor să se afle cele cu privire la:

- Costul/ km
- Profitul (%)
- Vechimea medie a parcului
- Dotările operatorului
- Sistemul de asigurare a calitatii
- Nivelul de emisii, etc

De asemenea, este important ca autoritatea locală să impună praguri minime/ maxime pentru criteriile importante, care să fie eliminatorii. În contractele de servicii adaptate trebuie să se regăsească acele criterii și nivele de praguri impuse operatorilor prin documentația de atribuire. În contractele ce vor fi semnate, se vor regăsi datele și informațiile pe baza cărora operatorii au câștigat procedura. Spre exemplu, nivelul costului/ km și al profitului vor fi cele oferite.

## Anexa 1 – Model de Contract de Servicii Publice

**CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE  
TRANSPORT PUBLIC LOCAL PRIN CONCESIUNE  
ÎN  
MUNICIPIUL/ ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ/  
JUDETUL [...]  
Nr. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_**

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

- (1) Orasul/Municipiul/Județul/Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de transport public local („ADI”), persoană juridică, cu sediul în [...], având cod fiscal nr. [...], cont nr [...], deschis la [...], reprezentat prin [...], având funcția de [...] în calitate de delegatar, pe de o parte, denumit în continuare **Autoritatea Contractantă**;  
și
- (2) Operatorul de transport [...], cu sediul în [...], înregistrat sub nr. [...] la Registrul comerțului [...], având contul [...], deschis la [...], codul unic de înregistrare [...], reprezentat legal prin [...], având funcția de [...], în calitate de delegant, denumit în continuare **Operatorul**, pe de altă parte,

În continuare denumiți în mod individual **“Partea”** și în mod colectiv **„Părțile”**.

### ÎNTRUCÂT:

- (A) Acest contract este încheiat în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, și anume:
  - Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
  - Legislația națională cu privire la transportul public local de călători, indicată în Anexa 1.
- (B) Contractul a fost încheiat ca urmare a Procedurii competitive, potrivit prevederilor legale aplicabile, și atribuit Operatorului conform hotărârii de atribuire [...];

(C) 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 orașul/municipiul/județul/ADI[...].

**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.
„Procedura competitivă”	Înseamnă modalitatea prin care Autoritatea Contractantă delegă gestiunea Serviciului de transport public local Operatorului, potrivit prevederilor art. [...] din Legea nr. 92/2007 și a celorlalte dispoziții legale aplicabile.
„Autoritate de autorizare”	Înseamnă structura locală cu atribuții de organizare, reglementare, autorizare, monitorizare și control al serviciului public de transport de călători, înființată în aparatul de specialitate al primarului, al primarului municipiului București, al consiliului județean, respectiv în aparatul tehnic al asociațiilor intercomunitare de transport public;
„Autoritatea Contractantă”	Înseamnă autoritatea locală competentă: Orașul/ Municipiul/ Județul/ Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de transport public local („ADI”), care are competența legală de a delega gestiunea Serviciului de transport public local și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
„Compensație”	Reprezintă compensații de serviciu public, definite la art. 2 litera (g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 drept orice beneficii, în special financiare, acordate

	direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.
<i>„Contract”</i>	<p>Înseamnă prezentul Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, inclusiv toate anexele la acesta.</p> <p><b>Contractul este un contract de servicii publice, definit la art. 2 litera i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007</b> drept actul obligatoriu din punct de vedere juridic care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public.</p>
<i>„Diferențe de tarif”</i>	Reprezintă sumele acordate Operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor institutii stabilite prin lege, aferente acoperirii influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de calatorie individuale pentru anumite categorii de călători, potrivit Capitolului 8 din prezentul Contract și Anexei 7.
<i>„Drept exclusiv”</i>	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 rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator.
<i>„Efectul financiar net”</i>	Înseamnă totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării Operatorului cu Obligația de serviciu public. Efectul financiar net va fi calculat potrivit



	Anexei la Regulamentul nr. 1370/2007 și va ține seama de costurile efective cu prestarea Obligației de serviciu public suportate de Operator, reflectate în situațiile financiare anuale auditate ale acestuia, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa 9.
<i>„Licență de traseu”</i>	Înseamnă actul tehnic și juridic emis de Autoritatea de transport, opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă că Operatorul are dreptul să presteze serviciul local sau județean de transport călători, după caz, efectuat pe căi publice de transport rutier cu autobuze sau autocare, pe un anumit traseu și conform Programului de Transport.
<i>„Obligații de serviciu public”</i>	Obligațiile de serviciu public sunt acele obligații definite de art. 2 litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv acele cerințe definite sau stabilite de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit.
<i>„Operator”</i>	Înseamnă societatea comercială care are competența și capacitatea recunoscute de a presta serviciile de transport public local care fac obiectul prezentului Contract, în condițiile reglementărilor în vigoare, și care asigură nemijlocit administrarea și exploatarea sistemului de utilități 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.
<i>„Procedura competitivă” ..se repeta</i>	
<i>„Program de circulație”</i>	Înseamnă documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații și intervalele de succedare a curselor. Programele de circulație sunt aferente traseelor ce fac parte din Programul de transport asumat de Operator prin prezentul Contract, atașat la prezentul Contract ca Anexa 2.2.
<i>„Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare”</i>	Înseamnă programul de întreținere și reparare a infrastructurii de transport, asumat de Operator și aprobat de Autoritatea Contractantă în conformitate cu prevederile art. 12.1.4 din prezentul Contract.
<i>„Programul de investiții”</i>	Înseamnă Programul de investiții al Operatorului și Programul de Investiții al Autorității Contractante, atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.
<i>„Programul de investiții al Autorității Contractante”</i>	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de Autoritatea Contractantă, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi, atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri publice, atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.2.
<i>„Programul de investiții al Operatorului”</i>	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de către Operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri proprii ale Operatorului, atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.1.
<i>„Programul de transport”</i>	Înseamnă partea în sarcina Operatorului din

	<p>Programul de Transport Public local de persoane (întocmit și aprobat de Autoritatea Contractantă), prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Autorității Contractante, Programele de Circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare. Programul de transport este atașat la prezentul Contract ca Anexa 2.1.</p>
„Raportul lunar de constatare”	<p>Înseamnă documentul întocmit în conformitate cu Anexa 8.1 la prezentul Contract, în baza căruia Autoritatea Contractantă plătește lunar Operatorului Compensația.</p>
„Serviciu de transport public local”	<p>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 în orașul [...].</p> <p>Serviciul de transport public local este un serviciu integrat în sensul prevăzut de art. 2 litera m) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care asigură servicii interconectate de transport pe raza administrativ-teritorială a Autorității Contractante, cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a Titlurilor de transport și un orar unic de transport.</p> <p>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.</p>
„Tarif de călătorie”	<p>Înseamnă prețul perceput de către Operator de la</p>

	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], pe raza administrativ-teritorială a [...], 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 desfășura Serviciul de transport public local pe traseele atribuite;
- iv. Va avea dreptul de a vinde Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- v. Este titularul dreptului de exploatare asupra infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local, descrise în Anexa 4.1, numai cu aprobarea Autorității Locale.

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

## CAPITOLUL 3. OBLIGAȚIA DE SERVICIU PUBLIC

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

- i. Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri / gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului

- Local/Județean/Adunarea Generală a ADI de transport public local[...], potrivit prevederilor prezentului Contract;
- ii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
  - iii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în prezentul Contract;
  - iv. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în prezentul Contract și în legislația Europeană și națională;
  - 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 și modernizate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau central; la încetarea Contractului, acestea revin de plin drept???, gratuit și libere de orice sarcini, Autorității Contractante;
- ii. **bunuri de preluare**, respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Autorității Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii și 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 [...] 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 [...] 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 [...] % din totalul valorii ramase a bunurilor concesionate, conform Anexei 4.1.

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

6.3 Plata redevenței se va face în contul [...] deschis la [...], codul de înregistrare fiscală al Autorității Contractante este [...].

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

6.5 În caz de întârziere la plata a redevenței cu 90 de zile, Autoritatea Contractantă va executa garanția constituită de Operator cu suma datorată 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 [...] lei, reprezentând [...] % valoarea anuală a compensației, așa cum aceasta a fost estimată în Anexa 17.

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

7.3 Din garanție se rețin, dacă este cazul, penalitățile și orice alte sume datorate Autorității Contractante și neachitate de către Operator, în baza Contractului sau a altor prevederi legale în vigoare.

7.4 Garanția se restituie la sfârșitul prezentului Contract.

## **CAPITOLUL 8. DIFERENȚELE DE TARIF**

8.1. Operatorul se obligă să transporte toate categoriile de călători care beneficiază de gratuitățile și reducerile la transportul în comun, prevăzute în Anexa 7.1, și care dețin un Titlu de călătorie valabil, precum și de orice alte gratuități și reduceri ce reies din acte normative și hotărâri ale Consiliului Local/Județean/Adunarea Generală a ADI de transport public local [...]. Modul de acordare a Diferențelor 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 și gratuități, potrivit prevederilor legale și hotărârilor Consiliului Local/Județean/Adunarea Generală a ADI de transport public local [...].

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

8.4. Pentru realizarea decontărilor pentru Diferențele de tarif, Operatorul trebuie să facă dovada numărului de Titluri de călătorie cu tarife reduse vândute și a numărului de călătorii efectuate de fiecare categorie de pasageri care beneficiază de gratuități. Dovada se va face prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare.

8.5. Plata către Operator pentru Diferențele de tarif acordate se va face lunar de către Autoritatea Contractantă, în baza facturii emise de către Operator și a documentației justificative. Operatorul are obligația de a emite factura până la data de [10] a lunii următoare celei pentru care se face decontarea, la care v atașa dovezile prevăzute la art. 8.4 de mai sus, pentru fiecare categorie de facilități în parte. Autoritatea Contractantă este obligată să facă plata în termen de [15] zile de la emiterea facturii și depunerea dovezilor menționate de către Operator. Modelul de decont este prevăzut în Anexa 7.4.

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

## CAPITOLUL 9.COMPENSAȚIA

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

***Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil – Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public***

$$C = CE + Pr - V$$

C– reprezintă Compensația

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

**(C unitar x Km), unde**

**C unitar** reprezintă costul în lei stabilit per km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, calculat potrivit Anexei 10.1; C unitar este calculat cu includerea amortizării lunare a investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare lunare aferente investițiilor (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții).

Amortizarea investitiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibila.

$$C \text{ unitar autobuze } /2015 = [\dots] \text{ lei/ km}$$

**Km** reprezintă numărul de km efectiv realizati de mijloacele de transport ale 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

$$CE = C \text{ unitar autobuze } \times Km \text{ autobuze}$$

**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 și 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 Părți este de [...];%.

**V** – reprezintă totalitatea veniturilor obținute de Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv

- venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptatit,
- venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local,
- diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract,
- ;.

9.2. Compensația va fi plătită de Autoritatea Contractantă Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către Operator până la data de [10] a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, potrivit Anexei 8.1 la prezentul Contract și a facturii emise de Operator în baza Raportului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare va fi agreat și semnat de Autoritatea Contractantă până la data de [15] a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

9.3. 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.

9.4. 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 zile] de la emiterea facturii de către acesta din urmă.

9.5. Compensația nu poate depăși Efectul financiar net.

9.6. În vederea evitării supracompensării, în termen de [...] 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 efectiv, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa 9, conform situațiilor financiare anuale auditate.

9.7. În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât Compensația anuală calculată potrivit art. 9.6 de mai sus, Operatorul va vira în contul Autorității Contractante menționat la art.6.4, diferența rezultată, în termen de [...] zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale.

9.8. Părțile vor datora penalități de întârziere în cuantum de [...] % din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, în cazul în care nu virează la timp sumele datorate în baza prezentului Capitol.

9.9. Operatorul poate solicita indexarea/renegocierea Pretului pe km în cursul anului, în condițiile prevăzute în Anexa 10.1. și 10.2.

9.10. Modul de indexare al Pretului pe km este prevăzut în Anexa 10.1

9.11. Autoritatea Contractanta poate solicita Operatorului reducerea/ renegocierea costului unitar pe km aprobat prin contract la finalizarea și recepționarea unor lucrări de investiții sau achiziția de vehicule/echipamente care au ca efect o influență sensibilă asupra costurilor Operatorului.

9.12. Fondurile acordate cu titlu de Diferențe de tarif și de Compensare vor fi aprobate de Consiliul Local/Județean/Adunarea Generală a ADI de transport public local [...] în funcție de estimările inițiale și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la sfârșitul anului.

9.13. Valoarea estimată anuală a Compensatiei convenită Operatorului pe durata contractului este prezentată în Anexa 17.

## **CAPITOLUL 10. TARIFE ȘI 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 obligația de a organiza și presta activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie. În acest sens, Operatorul se obligă să asigure emiterea Titlurilor de călătorie și distribuirea acestora în conformitate cu prevederile din Anexa 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 desfășura conform legislației în vigoare și a regulamentului de organizare și funcționare a Serviciului de transport public local aprobat prin Hotărârea Consiliului Local/Județean/Adunarea Generală a ADI de transport public local nr. [...], care prevede obligațiile călătorilor și suprataxa pentru încălcarea acestor obligații, inclusiv sancțiunile pentru călătorii care călătoresc fără Titlu de călătorie valabil.

10.6 Controlul călătorilor care folosesc transportul public integrat pe teritoriul administrativ al Autorității Contractante este realizat de către Administratorul Sistemului de Taxare.

10.7 Tarifele de călătorie vor fi stabilite, modificate și ajustate potrivit prevederilor din Anexa 6.2.

10.8 În termenul prevăzut prin Hotărârea Consiliului Local/Județean/Adunarea Generală a ADI de transport public local [...], Operatorul este obligat să aplice tarifele de călătorie aprobate.

10.9 Pentru realizarea decontărilor între Operator și alți operatori a veniturilor din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile de transport public prestate de către fiecare Operator, se vor lua în considerare numărul de călătorii efectuate. Dovada se va face prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare.

10.10. 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 și a documentației justificative. Operatorul beneficiar are obligația de a emite factura până la data de [10] a lunii următoare celei pentru care se face decontarea, la care va atașa situația justificativă. Operatorul care a incasat veniturile este obligat să facă plata în termen de [15] zile de la emiterea facturii și depunerea dovezilor menționate de către Operatorul beneficiar.

## **CAPITOLUL 11. INVESTIȚII**

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

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

11.3 Activitățile de implementare a investițiilor din Programul de Investiții al Autorității Contractante, desfășurate de Operator în baza prezentului Contract, se consideră activități eligibile pentru calculul cheltuielilor de exploatare aferente Obligațiilor de serviciu public (CE) conform instrucțiunilor din Anexa 9.

11.4 Autoritatea Contractantă are obligația de a finanța investițiile din Programul de Investiții al Autorității Contractante, prevăzut în Anexa 3.2.

11.5 Cheltuielile în legătură cu implementarea investițiilor din Programul de Investiții al Autorității Contractante, desfășurate de Operator în baza împuternicirii dată de aceasta și a prezentului Contract, se evidențiază distinct și se comunică după recepția lucrărilor Autorității Contractante pentru înregistrare în evidența 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 și este formată din infrastructura rutieră și infrastructura de operare.

- i. Operatorul are dreptul și obligația de a administra infrastructura de operare, care reprezintă infrastructura de transport concesionată în scopul prestării Serviciului de transport public local și/sau infrastructura proprie utilizată pentru prestarea serviciului.
- ii. Autoritatea Contractantă are dreptul și obligația 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 întreținerii infrastructurii de operare (deszăpezire, curățenie și salubritate etc.) este obligația Operatorului.

12.1.3 Responsabilitatea întreținerii infrastructurii rutiere (deszăpezire, întreținere rigole, curățenie și salubritate, etc.) este obligația Autorității Contractante sau a altor Autorități Publice competente.

12.1.4 Operatorul va întocmi un Program anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare, până la data de [...] a anului precedent celui pentru care se întocmește, cu scopul de a asigura menținerea infrastructurii de operare într-o condiție tehnică optimă, pe care îl va trimite spre aprobare Autorității Contractante.

12.1.5 Independent de executarea Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare întocmit și aprobat potrivit caluzei 12.1.4 de mai sus, Operatorul va asigura lucrări de reparație 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 [...] zile de la producerea evenimentului, în vederea asigurării continuității și siguranței prestării Serviciului de transport public local.

### **12.2 Condiții de exploatare a sistemului de transport**

Condițiile de exploatare a sistemului de transport de către Operator sunt cele prevăzute în Legea nr. 92/2007, în Normele de aplicare ale acestora și actele normative prevăzute în Anexa 1, precum și în Programul de circulație și Programul de transport, și se vor modifica odată cu legislația aplicabilă.

## 12.3 Planificarea Serviciului

12.3.1 Autoritatea Contractantă este responsabilă de planificarea Serviciului de transport public local, inclusiv prin întocmirea Programului de Transport. În acest sens, Autoritatea Contractantă va trimite Operatorului în fiecare an, până la data de [1 octombrie], propunerea pentru Programul de transport pentru anul următor.

12.3.2 Anterior datei de [15 octombrie] a fiecărui an, Operatorul va prezenta Autorității Contractante propuneri scrise cu privire la eventualele amendamente la Programul de transport (incluzând Programul de circulație) pentru anul următor.

12.3.3 Autoritatea Contractantă va comunica Operatorului până la data de [1 noiembrie] dacă propunerile de modificare a Programului de Transport sunt acceptate, astfel încât Programul de transport să poată fi finalizat și aprobat de către Autoritatea Contractantă nu mai târziu de data de [15 decembrie] a fiecărui an. În situația 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 Compensația în baza Programului de Transport 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 [...] % în plus, sau [...] % în minus, față de numărul 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, necesități generate de lucrări la infrastructura de transport, sau evenimente speciale. Operatorul are obligația de a implementa Programul de transport astfel modificat, în termen de [...] 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 depășește capacitatea de transport, precum și atunci când numărul total de kilometri din Programul de transport astfel modificat variază față de cel precedent, pe oricare din modurile de transport, cu mai mult de [...] % în plus, sau [...] % în minus.

## 12.4 Cerințele 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 deținute de Operator în baza unor contracte de leasing;
- iii. Achiziționate de către Operator conform Programului de investiții, 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 condiții:

- i. respectă cerințele legale privind siguranța în trafic și protecția mediului;
- ii. dețin toate autorizațiile, licențele și celelalte documente cerute de lege în scopul prestării Serviciului 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 [...]ani 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 [...].

## **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 [...].

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 într-un registru special pentru reclamații ("Registru 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 întotdeauna în scris 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 menține pe toată perioada Contractului, un sistem de management al traficului, pentru reglementarea priorității în intersecțiile cu trafic controlat, astfel încât să se asigure:

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

## **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 obligația de a monta pe mijloacele de transport folosite pentru realizarea Serviciului de transport public local, validatoarele pentru Titlurile de călătorie și echipamentele de bord, potrivit specificațiilor din Anexa 5.1 și de a le menține în stare de funcționare pe toată durata efectuării curselor.

12.8.4 Autoritatea Contractantă are obligația de a pune la dispoziția Operatorului validatoarele și echipamentele de bord menționate la art. 12.8.3 de mai sus, în termen de [...] zile de la obținerea de către Operator a Licenței 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 desfășura conform legislației în vigoare și a regulamentului de organizare și funcționare a serviciului de transport aprobat prin Hotărârea Consiliului Local/Județean/Adunarea Generală a ADI de transport public local nr. [...], care prevede obligațiile călătorilor și suprataxa pentru încălcarea acestor obligații, inclusiv sancțiunile 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 Autorității Contractante este realizat de către Administratorul Sistemului de Taxare.

## **CAPITOLUL 13. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE OPERATORULUI**

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

### **13.1 Autorizații și licențe**

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

### **13.2 Restricții teritoriale**

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

13.2.2 Operatorul are dreptul de a participa la procedurile de atribuire 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 prestării Serviciului de transport public local, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare și cu procedeele de repartizare a acestor costuri agreeate de către autoritatea contractantă.

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 agreeate de către autoritatea contractantă;
- 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 salubritate**

13.4.1 Operatorul are obligația exploatarea, 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 obligația să efectueze întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale care se impun, la bunurile concesionate de către Autoritatea Contractantă, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de aceasta. Costurile aferente acestei activități vor fi luate în considerare pentru calculul Cheltuielilor de exploatare (CE) aferente Obligațiilor de serviciu public reglementate la Capitolul 9 de mai sus, conform instrucțiunilor din Anexa 9.

13.4.3 Operatorul are obligația să asigure întreținerea și reparația infrastructurii de operare în conformitate cu Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare întocmit și aprobat potrivit art. 12.1.4, precum și lucrările accidentale care se impun potrivit art. 12.1.5.

13.4.4 Operatorul are obligația să fundamenteze bugetul anual pentru întreținerea curentă și reparațiile curente la bunurile concesionate, conform Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare aprobat de către Consiliul Local/Județean/Adunarea Generală a ADI de transport public local [...].

13.4.5 Operatorul are obligația să asigure menținerea stării tehnice corespunzătoare și curățenia mijloacelor de transport folosite în prestarea Serviciului de transport public local și a instalațiilor auxiliare acestora.

13.4.6 Operatorul are obligația să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport, atât la interior, cât și la exterior.

13.4.7 Operatorul are obligația 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 informații cu privire la modul de întreținere, exploatare și administrare a bunurilor concesionate pentru realizarea Serviciului de transport public local.

### **13.5 Siguranța și confortul Serviciului de transport public local**

13.5.1 Operatorul este singurul răspunzător pentru siguranța și confortul călătorilor.

13.5.2 Operatorul are obligația să asigure prestarea Serviciului de transport public local cu respectarea prescripțiilor, normelor și normativelor tehnice în vigoare.

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

13.5.4 Operatorul are obligația de a lua toate măsurile pentru a asigura apărarea călătorilor împotriva infracțiunilor și accidentelor rutiere, inclusiv, dar fără a se limita la:

- i. Menținerea iluminării constante a mijloacelor de transport;
- ii. Afișarea în locuri vizibile în mijloace de transport de informații despre cum trebuie acordată asistență în cazuri urgente;
- iii. Luarea de măsuri imediate pentru remedierea unor defecțiuni, deraieri sau avarii apărute în funcționarea Serviciului de transport public local.

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



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

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

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

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

13.5.10 Operatorul are obligația să se asigure că șoferii respectă întocmai prevederile legislative relevante și să implementeze măsuri de îmbunătățire a calificării șoferilor.

13.5.11 Operatorul are obligația să aplice normele de protecția muncii specifice Serviciului de transport public local.

### **13.6 Proceduri interne**

13.6.1 Operatorul are obligația de a întocmi proceduri interne, cu respectarea prevederilor legale aplicabile, în termen de [...] de la intrarea în vigoare a prezentului Contract, care se vor referi cel puțin la:

- i. Actualizarea informațiilor de transport pe afișe și panouri de informare;
- ii. Administrarea și controlul bunurilor pierdute;
- iii. Administrarea reclamațiilor, întrebărilor și sugestiilor;
- iv. Codul de conduită al șoferilor vehiculelor;
- v. Instrucțiuni privind prevenirea și combaterea săvârșirii de infracțiuni;
- vi. Instrucțiuni și planuri privind situațiile de urgență.
- vii. Instrucțiuni privind vânzarea la bord a titlurilor de călătorie

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

### **13.7 Activități conexe Serviciului de transport public local**

13.7.1 Operatorul are dreptul să asigure și alte activități de transport sau activități conexe Serviciului de transport public local, care nu fac obiectul Delegării de gestiune, în următoarele condiții:

- i. Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă;
- ii. Activitățile respectă toate reglementările privind domeniul de activitate respectiv;
- iii. Activitățile își acoperă integral costurile din veniturile încasate;
- iv. Activitățile nu diminuează în nici un mod furnizarea Serviciului de transport public local;
- v. Activitățile respectă mediul concurențial.

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 următor, pentru a promova utilizarea Serviciului de transport public local, cu scopul de a 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 până la data de [15 decembrie] a anului iar Operatorul are obligația să îl implementeze.

### **13.10 Informarea publicului**

13.10.1 Operatorul are obligația să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulație deservite, Tarifele 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, modificările acestora, Titlurile de călătorie și punctele de vânzare ale acestora, modul de cumpărare, Tarifele 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 obligația să realizeze declarații de presă și anunțuri cu privire la schimbările permanente sau temporare cu privire la Serviciul de transport public local și va întocmi campanii promoționale pentru promovarea activității sale pe raza Autorității Contractante.

### **13.11 Alte drepturi și obligații aferente prestării Serviciului de transport public local**

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

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

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

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

13.11.5 Operatorul are obligația să constituie garanția potrivit prevederilor Capitolului 7;

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

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

13.11.8 Operatorul are obligația să asigure continuitatea Serviciului de transport public local prin curse regulate conform caietului de sarcini și Programului de Transport.

13.11.9 Operatorul are obligația să asigure îndeplinirea tuturor obligațiilor de exploatare, a obligațiilor de transport și a obligațiilor tarifare.

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

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

13.11.12 Operatorul are obligația să permită accesul liber și nediscriminatoriu al călătorilor la Serviciul de transport public local și să asigure respectarea drepturilor călătorilor prevăzute de legislația aplicabilă și de Hotărârile Consiliului Local/Județean/Adunarea Generală a ADI de transport public local [...].

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

13.11.14 Operatorul are obligația ca, în cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței unei cauze de natură să conducă la reducerea activității, să notifice de îndată acest

fapt Autorității Contractante, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității Serviciului de transport public local.

13.11.15 Operatorul are obligația să asigure accesul organelor de control ale Autorității Contractante la informațiile privind executarea Serviciului de transport public local și modul de exploatare al mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente și a bunurilor concesionate.

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

13.11.17 Operatorul are obligația să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale periodice ale propriilor angajați, conform prevederilor legale.

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

13.11.19 La încetarea Contractului, Operatorul are obligația să restituie Autorității Contractante în deplină proprietate bunurile de retur, în mod gratuit și libere de orice sarcini, cu uzura normală proporțională cu durata utilizării.

13.11.20 La expirarea Contractului, Operatorul are obligația să predea Autorității Contractante în deplină proprietate bunurile de preluare pe care aceasta le solicită, contra plății unei compensații egală cu valoarea contabilă actualizată.

13.11.21 Operatorul are obligația ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin ajungerea la termen ori forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului de transport public local, în condițiile 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 obligația ca în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și 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 și călătorie.

13.11.23 Operatorul are obligația să respecte condițiile impuse de natura bunurilor și Serviciului de transport public local (materiale cu regim special, condiții de siguranță în exploatare, protecția mediului, protecția muncii, condiții privind folosirea și protejarea patrimoniului).

13.11.24 Operatorul are obligația să respecte normele legale, privind atestarea, calificarea și licențierea personalului.

13.11.25 Operatorul are obligația să dețină 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 activității ar conduce la crearea de importante prejudicii patrimoniului încredințat 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.) și instalațiile auxiliare aferente acesteia.

13.11.28 Pe durata prezentului Contract, Operatorul beneficiază de Drept exclusiv pe traseele atribuite. În cazul în care pe același traseu vor opera și alți operatori de transport

rutier/transportatori autorizați, 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 situația în care acesta operează fără aprobare.

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

13.11.30 Operatorul are dreptul să efectueze, cu informarea și aprobarea Autorității Contractante, modificări temporare (suspendări, limitări, micșorarea frecvenței de circulație, devieri de traseu etc.) în deservirea unor trasee, atunci când aceste modificări sunt necesare în caz de avarii sau pentru executarea unor lucrări la infrastructura rutieră; în cazuri excepționale, Operatorul poate efectua imediat modificările necesare, astfel încât să se asigure continuitatea Serviciului de transport public local, dar numai sub condiția informării ulterioare a Autorității Contractante.

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

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 ȘI OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚII CONTRACTANTE**

Fără a aduce atingere celorlalte drepturi și obligații ale Autorității Contractante, prevăzute în prezentul Contract și în legislația în vigoare, Autoritatea Contractantă are următoarele drepturi și obligații:

### **14.1 Infrastructura publică**

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

14.1.3 Autoritatea Contractantă are obligația să asigure starea tehnică corespunzătoare a carosabilului de pe întreaga rețea de trasee cuprinse în Programul de transport, a trotuarelor din zona stațiilor de oprire a mijloacelor de transport, semnalizarea rutieră și în stații, iluminarea zonelor stațiilor și a trecerilor de pietoni.

14.1.4 Autoritatea Contractantă are obligația să elaboreze măsuri pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului de transport public local, inclusiv benzi de autobuze și troleibuze, marcarea stațiilor, semafoare cu prioritizare pentru autobuze și troleibuze.

14.1.5 Autoritatea Contractantă are obligația să colaboreze activ cu Departamentul rutier din cadrul Poliției pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului de Transport public local.

## **14.2 Controlul exercitat asupra Operatorului**

14.2.1 Autoritatea Contractantă are dreptul să verifice și să controleze periodic modul de realizare a Serviciului de transport public local și de îndeplinire a Obligațiilor de serviciu public de către Operator, inclusiv a vehiculelor, echipamentelor și instalațiilor folosite de Operator, în prezența 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 Părți. În procesul-verbal se vor specifica timpul și locul inspecției, obiectul controlului, măsurile propuse, termenele de soluționare, precum și obiecțiile Operatorului, dacă este cazul. Autoritatea Contractantă va soluționa obiecțiile Operatorului în termen de [...] zile.

14.2.3 Înainte de data de [...] iunie a fiecărui an, Operatorul are obligația de a furniza Autorității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare aprobate de un Auditor certificat independent.

14.2.4 La sfârșitul fiecărui an calendaristic, Operatorul are obligația de a prezenta, la solicitarea Autorității Contractante un raport al vânzărilor de bilete și abonamente și al numărului de călătorii efectuate.

14.2.5 Operatorul are obligația de a prezenta lunar, până la data de [...] a fiecărei luni, un raport cu informațiile pe baza cărora Autoritatea Contractantă poate evalua trimestrial respectarea indicatorilor prevăzuți în Anexa 11, în conformitate cu metodologia descrisă la Anexa 13.

14.2.6 Operatorul are obligația de a asigura accesul Autorității Contractante la orice informațiile privind prestarea Serviciului de transport public și exploatarea bunurilor concesionate, în termen de [...] la cererea Autorității Contractante.

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

14.2.8 Autoritatea Contractantă are dreptul de a adopta programe de măsuri ca urmare a neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator și de a aplica sancțiunile prevăzute în prezentul Contract.

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

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

14.2.11 Pe baza sondajelor și controalelor efectuate, Autoritatea Contractantă are dreptul de a emite instrucțiuni obligatorii către Operator pentru îmbunătățirea Serviciului de transport public local; Rezultatele sondajelor și controalelor trebuie utilizate pentru actualizarea nivelurilor indicatorilor de performanță și actualizarea Programului de Transport.

## **CAPITOLUL 15. POLITICA PRIVIND RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ**

Politica privind resursele umane și protecția socială va fi realizată potrivit Anexei 16.

## **CAPITOLUL 16. FORȚA MAJORĂ**

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

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

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

16.4 Apariția forței majore se va comunica celeilalte Părți în termen de [...] zile prin telefon, în modalitatea de realizare a comunicărilor potrivit prezentului Contract, urmat de o scrisoare recomandată cu mențiunea constatării evenimentelor de acest gen, de către organele competente, în prezenta Părților. În caz de forță majoră, comunicată și constatată în condițiile de mai sus, executarea obligațiilor părților se decalează în consecință cu perioada corespunzătoare acesteia, cu mențiunea că nici una din Părți nu va solicita penalități pentru întârzierile în executarea Contractului. Partea care nu a îndeplinit obligația comunicării probei forței majore nu va fi exonerată de răspundere pentru prejudiciile cauzate de neexecutarea și/sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor ca urmare a evenimentului de forță majoră.

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

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

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

## **CAPITOLUL 17. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENȚINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL**

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

17.2 În vederea menținerii echilibrului contractual, în cazul în care pe parcursul executării Contractului, apare o situație caracterizată prin îndeplinirea cumulativă a condițiilor următoare:

- a) *schimbarea excepțională a împrejurărilor existente la data încheierii Contractului;*
- b) *schimbarea împrejurărilor nu a fost și nici nu putea fi, în mod rezonabil, avută în vedere de către Parte la data încheierii Contractului;*
- c) *Partea nu și-a asumat riscul schimbării împrejurărilor și nici nu putea fi în mod rezonabil considerată că și-ar fi asumat acest risc, care duce la crearea unui dezechilibru contractual prin îngreunarea semnificativă a obligațiilor uneia dintre Părți, la solicitarea oricărei Părți se va proceda la renegocierea Contractului.*

17.3 Dacă renegocierea nu duce la restabilirea echilibrului contractual ori Părțile nu ajung la un acord într-un termen rezonabil, disputa urmează să fie soluționată de instanțele judecătorești, care pot dispune încetarea contractului sau modificarea acestuia în sensul distribuirii în mod echitabil între părți a pierderilor și beneficiilor ce rezultă din schimbarea circumstanțelor.

## **CAPITOLUL 18. CONDIȚII SUSPENSIVE DE INTRARE ÎN VIGOARE A CONTRACTULUI**

18.1 Următoarele condiții reprezintă, cumulativ, condiții suspensive de intrare în vigoare a Contractului, iar prezentul Contract va intra în vigoare și va produce efecte numai în cazul în care:

- i. Operatorul obține Licență de traseu pentru fiecare dintre autobuzele care operează pe trasele atribuite potrivit Programului de Transport, în termen de [...] de la data semnării Contractului.

## **CAPITOLUL 19. ÎNCETAREA CONTRACTULUI**

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

Părțile pot decide încetarea Contractului pe baza acordului lor de voință exprimat în scris.

19.2 Autoritatea Contractantă are dreptul să denunțe unilateral Contractul, cu un termen de preaviz de [...] și cu plata unei despăgubiri juste și prealabile către Operator, în cazul în care interesul național sau local o impune.

19.3 Contractul va înceta în cazul dispariției, dintr-o cauză de forță majoră, a bunurilor de retur sau a unei părți importante din acestea ori în cazul imposibilității obiective a Operatorului de a le exploata pe o perioadă mai mare de [...], prin renunțare, fără plata unei despăgubiri, sub rezerva dispozițiilor art. 16.6 din Contract.

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

- a) Neplata de către Operator a redevenței stabilite potrivit Contractului pentru o perioadă de minim [...] luni;
- b) Încălcarea de [...] 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 [...] 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 [...], 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 [...];
- 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 Înainte de transmiterea Notificării de încetare, Partea care se consideră prejudiciată va convoca cealaltă Parte la negocieri, prin transmiterea unei notificări (“**Notificarea de negociere**”), în vederea încercării de soluționare a diferendului pe cale amiabilă. Notificarea de negociere va indica cel puțin următoarele elemente:

- i. Data și locul unde vor avea loc negocierile;
- ii. Obligațiile pretinse neîndeplinite; 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 Dacă (i) Partea în culpă nu se prezintă la negociere, așa cum această întâlnire a fost convocată conform prezentului Contract, sau (ii) negocierea nu conduce la soluționarea diferendului, sau (iii) Partea în culpă nu își îndeplinește toate obligațiile pretinse a fi neîndeplinite, conform celor decise în procesul de negociere, Partea prejudiciată are dreptul să transmită Părții în culpa Notificarea de încetare.

19.9 Dacă (i) Partea prejudiciată renunță la pretențiile din Notificarea de negociere, sau (ii) Partea prejudiciată nu se prezintă la negociere, Partea prejudiciată nu va avea dreptul să

transmită o Notificare de încetare privind obligațiile menționate în Notificarea de negociere, cu excepția situației în care este reluată procedura de la art. 19.7 de mai sus.

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

19.11 La încetarea Contractului, indiferent de motiv:

- i. Drepturile și obligațiile impuse Părților în baza Contractului vor înceta, cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel;
- ii. Operatorul va transmite de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Autorității Contractante bunurile de retur;
- iii. Autoritatea Contractantă va avea dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de [...] zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare.

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

- i. Autoritatea Contractantă va prelua Bunurile de retur realizate de Operator în temeiul prezentului Contract, precum și pe cele în curs de realizare; și
- 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 forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului de transport public local, în condițiile 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 Părți a obligațiilor contractuale prevăzute în Contract atrage răspunderea contractuală a Părții în culpă.

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

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

- i. (...) lei pentru neaplicarea măsurilor impuse de către Autoritatea Contractantă în termenul prevăzut, ca urmare a controalelor efectuate privind modul de executare a Contractului sau evaluării modului de realizare a operării;
- ii. (...) lei pentru nerespectarea altor termene prevăzute în Contract, altele decât cele de la punctul (i) de mai sus;
- iii. (...) lei pentru utilizarea altor mijloace auto de transport de călători decât cele stabilite prin Contractul și caietul de sarcini;

- iv. (...) lei pentru nerespectarea programului de vanzare a Titlurilor de călătorie prevăzut în Anexele 6.3.1., 6.3.2 și 6.3.3.
- v. (...) lei pentru nerespectarea condițiilor de salubritate a mijlocului de transport și a mediului (pastrarea curateniei la capetele de traseu și în stațiile 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 [...] 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 [...] 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 [...] la caietul de sarcini, poate fi modificat de Autoritatea Contractantă, prin hotărârea Consiliului Local/ Județean/ Adunarea Generală a ADI de transport public local [...], dacă acest fapt este justificat din punct de vedere tehnic și comercial, cu notificarea Operatorului cu cel puțin [...] 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 pot fi solicitate Autorității Contractante de către Operator, care va iniția dacă consideră necesar aprobarea unui alt Program de transport al Operatorului, modificat.

### **21.4 Alte modificări**

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

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

## **CAPITOLUL 22. LITIGII**

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

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

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

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

## **CAPITOLUL 23. LEGEA APLICABILĂ**

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

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

## **CAPITOLUL 24. ALTE CLAUCZE**

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 sau alte comunicări vor fi transmise prin fax și vor fi confirmate în mod prompt prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire la adresa Părții destinatare.

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

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

*Către Autoritatea Contractantă la:*

*Adresa: [...]*

*În atenția: [...]*

*Fax: [...]*

*Către Operator la:*

*Adresa: [...]*

*În atenția: [...]*

*Fax: [...]*

## **CAPITOLUL 25. DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII**

25.1 Clauzele minime obligatorii ale prezentului contract, încheiat în condițiile Legii nr. 92/2007 și ale art.24, litera (b) și art. 29 din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, sunt cele prevăzute la art.40-48 din Ordinul nr.263 din 06.12.2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public local.

25.2 Limba care guvernează Contractul este limba română.

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

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

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

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

**AUTORITATEA CONTRACTANTĂ,**

[...]

**Vizat de legalitate,**

**OPERATOR,**

[...]

**Viză Juridică,**

## **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 al Operatorului pentru Reteaua de Autobuze

Anexa 2.2 – Program de Circulație

Anexa 2.2.1 – Program de Circulație Autobuze

Anexa 3 – Programul de Investiții

Anexa 3.1 – Programul de Investiții al Operatorului

Anexa 3.2 – Programul de Investiții al Autorității Contractante

Anexa 3.3 – Fundamentarea Necesarului Anual de Fonduri Pentru Investiții din Surse Proprii

Anexa 4 – Bunuri Utilizate de Operator în Executarea Contractului

Anexa 4.1 – Bunuri de Retur

Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului

Anexa 4.4 – Procesul-Verbal de Predare-Preluare a Bunurilor Concesionate

Anexa 5 – Mijloace de Transport

Anexa 5.1 – Cerințe 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 călătorie Practicate în momentul încheierii Contractului

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

Anexa 6.3 – Lista Punctelor de Distribuție a Titlurilor de Călătorie și Programul de Funcționare

Anexa 6.3.1 – Lista Chioscurilor

Anexa 6.3.2 – Lista Punctelor de Vânzare – Spații Comerciale

Anexa 6.3.3 – Lista Automatelor de Vânzare

Anexa 7 – Diferențele de Tarif

Anexa 7.1 – Categoriile de Pasageri care Beneficiază de Gratuități și Reduceri la Transportul în Comun

Anexa 7.2 – Modul de Acordare a Diferențelor de Tarif

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

Anexa 7.4 – Modelul Formularului de Decont pentru Diferențele de Tarif

Anexa 8 – Modelele Formularelor de Decont Pentru Plata Compensației

Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatare

Anexa 9 – Costuri Eligibile Incluse în Calculul Decontării PSO<sup>1</sup> și Cerințele Privind Contabilitatea Separată

Anexa 10 – Calculul Prețului pe Kilometru

Anexa 10.1 – Metodologia de Calcul a Prețului/ Kilometru

Anexa 10.2 – Formula de Indexare a Prețului/ Kilometru

Anexa 11 – Indicatori de Performanță ai Serviciului și Modalitatea de Calcul al Penalităților

Anexa 12 – Indicele de Satisfacție a Pasagerilor (ISP)

Anexa 13 – Metodologia de Monitorizare și 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 și Politica Sociala

Anexa 17 – Estimarea Anuala a Compensatiei

---

<sup>1</sup> Engl Public Service Obligation – Rom Obigatie de Serviciu Public

## Anexa 1 – Legislația cu privire la transportul public local de călători

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
<b>1. LEGISLAȚIE ROMÂNEASCĂ</b>	
1.1.	Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007; Ordin al Ministrului internelor și Reformei Administrative nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
1.2.	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006;
1.3.	Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
1.4.	Normă metodologică din 30/11/2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
1.5.	Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile;
1.6.	Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
1.7.	Ordonanță de urgență nr. 30/2013 pentru prelungirea valabilității licențelor de traseu și a programelor de transport public județean;
1.8.	Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
1.9.	Ordonanță nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
1.10.	Ordonanță nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
1.11.	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;
1.12.	Ordonanță nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
1.13.	Ordonanța nr. 21/2011 privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport București;
1.14.	Ordin nr. 258/2012 pentru aprobarea Normelor privind condițiile de efectuare a serviciilor de transport public de persoane cu autobuzele în zona metropolitană București;
1.15.	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;
1.16.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire și contractelor de delegare a gestiunii 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 Administrației și 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.	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de munca al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;



Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1.22.	Hotararea Guvernului nr. 24/2013 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor;
1.23.	Hotararea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române;
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;
1.26.	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;
1.27.	Regulament-cadru al Ministrului transporturilor din 27/11/2007 pentru efectuarea transportului public local;
1.28.	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;
1.29.	Normă a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind activitatea de inspecție tehnică în transportul feroviar și cu metroul;
1.30.	Normă a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind acordarea de agremente tehnice feroviare în transportul feroviar și cu metroul;
1.31.	Normă metodologică a Ministrului Lucrarilor Publice, Transporturilor si 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.
1.32.	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
1.33.	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
<b>2. LEGISLAȚIE EUROPEANĂ</b>	
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 Comisiei 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 (...) la data de (...)
- II. Program de vara (vacanta)- de la data (...) la data de (...)- cuprinde programul de transport in conditii de flux redus de calatori, respectiv în perioadele în care sunt concedii de odihnă și vacanțe în quantum semnificativ, care determină un grad total de mobilitate mai scazut al populației, comparative cu perioadele normale din an.  
Programul de vară se aplică în perioada/ perioadele: 15 iunie- 1 octombrie
- III. Program de noapte – cuprinde programul ce se asigură între orele .....-.....
- IV. Program la evenimente speciale: 31-1 ianuarie, Noaptea de Inviere, etc.

### Anexa 2.1 Programul de transport

#### Programul anual de transport

Linia	Km. Planificați
<b>Total Km planificati</b>	

**Anexa 2.1.1 – Program de Transport pentru rețeaua de autobuze pe anul  
(...)**

LINIA NR. Stații/ Sens Lungimea	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 ( 6,7)						Plecări de la capetele de traseu	
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)						Prima	Ultima
			5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23		
<b>1</b>	<b>Dus</b>									
.....stații/ sens	.....									
.....km	.....									
lungime	.....									
	<b>Întors</b>									
	.....									
	.....									
	.....									
	.....									
	Cap. 1 ....									
	Cap. 2 ....									

Nota: La numărul de mijloace de transport se adaugă 30%, necesar pentru acoperirea imobilizărilor și rezervelor.

## Anexa 2.2 – Program de Circulație

### Anexa 2.2.1 – Program de circulație autobuze

-valabil de la data de (...)

Linia	Traseu	Cap. (loc)	Intervalul de Succedare				Plecari de la		Nr Curse Depou/ zi
			min. sau orele de trecere prin statii in intervalul				Pe traseu		Dislocari
			04:00- 08:00	08:00- 13:00	13:00- 16:00	16:00- 24:00	Prima	Ultima	Dislocari Neprogramate/ zi
	<b>Dus</b>								
		<b>S/C</b>						<b>DN:</b>	
	<b>Intors</b>								
<b>Obs.</b>									

Se va completa pentru fiecare traseu. Dotarile statiilor vor mentiona facilitati pentru persoane cu diazabilitati si mobilitate redusa, informarea calatorilor, etc.

## **Anexa 3 – Programul de Investiții**

### **Anexa 3.1 – Programul de Investiții al Operatorului**

<b>Denumire Proiect</b>	<b>Descriere Proiect</b>	<b>Valoarea Estimată (RON)</b>					<b>Termen Finalizare</b>	<b>Sursa de Finanțare</b>	<b>Tipul de bun</b> (de preluare, proprii ale operator.)
		2014	2015	2016	2017..	Tota l			

### **Anexa 3.2 – Programul de Investiții al Autoritatii Contractante**

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

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

Se va realiza având în vedere prevederile Anexei 3.1.

## **Anexa 4 – Bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului**

### **Anexa 4.1 – Bunuri de Retur**

**Bunuri de retur**, respectiv bunurile concesionate de către Autoritatea Contractantă către Operator în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate și modernizate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau central; la încetarea Contractului, acestea revin de plindrept, gratuit și libere de orice sarcini, Autorității Contractante;

#### 4.1.1 Bunuri Concesionate

<b>Clasifica re</b>	<b>Denumire bunuri mobile si imobile</b>	<b>Număr inventar la Autoritatea Contractanta</b>	<b>Valoare de inventar</b>	<b>Valoare amortizat a</b>	<b>Valoarea ramasa la data de .../.../....</b>

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

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

<b>Clasifica re</b>	<b>Denumire mobile si imobile</b>	<b>Număr inventar la Operator</b>	<b>Valoare de inventar</b>	<b>Valoare amortizat a</b>	<b>Valoarea ramasa la data de .../.../....</b>

## Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

Clasifica re	Denumire bunuri mobile si imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizat a	Valoarea ramasa la data de .../.../....

**Bunuri de preluare**, respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Autorității Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii, care aparțin Operatorului și care sunt , utilizate de acesta în scopul executării Contractului. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea Contractantă are dreptul de a dobândi bunurile de preluare. Bunurile de preluare realizate de Operator din resurse proprii se vor dobândi de către Autoritatea Contractantă în schimbul plății către Operator în termen 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;

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

### **Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului**

Inventarul bunurilor proprii ale Operatorului la data de .../.../.....

<b>Clasifica re</b>	<b>Denumire bunuri mobile si imobile</b>	<b>Număr inventar la Operator</b>	<b>Valoare de inventar</b>	<b>Valoare amortizat a</b>	<b>Valoarea ramasa la data de .../.../....</b>

**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 în 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 – Cerințe standard pentru mijloace de transport**

#### **Principii Generale**

**Vehiculele de transport trebuie să fie autobuze urbane și/ sau microbuze așa cum sunt acestea definite în legislația națională, cu capacitate definită în Programul de Transport.**

Principalul obiectiv al prezentei Anexe este să stabilească cerințele 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 cerințelor obligatorii stabilite pentru respectivele Mijloace de Transport în ceea ce privește “tipul” și “categoria”. Conformitatea Mijloacelor de Transport cu cerințele standard va fi verificată pe baza documentelor emise de autoritățile competente.

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

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

#### **Cerinte Standard pentru Autobuze**

##### **General**

1. Condițiile interioare și exterioare ale mijloacelor de transport prin care se prestează servicii în temeiul prezentului Contract trebuie să fie permanente și în concordanță cu cerințele stabilite de legislație.
2. Toate dispozitivele și fiecare dintre acestea care sunt instalate în mijloacele de transport trebuie să fie păstrate și reparate astfel încât toate vehiculele să poată fi utilizate în permanență.
3. Fiecare mijloc de transport trebuie să aibă cel puțin un validator electronic pentru fiecare ușă și alte echipamente îmbarcate aferente sistemului de taxare integrat.
4. Operatorul va avea dreptul ca, după cum hotărăște, să amenajeze zone publicitare atât în interiorul cât și în exteriorul autobuzelor. Publicitatea nu va afecta vizibilitatea sau lizibilitatea numerelor traseelor, semnele cu destinația, logo-ul Societății nu va acoperi nici fereastra dacă acesta nu permite vizibilitatea spre exterior.

5. Înainte de plecarea pe traseu, vehiculele vor fi supuse unui control pentru a se asigura ca sunt curate în vederea utilizării de către pasageri, și nu au suprafețe alunecoase, deteriorate sau periculoase, inclusiv scaunele și armaturile vehiculelor.
6. În fiecare zi, înainte de plecarea pe traseu, se va asigura ca scaunele pentru pasageri nu sunt avariate, defecte sau deteriorate în orice alt mod.

### **Cerinte minime pentru Autobuze**

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

Autobuzele utilizate de către Operator la prestarea serviciului vor fi de tip autobuz urban, potrivit legislației românești în vigoare, Autobuzele vor fi minim EURO 3, conform Anexa 13, pct 1.2.4. din “Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspectia tehnică periodică 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 listă cu toate autobuzele, inclusiv următoarele informații:

- Numărul vehiculului, categoria, numărul de înmatriculare și numărul de inventar;
- Numărul Copiei Conforme a Licenței de Transport
- Anul de fabricație;
- Durata de viață rămasă;
- Mărimea în metri, număr de axe, tipul de podea, tipul motorului, gradul de confort și poluare, capacitatea de pasageri (atât pe scaune cât și în picioare);
- Aspecte de protecția mediului (standardul EURO)
- Nivelul de zgomot
- Numărul de uși de acces
- Numărul de ieșiri
- 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.)

## Anexa 6 – Tarife de călătorie

### Anexa 6.1 – Tarife de călătorie practicate in momentul incheierii contractului

Aplicabile de la data de (...)

<b>Modalitate cumpărare</b>	<b>Tip legitimație de călătorie</b>	<b>Preț</b>
<b>Chioscuri</b>		... lei
		... lei
		... lei
		... lei
<b>Automate de bilete</b>		... lei
		... lei
		... lei
<b>In vehiculele proprii</b>		lei ...
<b>SMS</b>		... euro + TVA
		... euro + TVA
		... euro + TVA
<b>Suprataxa</b>		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 influențează nivelul costului unitar pe km stabilit conform contractului.

### **1. Stabilirea tarifelor de călătorie**

Modul de stabilire al tarifelor de calatorie pentru elementele din oferta tarifara este urmatorul:

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

Se calculează bugetul de exploatare eligibil necesar pentru realizarea ofertei de transport stabilite, în condiții de calitate și de siguranță specificate, plecând de la costul unitar/km contractat, pentru fiecare mod de transport, și 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 în Anexa 9.

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

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

3. Se stabilește (în baza viziunii social-economice/guvernanței locale, de către Autoritatea Contractantă) acceptanța socială a costului mediu transpus direct în tariful mediu. În caz de neacceptanță anticipată, se stabilește tariful mediu acceptabil.
4. Se determină tariful de bază (prețul de vânzare al unei călătorii simple). Acest tarif poate să fie egal cu costul mediu al unei călătorii dacă compensația este dirijată către abonamente, de exemplu, sau poate să fie mai mic decât costul mediu, dacă se decide ca compensația să acționeze încă de la acest prim nivel (acesta e cazul cel mai frecvent). De asemenea, tariful de bază poate să depășească costul mediu, în cazul în care se acordă bonificații comerciale pentru restul pozițiilor tarifare.
5. Se determină toate celelalte elemente ale ofertei tarifare ("produse tarifare"), prin multiplicarea tarifului de bază, aplicarea unitară sau diferențiată a tarifelor sociale (cele supuse obligației tarifare) și aplicarea unitară sau diferențiată a unor bonificații comerciale. Sunt necesare simulări pentru realizarea unui echilibru financiar – bonificațiile să fie compensate prin majorarea tarifului de bază. Bonificațiile comerciale pot fi de două tipuri:

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

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

Punctele 4 și 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) și criteriile sociale (dirijarea preponderentă a tarifelor sociale spre categoriile de utilizatori permanenți - "călătorii fideli").

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

Pentru punctele 3 și 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 paușale a sarcinii de transport generată de călătorii cu facilități tarifare și utilizarea unor metode de apreciere obiectivă și precisă.

Tarifele pentru toate Titlurile de călătorie se aproba prin Hotărâre de către Consiliu Local/Consiliul Județean.

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

## 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 Ordinului ANRSC nr. 272/ 2007 pentru aprobarea Normelor –cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, la cererea operatorilor de transport public local de persoane, pe baza următoarelor documente:

- (D) cererea de ajustare, care conține: tarifele în vigoare și tarifele solicitate, inclusiv TVA; justificarea propunerii de ajustare se face pe baza unui memoriu tehnico-economic, care prezintă oportunitatea fundamentării tarifelor datorată creșterii principalelor elemente de cheltuieți;
- (E) fișele de fundamentare pentru ajustarea tarifelor;

(F) alte date și informații 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, în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei ajustări.

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

### **Anexa 6.3.1 – Lista chioșcurilor**

<b>Nr.crt.</b>	<b>Chioșc nr.</b>	<b>Adresa punctului de vanzare</b>	<b>Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare</b>

### **Anexa 6.3.2 – Lista punctelor de vanzare – spații comerciale**

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

### **Anexa 6.3.3 – Lista automatelor de vânzare**

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

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 atașată ca Anexa 6.3.4.

## Anexa 7 – Diferențele de tarif

### Anexa 7.1 – Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială

### Anexa 7.2 – Modul de acordare a diferențelor de tarif

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

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Perioada	Număr de călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul	Tarif		Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)
			Tarif întreg	Reducerea oferita	

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



### Anexa 7.3 – Fundamentarea anuală a diferențelor de tarif pentru protecția socială

No.	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente/ călătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
1.						
2.						
3.						

### Anexa 7.4 – Modelul formularului de decont pentru diferențele de tarif

No.	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente/ călătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						

Se vor pune la dispoziție documente justificative în baza contractului de alocare a încasărilor din tichete.

## Anexa 8 – Modelele formularelor de decont pentru plata compensației

### Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

#### Raport Lunar de Constatare

Concept	Valoare
Luna: (...) Anul (...)	Luna curentă
(Km) Număr total de vehicul*kilometri efectuați (calculați conform Anexei 13)	
(c unitar) Cost unitar per kilometru	
(Ch) Cheltuieli Totale pentru PSO (Veh*Km efectuați x c unitar pe Km)	
(Pr) Profit rezonabil (...% la total cheltuieli pentru Planul de Transport PSO)	
(V) Total venituri lunare pentru servicii de transport public	
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	
Diferente de tarif convenite operatorului	
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	
(C) Compensația (conform contract) ( Ch+Pr-V)	
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 compensației pentru prestarea serviciilor de transport public în [ anul ]

Concept	Valoare
Anul	
(Km)Număr total de vehicul*kilometru	
(c unitar)Cost unitar per kilometru	
<b>(C1) TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ FACTURATA (pe baza calculului lunar din Anexa 10)</b>	
Venituri din servicii de transport public din:	
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	
Diferente de tarif convenite operatorului	
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	
<b>(I) TOTAL VENITURI AUDITATE</b>	
Costuri asociate realizării Planului de Transport PSO	
Cheltuieli directe de transport	
Cheltuieli indirecte de transport si administrative	
Cheltuieli cu vânzarea titlurilor de călătorie și de marketing	
Cheltuieli aferente activitatilor de implementare a investițiilor autorității contractante	
<b>(II) TOTAL CHELTUIELI AUDITATE asociate realizării Planului de Transport PSO</b>	
<b>(III) (Pr) Profit rezonabil</b>	
<b>(C2)TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ (pe baza costurilor si veniturilor înregistrate in contabilitatea de gestiune și auditate) (Efectul Financiar Net)</b>	
<b>(II -I) + III</b>	
<b>COMPENSAȚIA ANUALĂ MAXIMĂ</b>	
Valoarea minimă dintre C1 și C2= valoarea maximă anuală a Compensației	
<b>DIFERENȚA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE OPERATOR Autorității Contractante (dacă C1 &gt; C2)</b>	

## **Anexa 9 – Costuri eligibile incluse în calculul decontării PSO și cerințele privind contabilitatea separată**

În cazul în care operatorul desfășoară și alte activități, cota de cheltuieli indirecte provenită din acestea, precum și cota de cheltuieli generale ale societății se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proporțional cu ponderea acestui element în total cheltuieli. Aceste cheltuieli vor fi evidențiate în anexe separate. Pentru aceste cheltuieli se precizează cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate.

Metodologia de alocare a costurilor indirecte și administrative se va aproba de către autoritatea contractantă. Auditul anual tehnico-economic va face propuneri autorității contractante privind adoptarea unei metode de gestiune și alocare a costurilor mai potrivite, în vederea creșterii eficienței operatorului.

Operatorul poate desfășura și alte activități de transport sau activități care au legătură cu serviciul de transport public local în următoarele condiții:

- i. Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă
- ii. Activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate
- iii. Activitățile respective își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate
- iv. Activitățile nu afectează în niciun fel prestarea serviciului de transport public local
- v. Activitățile respectă concurența

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor și al compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctul iii pentru alte activități.

Costurile privind ineficiența conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalități sau amenzi, precum și alte cheltuieli neprevăzute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate serviciilor PSO.

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri sau venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Principiile privind evidența contabilă separată pentru costurile eligibile înregistrate sunt:

- a) Principiile privind conceptul costului total alocat, în care costul total aferent desfășurării unui anumit tip de serviciu sau realizării unui singur produs este atribuit aceluiași serviciu sau produs.

Astfel costurile totale alocate ale obligației de serviciu public a operatorului trebuie să includă următoarele:

- i) Costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale și servicii efectuate de terți care au legătură cu Serviciul de transport public local, inclusiv serviciul datoriei societății, folosite exclusiv pentru îndeplinirea obligației de serviciu public

ii) O cota proportionala din costurile indirecte, incluzand costurile tehnice si administrative cu personalul, de capital si resurse material.

Ca exemple de chei de alocare, defalcarea pe moduri și pe activități TP/non TP a unor cheltuieli pentru care înregistrarea primară diferențiată nu este posibilă se poate face după următorul model :

- Cheltuielile de exploatare (întreținere, amortismente, utilități) generate de elementele comune de infrastructură (substații electrice, depouri, etc) se repartizează pe moduri direct proporțional cu parcul de vehicule în exploatare.
  - Cheltuielile administrative și cele pentru servicii-suport (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc), proporțional cu produsul număr personal x parc de vehicule în exploatare.
  - Defalcarea cheltuielilor administrative și a celor pentru servicii-suport între activitățile eligibile și cele ne-eligibile pentru compensații, direct proporțional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activități.
- 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 depreciari, 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 **conturi analitice distincte**, 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 investițiilor prevăzute în anexele la contract
- f) Situația veniturilor.
- g) Situația amortizării.
- h) Situația costurilor directe.
- i) Situația costurilor indirecte.
- j) Numărul angajaților și costurile de muncă.

### **Investiții efectuate de către Operator în numele Autorității Contractante**

În cazul efectuării de către Operator a operațiunilor aferente investițiilor care sunt în sarcina Autorității Contractante în conformitate cu anexa 3.2 și cele în care beneficiază de asistență financiară nerambursabilă din partea UE și din surse IFI, anexa va fi adaptată în baza prevederilor Acordului de Finanțare / Imprumut / etc. și în baza Ordonanței Guvernului nr. 198/2005 privind crearea, furnizarea și utilizarea Fondului de Intretinere, înlocuirea și dezvoltarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii serviciilor publice care beneficiază de finanțare din partea UE.

În cazul realizării investițiilor prin surse de la bugetul local, Autoritatea Contractantă va fi responsabilă de finanțarea cheltuielilor de implementare a investițiilor prin alocarea bugetară de capital.

Operatorul va ține o evidență distinctă a costurilor de investiții realizate și se va asigura transferarea către Autoritatea Contractantă a valorii investițiilor puse în funcțiune și recepționate pentru înregistrarea în evidența patrimoniului public și preluării acestora de către Operator ca bunuri concesionate.

---

## Anexa 10 – Calculul, Modificarea, Indexarea Costului Unitar pe Kilometru

### Anexa 10.1 – Metodologia de calcul și modificare a Costului Unitar/kilometru

Prezenta anexa ofera un mod de calcul transparent si cuprinzator al costului unitar pe kilometrul parcurs si face precizari privind modalitatea de modificare a acestuia.

**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.

Toate costurile si veniturile astfel inregistrate pe conturi analitice, pe moduri de transport si alte activitati, sunt introduse in situatiile financiare anuale ale Operatorului si prezentate in balante separate.

An: (...)	autobuz
Nr. Veh*Km parcursi (Anexa 13)	
Costul eligibil total anual (Anexa 9)	
Cost/ Veh*Km	

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 majoră a acestora 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 perioada de 3 luni consecutive.

Modificarea 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).

Modificarea costului unitar pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
- cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determină avându-se în vedere modificarea

---

acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;

- d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- e) cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;
- f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Cazurile luate în considerare sunt:

- i) inflația cumulată de la începutul anului curent, așa cum este raportată de către Institutul National de Statistica, depășește ( ... ) % (... la sută), sau
- ii) prețul combustibilului diesel sau al gazelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depășește cu mai mult de ( ... ) % (... procente), lunar, în comparație cu prețul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- iii) salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislația națională crește cu ( ... ) % sau mai mult în comparație cu cel în vigoare în luna stabilirii costului/kilometru veh.

Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, indicând motivele pentru modificarea solicitată a costului/kilometru. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului în ( ... ) zile de la data primirii acesteia și nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Autoritatea contractantă poate solicita scăderea Costului/ km în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificării condițiilor pieței sau dacă punerea în funcțiune a unor investiții duce la scăderea semnificativă a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanța și reparațiile, reduceri de personal, etc).

Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante în ( ... ) zile de la solicitarea Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, justificând nivelul de modificare a costului/kilometru. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului de modificare în ( ... ) zile de la data primirii acesteia și Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

**Modificarea costului/km se va face prin Act Adicional la Contract**, în baza unui audit tehnico-economic care să 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, în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei ajustări.

Nivelul costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, 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.

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 și lubrifianții se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul influența indicelui prețurilor de consum de la ultima avizare;
- b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- c) cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determină avându-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de servicii și prețuri de achiziție, luându-se în calcul influența indicelui prețurilor de consum de la ultima avizare;
- d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- e) cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;
- f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

**Ajustarea costului/km se va face prin Act Adicional la Contract.**

#### **FORMULA DE INDEXARE ANUALĂ A COSTULUI/ KM**

$$c_{\text{unitar-autobuz km, n+i}} = (c_{\text{unitar-autobuz km, i}} - D_{\text{autobuz}}) \times I_{PC(n+i)} + D_{\text{autobuz}}$$

unde:

$c_{\text{unitar-autobuz km, n+i}}$  este costul unitar/ km, pentru autobuze, ajustat [lei/km];

$c_{\text{unitar-autobuz km, i}}$  este costul unitar/ km, pentru autobuze, in vigoare la data ajustarii [lei/km];

$D_{\text{autobuz}}$  este deprecierea (amortizarea) mijloacelor fixe, cuprinsa in calculul costului unitar/km in vigoare la data ajustarii [lei/km];

$I_{PC i}$  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 performanță ai serviciului și modalitatea de calcul al penalităților

Anul.....			Total garanție reținută Lei .....										
Nr. Crt.	Indicatori	Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	Parametru			Pondere criteriu	Valori ale parametrilor, calculate pe baza raportului operatorului	Valori de calcul minus	Incalcare majora	Retinere din garanția pe trimestru (G) de:		
				U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					Garantie (G)		
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau 6	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 totala 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 rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toate	Nr.	3	94	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		
		Corinte 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 calitate si mediu	toate	lei	5000	10000	1,00%	0	0	0,00			
9	Respectarea prevederilor legale	Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul impunit	toate	No.	20	100	10,00%	0	0	0,00			
10	Accidente de trafic	Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toate	No.	5	30	4,00%	0	0	0,00			
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor	Respectarea nivelului minim impus	toate	No.	7,50	7,00	6,00%	0,00	0	0,00			
							Total pondere criterii	100,00%	TOTAL	Incalcari majore	0	Retinere trimestriala din garanția anuala	0,00

---

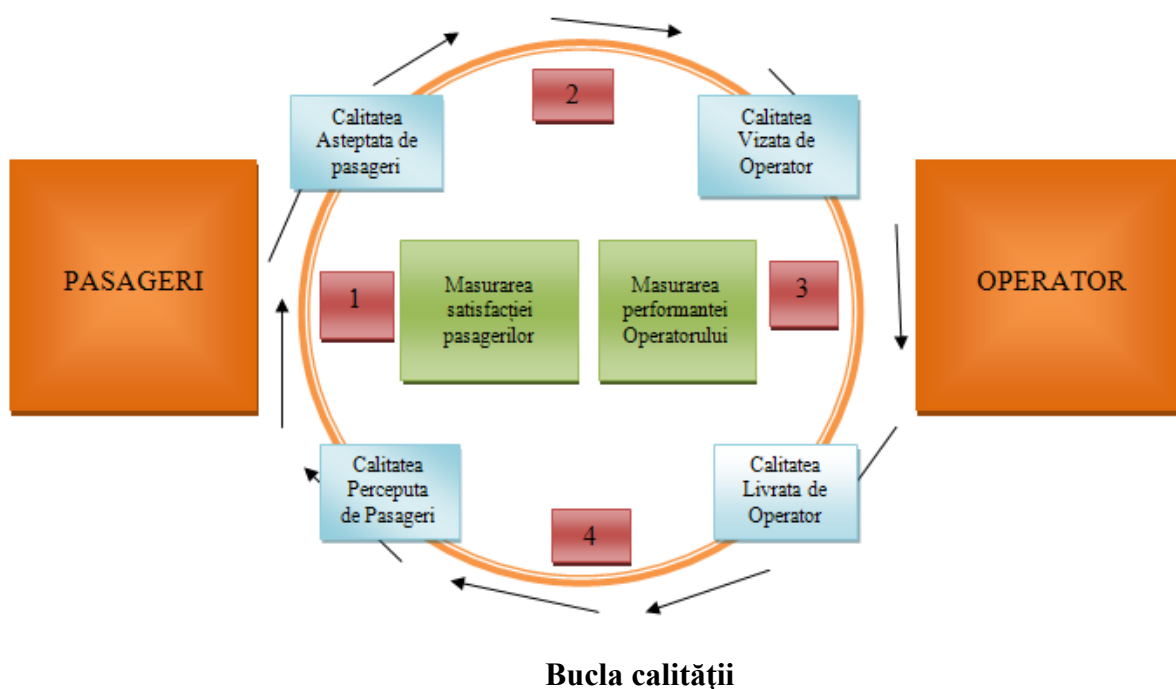
NOTĂ:

- Pentru a verifica îndeplinirea primilor 4 indicatori și pentru a monitoriza executarea contractului, este necesar să se implementeze un sistem de control și management al traficului pentru modul de transport cu autobuzul.. Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport Public al Operatorului este detaliată în Anexa 14. Un astfel de instrument de control și management al traficului va fi evidențiat ca fiind o prioritate în Planul de investiții. În lipsa unui astfel de sistem de control și management, indicatorii de mai sus vor putea fi evaluați de către 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 (așa cum se compară ceilalți indicatori).
- Nivelurile maxime acceptate incluse în tabel sunt numai pentru referință; acestea vor trebui negociate la semnarea contractului, iar ponderile sunt bazate pe politica de Transport Public a Autorității Contractante. Cele ulterioare se vor stabili în baza indicatorilor realizați de către Operator în anul [...]
- Autoritatea Contractantă va stabili valoarea unei garanții anuale din care se vor reține penalitățile aferente neîndeplinirii indicatorilor de performanță și alte sume datorate de Operator în baza prezentului contract.
- Aceasta Garanție anuală este baza de calcul pentru calculul penalităților pentru neîndeplinirea indicatorilor de performanță. Fiecărui indicator îi este alocat un coeficient, un prag sub care penalizarea nu se aplică, și, în funcție de acest coeficient, o valoare maximă a garanției aferentă indicatorului, calculată din valoarea totală a garanției. Deducerile din fiecare indicator vor fi calculate ca procent din deducerile maxime, proporțional cu punctele de penalizare, dacă acestea depășesc pragul maxim stipulat. În cazul în care punctele de penalizare ale unui indicator depășesc valoarea maximă stipulată, garanția reținută pentru acel indicator va fi limitată la valoarea sa maximă; însă, punctele care depășesc valoarea maximă vor fi înregistrate ca încălcări ale Contractului de către Operator și pot duce la rezilierea unilaterală a Contractului.
- Indicele de satisfacție a călătorilor nu va fi considerat indicator de performanță pentru calculul penalităților în primul an al Contractului (nicio penalitate). Autoritatea Contractantă va desfășura un sondaj, potrivit Anexei 12 la Contract, pentru evaluarea nivelului existent al Indicelui de satisfacție al călătorilor, în baza căruia se vor stabili nivelul minim acceptat fără penalizări și nivelul minim permis pentru al doilea an al Contractului.

## Anexa 12 – Indicele de Satisfacție a Pasagerilor (ISP)

### 1. Generalități

Prezenta anexa are drept scop definirea cerințelor fundamentale privind metodologia referitoare la evaluarea anuală a indicelui de satisfacție a Pasagerilor (ISP), având în vedere prevederile standardelor naționale și europene referitoare la măsurarea calității sistemelor de transport public și a calității managementului contractelor.



### 2. Indicele de satisfacție a pasagerilor

- Autoritatea Contractantă organizează și finanțează evaluări anuale ale indicelui de satisfacție a Pasagerilor (ISP).
- Această sarcină trebuie să revină unor terțe persoane independente (care nu sunt părți la Contract) care efectuează studii privind gradul de satisfacție al pasagerilor pe bază de chestionare și sondaje.
- Metodologia pentru efectuarea studiului și calcularea indicilor privind gradul de satisfacție al pasagerilor se discută și se definește cu operatorul, după cum urmează:
  - Metodologia trebuie să fie conformă cu cerințele incluse în standardul EN13816.
  - Indicatorii de calitate stabiliți în Anexa 11 se pot utiliza ca bază pentru chestionar pentru a efectua studiul de evaluare a gradului de satisfacție a pasagerilor. Pot fi totodată adăugați și alți indicatori relevanți pentru evaluarea calitativă a serviciilor (curățenia vehiculului, comportamentul conductorilor, siguranța percepută, etc.).

---

Chestionarul are ca scop principal compararea indicatorilor de calitate oferți și a indicatorilor de calitate percepuți de pasageri.

- iii. Rezultatul final al studiului include un procent de pasageri mulțumiți datorită performanței indicatorilor cheie stabiliți în Anexa 11, și un număr de pasageri nemulțumiți prin compararea cărora se poate identifica gradul de satisfacție a așteptărilor acestora.
- iv. După finalizarea analizei comparative a gradului de satisfacție al pasagerilor derivat din studiul efectuat și Indicatorii de Calitate de performanță oferți, evaluați de către Autoritatea Contractanta, aceasta împreună cu Operatorul trebuie să elaboreze planuri de măsuri pentru îmbunătățirea calității transportului public.

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

---

## **Anexa 13 – Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport**

### 1. Principii

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

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

În baza evaluării călătoriei prin intermediul indicatorilor prevăzuți la punctul 6 din prezenta Anexă și criteriilor din cadrul acestei metode, se stabilește 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 operațional al municipalității).

Modul de evaluare a tipurilor de curse conform condițiilor prevăzute la punctul 6.

**I. O cursă regulată este o cursă care:**

- a) Este prestată în mod regulat atunci când se inițiază de la o stație de plecare respectând orarul aprobat, circulația are loc de-a lungul unui traseu prestabilit, oprindu-se în toate stațiile de-a lungul traseului.
- b) Sau, este considerată a fi regulată și este evaluată ca atare în oricare din următoarele cazuri:
  - i) în următoarele condiții, recunoscute de către municipalitate prin intermediul SIT, atunci când este funcțional:
    - (1) Circulația vehiculului se desfășoară conform rutei și programului stabilit, cu o abatere de până la 2 (două) minute pentru cel mult de 50 (cincizeci)% din stații.
    - (2) Pentru restul de 50 (cincizeci) % din stații abaterea este de până la 4 (patru) minute.

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

- 
- ii) Din lipsa indicațiilor privind circulația pentru o parte a călătoriei ca urmare a intrării într-o zonă de tăcere radio și a unui element defect al echipamentului de la bord.
  - iii) Din cauza unei disfuncționalități a unui dispozitiv de la bord în timpul circulației și nici o indicație de circulație a vehiculului de-a lungul traseului de până la 120 de minute, dar nu mai mult de o tură pe linia respectivă. Când tura pe linie este de peste 120 de minute, vehiculul sau dispozitivul de la bord este schimbat la prima stație de destinație de pe traseu sau în depou.
  - iv) Plecare dintr-o stație sau un punct de schimb inițiale, cu o întârziere de până la 5 (cinci) minute pentru liniile urbane și până la 10 (zece) minute pentru liniile suburbane din programul aprobat, care este compensată până ajunge la jumătatea traseului.
  - v) Urmând instrucțiunile furnizate de o persoană desemnată de către municipalitate sau de către autorități cum ar fi Inspectoratul de Stat pentru Controlul Traficului Rutier, Poliția Rutieră, etc. prin completarea formularului necesar sau într-un mod operațional (prin intermediul unui post de radio sau un dispozitiv de la bord).
  - vi) În cazul în care apare o abatere de la traseu printr-un ordin, coordonat cu Municipality.
  - 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 IV de la punctul a) la h) sau Clauza V de la punctul o) la h).

- b) La încălcarea Orarului Traseului la schimbarea vehiculului cu până la 6 (șase) minute în urmă față de orar de la ora de sosire a vehiculului ce îl înlocuiește. Introducerea unui vehicul pe o linie ce înregistrează o întârziere de mai mult de 6 (șase) 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 nefuncționale și semafoare cu regim special de funcționare.
- c) Drumuri necurățate de zăpadă și/sau cu polei.
- d) Suprafața drumului este într-o stare proastă, împiedicând circulația transportul public urban în condițiile tehnice, de siguranță și de confort stabilite.
- e) Zone inundate.
- f) Mitinguri, manifestări, precum și evenimente permise și/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 depăși durata călătoriei, pauze conform orarului, numai după informarea și sub coordonarea municipalității sau a unei persoane desemnate de către municipalitate.

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

- a) Accident de circulație rutier fără culpa Operatorului împiedicând astfel circulația.
- b) Accidente de circulație rutiere, cu îngreunarea sau împiedicarea circulației.
- c) Un vehicul oprit sau parcat în mod necorespunzător, pe traseul de deplasare alocat în mod normal transporturi public urban, împiedicând astfel circulația.
- d) Lucrări de reparații în regim de urgență fără ordin din partea municipalității.
- 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 intervenția echipajelor de urgență.

- 
- g) La evenimente aflate sub jurisdicția Ministerului de Interne – incendiu, obiecte suspecte, investigații, etc.
  - h) În circulația simultană într-un "Grup" de mai mult de 2 vehicule pe una și aceeași linie la plecarea din stația inițială de pe traseu, cu o diferență 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 așa cum este indicat în Planul de Transport .
  - j) Semafoare nefuncționale de-a lungul traseelor .
  - k) Drumuri de-a lungul traseelor care nu au fost curățate de zăpadă și/sau cu polei.
  - l) Starea proastă a suprafeței drumului de-a lungul traseelor, care îngreunează sau face circulația vehiculelor imposibilă.
  - m) Zone inundate de-a lungul traseelor.
  - n) Mitingurile, marșurile, precum și evenimentele permise și/sau organizate printr-un ordin al municipalității.

VI. **O cursă neefectuată din culpa Operatorului** este o cursă în care cel puțin una din următoarele ipoteze este valabilă:

- i) vehiculul a început să circule cu un dispozitiv de bord nefuncțional sau nu sunt luate măsuri de către Operator pentru asigurarea funcționării dispozitivului de bord al vehiculului.
- ii) La o abatere completă de la traseu, fără a opri la mai multe stații decât cele desemnate deja, netransportarea călătorilor fără ordin din partea municipalității 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 intervenției șoferilor). După un accident de circulație rutier între două vehicule ale Operatorului în cazul vehiculului responsabil de accident.

## 6. Evaluarea curselor și sancțiunile aplicabile

Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sanctiuni pentru Operator
Curse regulate	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse neregulate din culpa Operatorului.	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km. Operator plătit numai până la nivelul maxim, prevăzut în Anexa 12, indicatorul 1.		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.
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 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 [...]**

Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate se va întocmi în 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 [...]**

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 și 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 selecție, calificare, instruire, recalificare, concediere și salarizare, potrivit Contractului Colectiv de Muncă, Codului Muncii, și prevederilor legale în vigoare.

Activitatea de planificare a resurselor umane urmează specificul activității societății și are scopul de a asigura personalul calificat necesar, cu instruire profesională și competențe adecvate pentru cerințele activității.

La data de ....., operatorul are următoarea structură de personal

<b>Categorie personal</b>	<b>Număr</b>	<b>Observații</b>
Personal administrativ		
Personal direct implicat în activitatea de Transport Public		
Personal pentru alte activități		
<b>TOTAL PERSONAL</b>		

Operatorul se obligă să respecte toate normele naționale și europene referitoare la protecția socială a angajaților, inclusiv cele referitoare la măsurile de protecție socială luate în cazul concedierilor colective, ca urmare a planurilor de restructurare, precum și reglementările privind combaterea discriminării la locul de muncă.

Personalul cu atribuții în siguranța traficului va face periodic subiectul unei examinări psihologice și medicale, potrivit legislației în vigoare.

Personalul Operatorului este pe deplin conștient de obligația sa de a se conforma reglementărilor în vigoare, instrucțiunilor și altor documente din care reies sarcini și responsabilități, precum ședințe, discuții, panouri informative.

Pentru a atinge și menține competența necesară pentru activitățile prestate potrivit prezentului contract, se vor identifica, planifica și conduce activități de instruire pentru toate categoriile de angajați ai Operatorului. Cursurile de instruire vor fi ținute în domeniul profesional, al managementului calității și al siguranței la lucru.

---

## Anexa 17 – Estimarea anuala a compensatiei

### Calculul compensației pentru prestarea serviciilor de transport public în [ anul ]

Concept	N	N+1	...
Anul			
(Km) Număr total de vehicul*kilometru			
(c unitar) Cost unitar per kilometru			
(I) Cost Total (Veh*Km efectuați x c unitar pe Km)			
(II) (Pr) Profit rezonabil			
Venituri din servicii de transport public din:			
Venituri din vânzări de titluri de călătorie			
Diferente de tarif convenite operatorului			
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO			
<b>(III) TOTAL VENITURI PLANIFICATE</b>			
<b>C) TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ PLANIFICATA (I+II-III)</b>			



---

**Anexa 2 – Ghid pentru pregătirea și implementarea Contractelor  
de Servicii Publice**

**GHID PENTRU PREGĂTIREA ȘI  
IMPLEMENTAREA CONTRACTELOR DE  
SERVICII PUBLICE DE TRANSPORT**

**CSP între o Autoritate Contractantă și un Operator  
privat de transport public pe rute urbane sau  
regionale de autobuz**

---

## 1 Domeniul de aplicare al Ghidului

Modelul de Contract propus se va aplica pentru transportul cu autobuze (indiferent de capacitate) care se desfasoara pe teritoriul administrativ al unui oras/municipiu sau al localitatilor membre ale unui ADI de transport public, care se va incheia intre Oras/Municipiu/ ADI de transport public/Consiliu Judetean si un operator de transport privat. Pentru operatorii privati care desfasoara activitati de transport si cu alte moduri de transport (troleibuze, tramvaie, etc.), se va aplica modelul de contract prezentat, cu modificarile si adaptarile necesare.

Prezentul Ghid reprezinta o explicare a modului in care se va pregati, negocia si semna un contract de servicii publice (CSP) de transport intre o Autoritate Contractanta si un Operator-Societate Comerciala cu capital privat, avand la baza Modelul de Contract propus, contract ce **trebuie sa faca obiectul unei proceduri de delegare de gestiune prin atribuire competitiva**, conform prevederilor legale in vigoare. De asemenea, ghidul aduce clarificari asupra diverselor aspecte ce trebuie avute in vedere pentru adaptarea Modelului de Contract la situatia specifica a Orasului/Municipiului/ Asociatiei de Dezvoltare Intercomunitara si pentru respectarea reglementarilor europene in domeniul transportului public de calatori.

Activitatea de pregatire a contractarii serviciilor de transport public este un proces laborios si de durata, care presupune realizarea unei succesiuni de etape, stabilirea unei strategii de gestionare a serviciilor de transport si de contractare la nivelul intregului teritoriu administrativ si respectarea unor cerinte de publicitate stricte impuse de reglementarile europene. De aceea, initierea acestei actiuni trebuie gandita si planificata de fiecare autoritate contractanta in parte cu toata atentie si rigurozitatea astfel incat sa se asigure timpul necesar incheierii unui contract de servicii publice adaptat situatiei locale, care sa corespunda obiectivelor autoritatii contractante, care sa asigure respectarea reglementarilor europene si sa creeze conditiile necesare realizarii si monitorizarii serviciului de transport public.

---

## **2 Considerente avute in vedere la incheierea de CSP si stabilirea strategiei de contractare a serviciilor de transport public local la nivelul teritoriului administrativ al autoritatii contractante**

Pentru a initia procedura de incheiere a unui nou CSP sau de adaptare a contractelor existente la Modelul de Contract propus si pentru a stabili parametrii principali ai contractului, este necesar ca fiecare autoritate contractanta sa faca o succinta analiza a urmatoarelor problematici:

### **A. Situatia Contractelor existente in prezent.**

Este important stadiul actual al contractelor existente si durata ramasa a acestora.

- i) Daca durata ramasa a contractelor existente este de peste 1 an si 8 luni, este necesara deja initierea procedurii de pregatire a viitoarelor CSP. In aceasta situatie, se va respecta procedura obligatorie de publicitate impusa prin Regulamentul (CE) nr. 1370/ 2007 si anume de publicare a intentiei de contractare cu minim 1 an inainte de atribuirea directă.
- ii) Daca durata ramasa a contractelor existente este de pana la 1 an si 8 luni, este necesara initierea procedurii de pregatire a viitoarelor CSP. In aceasta situatie, Autoritatea Contractanta poate actiona in doua moduri:
  - Prelungirea contractelor existente cu o anumita perioada (pana la cumularea unei durate ramase de 1 an si 8 luni) pentru a permite pregatirea contractului si asigurarea duratei de publicitate de 1 an. In aceasta situatie actualele contracte se vor amenda astfel incat sa preia pe cat posibil Modelul de contract propus.
  - Sau
  - Initierea pregatirii CSP pentru o noua atribuire, in acest caz noile contracte putand fi incheiate doar pentru o durata de maxim 2 ani (pe considerente de posibilitate de perturbare a continuitatii in prestarea serviciului), fara a mai avea obligativitatea de a publica intentia de atribuire. Imediat dupa semnarea acestui contract, vor incepe pregatirile pentru incheierea viitorului CSP.

Durata de 1 an si 8 luni este rezultatul cumulării tuturor etapelor legale necesare de pregatire, incheiere si publicitate a CSP, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 si legislatiei nationale in vigoare la 31.08.2014.

### **B. Existenta unui Program de transport sau Plan de mobilitate**

Structurarea retelei de transport public astfel incat sa se respecte principiul nesuprapunerii traseelor intre operatori este esentiala pentru acuratetea urmaririi viitoarelor contracte de servicii si a veniturilor. In situatia in care este necesar, stabilirea unui nou Program de transport (care este anexa la CSP) care sa respecte acest principiu si sa raspunda strategiei de dezvoltare a transportului public stabilita de Autoritatea Contractanta, necesita o perioada de timp suplimentara (de la 2 la 6 luni, functie de marimea orasului/ municipiului/ Asociatiei de dezvoltare intercomunitara, durata fara luarea in calcul a procedurilor de contractare a serviciului de contractare).

Noua retea trebuie sa asigure implementarea urmatoarelor principii:

---

a. Structurarea rețelelor de transport public pe nivele functie de capacitatea de transport si de rolul acestuia in intreg sistemul.

b. Eliminarea suprapunerilor in cadrul fiecarui traseu si trecerea de la actuala competitie pe traseu la competitia pentru traseu. Respectarea acestui principiu este esential in asigurarea exclusivitatii operatorilor pe trasee, maximizarii veniturilor si eficientizarii costurilor de exploatare.

Acest aspect trebuie avut in vedere la calculul duratei totale necesare pentru pregatirea contractului ce va fi semnat intre Autoritatea Contractanta si Operatori. Deasemenea, in situatii datorate lipsei de timp, se pot gandi si strategii de realizarea a unui Program de Transport bazat pe evaluarile existente ale Autoritatii Contractante (sondaje, studii de flux deja existente, etc.) urmand ca ulterior, in primul an de implementare a contractului sa se realizeze o revizuire a acestuia in baza unor studii de prognoza a cererii.

### **C. Starea tehnica si economica existenta a operatorului municipal, daca acesta exista**

Existenta sau inexistentia de operatori cu capital public este decisiva in ceea ce priveste modalitatea de gestionare a serviciului la nivelul teritoriului. Cu cat este mai fragmentata piata transportului, cu atat este mai dificil de gestionat si integrat activitatea de transport. In situatia in care toti operatorii sunt privati (cazul oraselor mici si medii), intreaga retea de transport va fi atribuita prin procedura competitiva iar integrarea in aceasta situatie se face cel mai usor prin atribuirea intregului pachet de rute.

Capacitatea de exploatare a operatorului cu capital de stat este unul din elementele care trebuie sa determine strategia de contractare adoptata de Autoritatea Contractanta pe teritoriul sau administrativ. Astfel, daca operatorul de stat are capacitatea sa presteze singur activitatea de serviciu de transport public pe intreg teritoriul administrativ, la cerintele impuse prin Programul de transport (frecvente, capacitati), Autoritatea Contractanta poate incredinta direct intreg serviciul acestuia. Nu se justifica economic si din punct de vedere al calitatii serviciului ca operatorul de stat sa primeasca prin atribuire directa servicii peste capacitatile sale de exploatare. Acest lucru ar conduce la operare la frecvente si capacitati neadecvate acopririi cererii, (stabilite in Programul de transport) si ar creste riscul ca operatorul sa ramana in incapacitate de prestare a serviciului, cu consecinte nefaste asupra continuitatii si accesibilitatii serviciului.

In situatia atribuirii de catre Autoritatea Contractanta direct catre Operatorul de stat doar a unei parti a Programului de transport, iar restul prin atribuire competitiva catre operatori privati, este important ca Autoritatea locala sa impuna prin toate parghiile pe care aceasta le detine (contracte, sistem de taxare, hotarari de consiliu, etc) integrarea modurilor de transport atat geografic cat si din punct de vedere a taxarii. In aceasta situatie, contractele vor avea prevederi referitoare la integrarea sistemului de taxare, la alocarea veniturilor din vanzarea titlurilor de calatorie si din diferentele de tarif convenite pentru transportul persoanelor beneficiare de facilitati de transport.

Referindu-ne la parametrii economici cei mai importanti in contract, si anume costul/km si profitul, acestea se vor stabili ca urmare a procedurii competitive si vor fi valori contractate si asumate de operator la semnarea contractului.

Pentru monitorizarea parametrilor viitorului contract ce se va propune (costul/ km pe fiecare mod in parte, profitul rezonabil, etc.) este necesar ca evidentele tuturor

---

operatorilor sa fie structurate pe conturi analitice distincte: pe fiecare mod de transport in parte pentru activitatile CSP si pe alte activitati in afara CSP. Evidenta separata a activitatii prestate in cadrul CSP de alte activitati ale operatorului este o conditie obligatorie atat prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 cat si prin legislatia nationala. Calculul corect a costului/ km ce sta la baza calculului compensarii, transparenta inregistrarilor contabile si auditarea costurilor sunt masuri fundamentale pentru evitarea supra sau subcompensarii. Este de preferat ca acesti parametri sa fie furnizati de catre un audit tehnico-economic extern.

**D. Daca este implementat un sistem de management al traficului si/sau sistem de e-ticketing la nivelul orasului/municipiului sau este in curs de implementare/intentie de finantare un astfel de sistem.**

Existenta sau nu a sistemului de taxare integrat si de management a traficului sau stadiul implementarii investitiei in aceste sisteme precum si strategia adoptata de Autoritatea Contractanta de colectare a veniturilor din titluri de calatorie la nivelul intregului oras/municipiu/ADI (Autoritatea Contractanta in mod direct, Autoritatea Contractanta prin intermediul unui operator specializat sau Operatorul cu capital de stat) va decide adaptarea contractului in ceea ce priveste modalitatea de monitorizare a respectarii Programului de transport, colectarea veniturilor si modalitatea de decontare.

**E. Ce investitii ce se vor realiza de operator pe durata contractului si posibile surse de finantare.**

Stabilirea obligatiilor operatorului in ceea ce priveste investitiile acestuia precum si modalitatea de finantare (co-finantare din fonduri europene, credite IFI cu/fara garantii municipale, credite bancare, etc) a acestora vor aduce cu sine modificari in contract. Investitiile operatorului si modalitatea de finantare au o influenta semnificativa si in adoptarea profitului rezonabil al operatorului, acesta trebuind sa fie egal cu o rata de rentabilitate a capitalului specifica operatorului respectiv.

Aceste investitii ale operatorului cat si investitiile pe care le va implementa Autoritatea Contractanta pe durata contractului vor duce la influente asupra costului/km negociat.

**F. Autoritatea de Autorizare responsabila cu gestiunea contractelor de servicii**

Sunt necesare resurse si timp pentru a capata expertiza in managementul contractelor CSP iar un management eficient a serviciilor de transport public integrat este un PROCES. Pana la semnarea contractelor, Autoritatea Contractanta trebuie sa pregateasca din timp resursele pentru monitorizarea contractelor (materiale, umane, financiare). Deasemenea, trebuie sa prevada in bugetele locale sumele necesare consultantilor externe necesare (audit tehnico-economic, sondaje, etc.).

Deasemenea, functie de capacitatea Autoritatii de Autorizare de monitorizare, Autoritatea contractanta stabileste si modalitatea de atribuire a rutelor catre operatorii privati: ruta cu ruta sau pe un numar minim de pachete. Fiecare din variante are avantajele sale: atribuirea ruta cu ruta asigura un control riguros al compensatiei si calitatii serviciului, dar ingreuneaza procesul de monitorizare, iar atribuirea pe pachete permite asocierea in acelasi pachet a unor rute mai dezavantajoase din punct de vedere economic cu rute profitabile si usurarea monitorizarii.

---

### 3 Considerente privind adaptarea Modelului de Contract de Servicii Publice

Modelul de Contract propus are continutul minimal obligatoriu astfel incat sa respecte prevederile legislatiei europene si romanesti si se va adapta de catre fiecare Autoritate Contractanta în functie de situatia concreta. Fata de Modelul de Contract propus, Autoritatile pot aduce orice completari care sa clarifice, sa detalieze sau sa specifice situatiile concrete de organizare/finantare la nivelul orasului/municipiului/ Autoritatii de Dezvoltare Intercomunitara. Orice modificare de contract trebuie sa asigure respectarea principiilor de integrare tarifara si geografica si tratament egal operatorilor, indiferent de tipul de proprietate. Operatorii vor avea drept exclusiv pe traseele pe care opereaza.

#### 3.1 Tipul de contract

Potrivit reglementărilor Europene și Românești, Contractul de Servicii Publice de Transport aplicabil în România poartă denumirea de **Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local** și este un **Contract de Concesiune a serviciului de transport public local**, care în consecință intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

#### 3.2 Durata contractului

Potrivit Regulamentului (CE) nr.1370/ 2007, durata maximă a unui contract de servicii publice poate fi 10 ani pentru serviciile de transport cu autobuzul. Cu toate acestea, cadrul legal din România stabilește perioade de amortizare mai scurte. Aceste reguli de amortizare trebuie luate în considerare, deoarece sunt direct legate de durata CSP și de calculul compensației. Conform legislatiei romanesti, perioadele de contractare sunt mai scurte – maxim 6 ani pentru autobuze. Durata contractului trebuie sa fie corelata cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport detinute in proprietate sau in baza unor contracte de leasing.

Alegerea duratei maxime trebuie sa aiba in vedere si strategia de contractare adoptata de autoritatea locala, în functie de momentul preconizat pentru încheierea unui nou contract de servicii publice, in baza analizei initiale. Durata maxima poate fi de stabilita de pana la doi ani, fapt ce conduce o serie de inlesniri ale procedurii de publicitate si care asigura autoritatii contractante timpul necesar pregatirii unui contract de servicii pe termen mai lung.

Acelasi regulament (CE) nr. 1370/2007 permite prelungirea duratei unui contract de servicii publice cu 50 %, dacă este necesar, având în vedere condițiile de amortizare a activelor. Această prelungire poate fi acordată dacă operatorul de servicii publice pune la dispoziție active semnificative în raport cu totalul activelor necesare pentru a presta serviciile de transport de călători acoperite de contractul de servicii publice și care sunt predominant legate de serviciile de transport de călători acoperite de contract.

Orice decizie privind prelungirea cu 50 % a duratei unui contract de servicii publice ar trebui să facă obiectul următoarelor considerații: contractul de servicii publice trebuie să oblige operatorul să investească în active cum ar fi, de exemplu, materialul rulant, instalațiile de întreținere sau infrastructura, a căror perioadă de amortizare este excepțional de lungă.

---

În mod normal, autoritatea competentă va decide prelungirea duratei contractului înainte de atribuirea unui nou contract. Dacă prelungirea duratei trebuie decisă în timp ce contractul se află în curs, deoarece, de exemplu din considerente tehnice, investițiile planificate în material rulant nou nu se realizează la începutul perioadei contractuale, ci într-o etapă ulterioară, această posibilitate trebuie să fie indicată în mod clar în documentația de atribuire, iar această opțiune trebuie să se reflecte în mod corespunzător la nivel de compensare.

În situații de perturbare a serviciului sau a apariției riscului iminent de asemenea perturbare, durata contractului va fi de maxim doi ani, fără necesitatea respectării cerințelor de transparență impuse prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 (publicare a intenției de atribuire cu un an înainte). Aceste măsuri de urgență vizează: atribuirea directă sau prelungirea contractului de delegare sau impunerea unei Obligații de Serviciu public.

### **3.3 Redevanta pentru bunurile concesionate operatorilor în cadrul contractelor CSP**

În ceea ce privește stabilirea nivelului redevenței aferent bunurilor concesionate, dacă există, trebuie avute în vedere următoarele obiective;

- Minimizarea impactului asupra populației
- Simplificarea procedurilor de decontare

Astfel, se pot analiza două variante:

#### **Varianta I**

**Redevanta este egală cu valoarea rămasă anuală a bunurilor concesionate.**

În acest caz, în special în situația realizării de investiții noi de către municipalitate, valoarea redevenței va fi mare. Operatorul își va recupera cheltuielile cu redevența prin intermediul formulei compensării, deci în final municipalitatea suportă în mare parte redevența (o parte este acoperită din veniturile colectate de la călători). În plus, în acest caz este influențat semnificativ nivelul costurilor eligibile pentru calculul tarifelor, deci aceasta variantă poate conduce la creșterea tarifelor către populație.

#### **Varianta II**

**Redevanta este la o valoare simbolică, propunem să fie chiar nulă.**

În acest caz valoarea redevenței va fi mică sau nulă. Municipalitatea suportă investițiile de la buget, fără a mai avea impact major asupra compensației și/sau tarifelor de călătorie.

Municipalitățile din țară au aplicat diverse metode de plată a acestor redevențe: unele din ele sunt calculate în lei/km parcurs (Oradea), altele în lei/mijloc de transport/ zi (Piatra Neamț) iar altele au o anumită valoare anuală fixă (Arad).

Autoritatea contractantă va adopta varianta corespunzătoare strategiei proprii și va adapta Modelul de contract conform variantei adoptate.

În general, pentru operatorii de servicii de transport cu autobuze nu este nevoie de concesiune de bunuri.

---

### **3.4 Redevanta pentru serviciu public prestat**

Avand in vedere ca serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate publica si in vederea unui impact social cât mai mic (si aceasta cheltuiala este eligibila pentru stabilirea tarifelor si calculul compensarii), se recomandă a nu fi percepută redevență pentru acest serviciu.

Si privind redevanta pentru serviciu, municipalitatile din tara, functie de politica proprie, au adoptat diverse metode de aplicare a redeventei: % din total venituri din vanzari bilete si abonamente (Ploiesti), % din total venituri ( Pitesti), % din venituri realizate din activitatea obligatiei de serviciu public din care se scad subventiile incasate (Arad), nu se aplica redevanta pe serviciu.

Daca totusi Autoritatile Contractante impun plata unei astfel de revedente, aceasta va duce la introducerea de articole suplimentare in cadrul capitolului 6 din Modelul de Contract.

### **3.5 Diferențe de tarif**

Diferentele de tarif se acorda pentru categoriile beneficiare de gratuitățile și reducerile la transportul în comun aprobate prin legi nationale sau acte decizionale ale autoritatii contractante.

Functie de situatia specifica de la nivelul fiecarui oras/municipiu/ asociatie de dezvoltare comunitara de transport public, metodologia de acordare, cuantumul gratuitatii si reducerilor, modul de calcul detaliat si de decontare a diferentelor de tarif pentru fiecare categorie care beneficiaza de facilitati la transport se vor stabili prin Hotarare de Consiliu local, conform prevederilor legale.

In situatia in care gestiunea sistemul de e-ticketing sau colectarea veniturilor se face in alta modalitate decat de catre operatorul cel mai mare de pe teritoriul administrativ al autoritatii contractante, prevederile referitoare la emiterea de titluri de calatorie dovada numarului de titluri vandute si distribute, decontarea diferentelor de tarif, se vor adapta functie de entitatea care colecteaza veniturile si aranjamentele stabilite de autoritatea contractanta. Gestiunea sistemului integrat de taxare si implicit si colectarea veniturilor și controlul calatoriilor este indicat sa fie realizata de catre Autoritatea Contractanta in mod direct sau sa fie externalizata catre un operator specializat si doar ca ultima solutie sa fie incredintata Operatorului prin Contract.

Pentru realizarea decontărilor pentru Diferențele de tarif, Operatorul trebuie să facă dovada numărului de Titluri de călătorie cu tarife reduse vândute și a numărului de călătorii efectuate de fiecare categorie de pasageri care beneficiază de gratuități. Dovada se va face prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare. In cazul in care nu exista sistem electronic de taxare, dovada se va face, pentru reducerile acordate la Titlurile de călătorie, prin numărul de Titluri de călătorie cu tarife reduse vândute, și, pentru gratuitățile acordate, prin sondaje trimestriale, efectuate de Autoritatea Contractantă din care să rezulte numărul de călătorii efectuate de fiecare categorie de pasageri care beneficiază de gratuități pentru fiecare operator in parte. Valorile obținute în urma sondajului efectuat în prima lună a trimestrului vor fi aplicate lunar pentru întreg trimestrul.

In cazul in care exista mai multi operatori care presteaza servicii pe teritoriul administrativ al unei autoritati contractante, intre aceasta si toti operatorii se va incheia un contract de clearing-house. In aceasta situatie, operatorul care emite titlurile de calatorie face decontarea cu autoritatea contractanta pentru toate diferentele de tarif aferente tuturor calatoriilor



---

beneficiarilor de facilitati, iar acesta va realiza decontarea ulterioara cu ceilalti operatori, pentru sumele ce le revin ca diferenta de tarif, in baza rapoartelor sistemului de taxare sau sondajelor.

Diferențele de tarif vor fi incluse în calculul compensarii ca si venit. Modul de decontare între autoritatea contractanta si operatori a diferentelor de tarif se va stabili in contract în functie de situatia existenta la nivelul orasului/ municipiului/ ADI de Transport public, conform situatiilor 1, 2 sau 3 prezentate in schemele de la capitolele 3.9.1 , 3.9.2 si 3.9.3.

Pana la introducerea sistemului de taxare automat, calculul diferentelor de tarif cuvenite operatorilor se face pe baza de sondaj, confirmat trimestrial.

In cazul in care autoritatea contractanta este o Asociatie de dezvoltare intercomunitara de transport public, modalitatea de decontare a diferentelor de tarif se va stabili de catre localitatile membre ADI. Unitățile administrativ teritoriale membre vor acorda facilități de transport pentru categorii de persoane stabilite conform legii ca beneficiare si pot acorda aceste facilitati si altor categorii de cetateni.

Diferentele de tarif se acorda pana la nivelul tarifului de călătorie aprobat de catre unitatile administrativ teritoriale sau tariful de abonament, functie de prevederile legale pentru fiecare categorie de beneficiari.

Diferentele de tarif se factureaza separat si sunt purtatoare de TVA.

### **3.6 Venituri din tarife**

Funcție de modalitatea adoptata de catre autoritatea locala de gestionare a sistemului de taxare si colectare a veniturilor, activitatile de emitere de titluri de calatorie, colectare venituri prin vanzari catre calatori, alocarea veniturilor între toti operatorii, decontarile cu autoritatea contractanta, controlul pasagerilor si activitati de marketing vor fi adaptate corespunzator in contract. Integrarea sistemului de taxare este o conditie obligatorie, impusa atat de legislatia europeana cat si de legislatia romaneasca, indiferent de modul de gestiune adoptat. Veniturile din tarife se fac venit la bugetul operatorului, conform precizarilor legislatiei nationale. Prin urmare, sistemul de calcul al compensatiei si de decontare pentru venituri din titluri de calatorie are in vedere respectarea acestui aspect. Schematic, modul de decontare functie de situata aleasa de gestiune a sistemului de taxare este prezentata in schemele de la capitolele 3.9.1 , 3.9.2 si 3.9.3.

### **3.7 Formula de calcul a compensației**

În cazul contractelor de servicii publice atribuite direct sau în cel al normelor generale, compensația trebuie să fie conformă cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și ale anexei la acesta, pentru a garanta absența supracompensării. In situatia data, exista norme generale, fapt ce conduce la aplicarea prevederilor anexei si in cazul operatorilor privati de autobuze.

Compensația trebuie să se limiteze la efectul financiar net al obligației de serviciu public. Acesta se calculează conform formulei: costuri, minus venituri generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse de efectele de rețea(**venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local**), plus un profit rezonabil.

---

Orice operatori vor avea dreptul la plata compensatiei doar daca calculul compensatiei o demonstreaza (compensatia calculata conform formulei de mai jos este pozitiva).

Formula generală pentru calcularea compensației este diferența dintre costurile suportate și veniturile generate furnizând obligatia de serviciu public, ținând cont de veniturile obligatiei de serviciu public, penalități și un profit rezonabil. Se calculează conform formulei:

$$C = CE + Pr - V$$

- C – reprezintă Compensația
- CE – reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligațiilor de serviciu public, calculate după următoarea formulă:

**(C unitar x Km), unde**

**C unitar** reprezintă costul în lei stabilit per km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, calculat potrivit Anexei 10.1; C unitar este calculat fără includerea amortizării investițiilor și a cheltuielilor financiare aferente (dobânzi și alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiții). Pr contractat este stabilit ca urmare a procedurii competitive.

**Km** reprezintă numărul de km efectivi realizați de Operator în luna pentru care se acordă Compensatia, pe traseele stabilite în Programul de transport, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel

**CE = (C unitar autobuze x Km autobuze)**

- Pr – reprezintă profitul rezonabil al Operatorului; Pr contractat este stabilit ca urmare a procedurii competitive.
- V – reprezintă totalitatea veniturilor obținute de Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv:

- venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptatit,

In cazul in care pe teritoriul administrativ al autoritatii contractante opereaza mai mult de 1 operator, se va incheia un Contract de Alocare a Veniturilor intre toti operatorii si Autoritatea Contractanta, caz in care veniturile din vanzarea titlurilor de calatorie la care are dreptul operatorul si care se includ in calculul compensarii se refera la partea convenita respectivului operator conform Contractului de Alocare a Veniturilor.

Pentru realizarea decontărilor între Operator și alți operatori a veniturilor din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile de transport public prestate de către fiecare Operator, se vor lua în considerare numărul de călătorii efectuate. Dovada se va face prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare.

In cazul in care nu exista sistem electronic de taxare, dovada se va face prin sondaje trimestriale, efectuate de Autoritatea Contractantă din care să rezulte numărul de călătorii efectuate pentru fiecare operator în parte. Valorile obținute în urma

---

sondajului efectuat în prima lună a trimestrului vor fi aplicate lunar pentru întreg trimestrul.

- venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local,  
Acele venituri sunt cele pe care operatorul nu le-ar fi obținut dacă nu realiza serviciul de transport public (publicitate pe mașini și în stații, chirii a stațiilor concesionate, vânzări de alte produse la chioscurile de vânzare a titlurilor de călătorie, etc.)
- Diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit Contractului de Servicii Publice,  
În cazul în care pe teritoriul administrativ al autorității contractante operează mai mult de 1 operator, se va încheia un Contract de Alocare a Veniturilor între toți operatorii și Autoritatea Contractantă, caz în care diferențele de tarif la care are dreptul operatorul și care se includ în calculul compensării se referă la partea convenită respectivului operator conform Contractului de Alocare a Veniturilor.
- orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local.

Dacă din calculul compensației reiese ca valoarea compensației este negativă (veniturile convenite operatorului sunt mai mari decât cheltuielile de exploatare eligibile + profitul), operatorul va rambursa Autorității contractante această valoare.

Întotdeauna, mărimea veniturilor, chiar dacă încasarea acestora se face direct sau nu de către operator, trebuie privită ca un drept al autorității contractante (mărimea acestui venit este asociată riscului pe care și-l asumă autoritatea contractantă).

### **3.8 Penalități**

Penalitățile se aplică operatorului pe baza unor obiective, criterii și indicatori specifici privind operarea, calitatea serviciului, creșterea cererii, etc.

Evaluarea indicatorilor de calitate și calcularea penalităților se vor face trimestrial. Acest lucru va reduce efortul în ceea ce privește monitorizarea contractelor de către Autoritățile Contractante.

Contractul prevede aplicarea și a altor penalități (de întârziere la plată, de nerespectare a unor prevederi contractuale, etc).

**Modelul propus de CSP consideră că toate penalitățile și alte sume datorate de Operator și neplătite sunt reținute separat de compensație, din garanția anuală.** Această metodă este direct legată de faptul că indicatorii de calitate și calculul penalităților pentru neîndeplinirea lor se evaluează trimestrială în timp ce compensația se calculează lunar. În plus, acest mod de decontare conferă claritate în evidența compensației aferente serviciului public de transport.

---

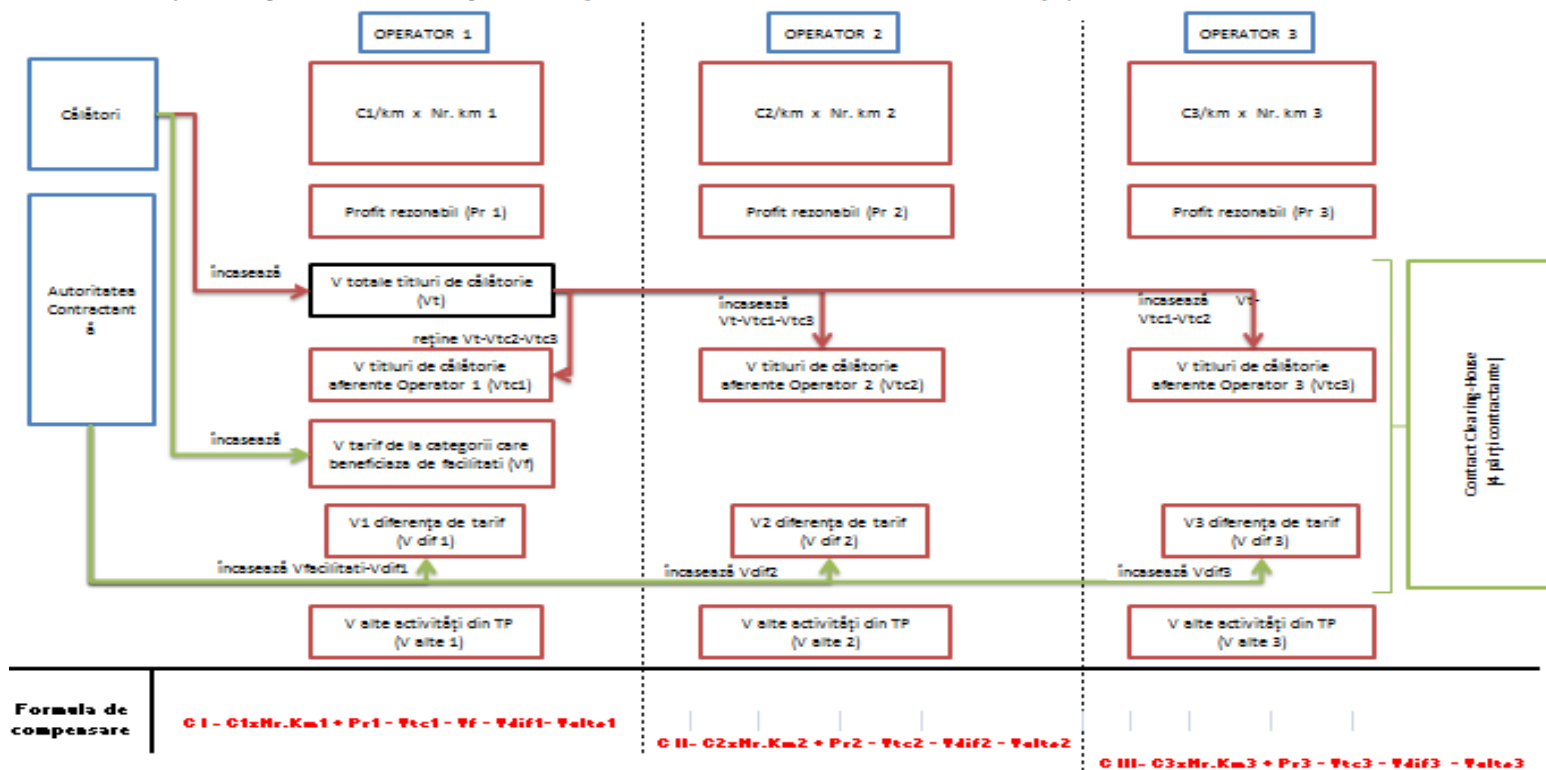
### **3.9 Schema de gestiune integrata a sistemului de transport pe teritoriul administrativ al Autoritatii Contractante**

Se va prezenta mai jos modelul de calcul a compensatiei si schema de decontari in 3 situatii diferite, determinate în functie de, pe de o parte, modul de gestiune a sistemului de taxare integrat, iar, pe de alta parte, de numarul si tipul operatorilor. Situatia optima de gestiune a contractelor este situatia 2. In situatia in care autoritatea contractanta este o Asociatie de dezvoltare intercomunitara, schema de finantare este identica cu una dintre situatii, cu mentiunea ca exista si o schema de finantare suplimentara intre autoritatile contractante membre si ADI de transport public care este Autoritatea Contractanta.

### 3.9.1 Situația 1

**Schema de decontare și calcul al compensării - situația 1**

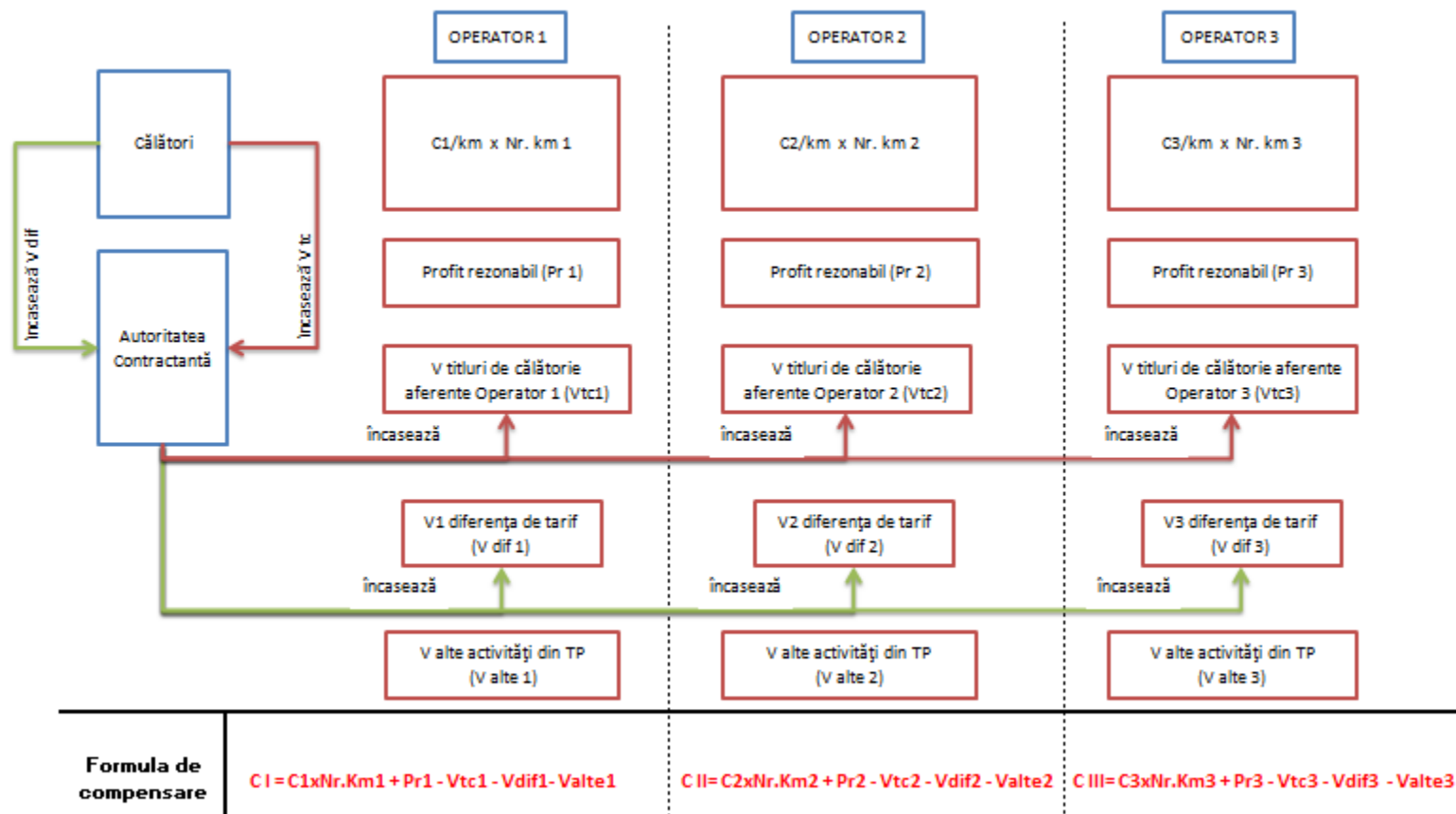
Operatorul 1 gestionează sistemul integrat de taxare și colectează toate veniturile de la călători; există mai mulți operatori



### 3.9.2 Situația 2

#### Schema de decontare și calcul al compensării - situația 2

Autoritatea Contractantă gestionează direct sau indirect sistemul integrat de taxare și colectează toate veniturile de la călători; există mai mulți operatori



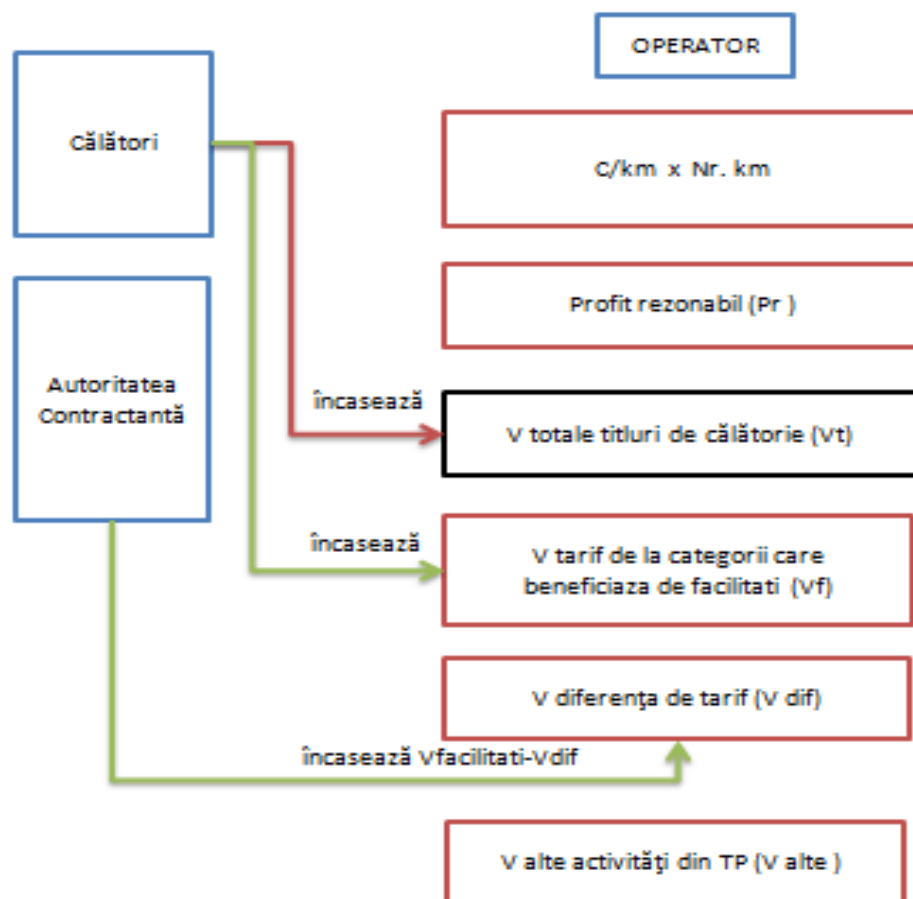
**Nota:**

Conform legislației naționale, încasarile din Titlurile de Calatorie și din Diferențele de Tarif se constituie venit la bugetul operatorilor

### 3.9.3 Situația 3

#### Schema de decontare și calcul al compensării - situația 3

Operatorul gestionează sistemul integrat de taxare și colectează toate veniturile de la călători; există un singur operator



**Formula de compensare**

$$C = CxNr.Km + Pr - Vtc - Vf - Vdif - Valte$$

---

### 3.10 Finanțarea achiziției de vehicule în cadrul Contractului de Servicii Publice

Modalitatea și sursele de finanțare a investițiilor în dotările operatorului și în vehicule ce va fi utilizat de operator pentru realizarea obligației de serviciu public este foarte importantă pentru adaptarea formulei de compensare.

Fata de situația în care investițiile sunt realizate direct din surse proprii sau din credite accesate direct de operator, caz în care formula compensării rămâne conform celei din contract, situația în care mijloace de transport sunt achiziționate ca urmare a accesării fondurilor europene necesită o analiză mai detaliată.

Pentru investițiile realizate de Operator din surse proprii dar provenite prin subvenție de capital de la bugetul local sau de stat, amortizarea nu este eligibilă pentru calculul costului/km. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea Contractantă va dobândi aceste bunurile de preluare fără plata vreunei compensații.

### 3.11 Investițiile Autorității contractante

Autoritatea Contractantă poate atribui operatorului competența privind implementarea unor investiții în numele său, în conformitate cu prevederile legale. Costurile atribuite operatorului pentru implementarea investițiilor în numele autorității contractante sunt recunoscute drept cheltuieli eligibile în structura de cost. Autoritatea va finanța Costurile de Capital (CAPEX) prin alocatii bugetare, făcând uz de o procedură de plată separată (legală).

**În cazul investițiilor cu fonduri UE și IFI**, specificația referitoare la costul eligibil va fi adaptată pe baza prevederii Contractului de finanțare/Acordului de credit/etc. și **pe baza Ordonanței de Guvern nr. 198/2005** privind crearea, furnizarea și utilizarea Fondului întreținere, înlocuirea și elaborarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii serviciilor publice care primesc ajutoare de la UE.

### 3.12 Indicatori de calitate și calcularea penalităților

Modelul de CSP cuprinde 10+1 indicatori de performanță care să fie utilizați pentru evaluarea calității și performanței (10, așa cum prevede legislația română și Indicele de Satisfacție al Pasagerilor (ISP). Calculul penalităților se face pe baza comparației cu două niveluri ale indicatorului:

- Nivelul acceptat: nivelul sub care operatorul nu va fi penalizat
- Nivelul maxim (minim în cazul ISP): nivelul maxim permis fără consecințe majore (încălcare). În cazurile de depășire a nivelului maxim (minim), se vor aplica de asemenea penalități. Pentru un număr definit de încălcări anuale, există clauze de terminare a contractului.
- Între aceste două niveluri se vor aplica penalități.

Motivația pentru această metodologie este de a:

- Permite o flexibilitate operatorului în cursul operării;



- 
- Permite Autorității contractante implementarea propriei politici în termeni de flexibilitate a operatorului și implementarea obiectivelor specifice (ponderea fiecărui indicator va reflecta importanța acordată de Autoritatea contractantă unui domeniu sau altuia: scăderea vârstei vehiculului, respectarea Planului de transport, etc.).

Autoritățile contractante, în funcție de situația concretă a stării transportului public local, de obiectivele propuse în domeniul îmbunătățirii serviciului de transport public, vor adopta ponderea indicatorilor și nivelele de praguri pentru aceștia.

Autoritățile contractante pot propune și monitorizarea și evaluarea și a altor indicatori de performanță, unii dintre ei care să vizeze și performanța în exploatarea operatorului (exemplu: gradul de utilizare a parcului, pe fiecare mod de transport în parte, raportul număr soferi/vatmani la număr personal indirect, etc.).

### **3.13 Mecanismul plăților compensațiilor și evitarea supracompensării**

Plata compensației către Operator va avea loc lunar, și va fi efectuată numai luând în calcul în formula compensării costul/km contractat înmulțit cu numărul de km efectivi pe vehicul (fără nicio comparație cu contabilitatea costurilor lunare). Anual, se vor verifica regulile contabile de înregistrare pe moduri și activități, iar costurile Operatorului aferente obligației de serviciu public (de către un auditor extern) se vor compara cu sumele compensației deja achitate.

Auditul și controlul compensațiilor acordate va fi efectuat anual de către un auditor extern. În măsura în care autoritatea contractantă are organizat un compartiment de audit public intern, conform prevederilor din Legea nr.672/2002 privind auditul public intern, aceasta poate utiliza competența legală a acestei structuri de a audita activitățile financiare sau cu implicații financiare desfășurate la nivelul autorității, din momentul constituirii angajamentelor până la utilizarea fondurilor de către beneficiarii finali, inclusiv a fondurilor provenite din finanțare externă și, implicit, de a oferi o asigurare rezonabilă managementului ca principalele elemente de natură financiară aferente contractului -compensatie, costul pe km etc.- și nu numai, sunt stabilite cu respectarea tuturor prevederilor legale și contractuale incidente.

Compensația calculată pe baza costurilor auditate reale va fi comparată cu compensarea plătită lunar în scopul de a evita supracompensarea.

### **3.14 Mecanism de monitorizare**

**Datele pentru monitorizarea și evaluarea** indicatorilor provin din rapoartele operatorului, sistemul de emisie bilete și sondajele trimestriale (pentru diferența tarifară, alocarea veniturilor și unii indicatori), controalele reprezentanților autorității contractante, controalele și rapoartele altor instituții cu rol de control.

De evidențiat este importanța prioritizării investițiilor autorităților contractante în implementarea unui sistem de e-ticketing integrat la nivelul teritoriului administrativ, și a unui sistem de management al traficului, componente esențiale pentru furnizarea datelor și monitorizarea operării.

---

### **3.15 Alte activități**

S-au introdus în contract prevederi în vederea evitării ca acea compensație primită pentru o obligație a serviciului public să fie utilizată pentru subvenționarea activităților comerciale.

Dacă un operator desfășoară de asemenea activități comerciale suplimentare, este necesar să se asigure că suma aferentă compensației publice pe care o primește nu este utilizată pentru consolidarea poziției sale concurențiale în cadrul activităților comerciale suplimentare. În acest context, Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 stabilește regulile pentru evitarea subvenționării activităților comerciale cu venituri provenite din operațiunile serviciului public. Aceste reguli constau, în esență, în separarea contabilă între două tipuri de activități (serviciu public și comercial) și o metodă adecvată de alocare a costurilor care reflectă costurile reale ale prestării serviciului public

Obligația menținerii unei contabilități separate pentru fiecare contract de servicii publice al operatorului și fiecare altă activitate a fost prevăzută în contractul propus.

### **3.16 Marketing**

Implementarea unei politici de marketing reprezintă un instrument de creștere a veniturilor (riscul de colectare a veniturilor este în sarcina Autorității Contractante) și un Plan de marketing ar trebui să fie elaborat de către Autoritatea Contractantă, iar parti din acesta să fie în sarcina Operatorului. Activitatea de Marketing va fi îndeplinită de către entitatea care gestionează sistemul de taxare integrat, aceasta activitate având rolul și de a crește veniturile din vânzarea de titluri, iar costurile acestei activități vor fi eligibile pentru formula compensației. Costurile eligibile vor fi considerate astfel pe baza Planului de marketing anual. În funcție de situația adoptată, se va adapta contractul corespunzător acesteia.

### **3.17 Infrastructura de transport**

Operatorul administrează infrastructura de operare, care reprezintă infrastructura de transport concesionată în scopul prestării Serviciului de transport public local și/sau infrastructura proprie utilizată pentru prestarea serviciului.

Infrastructura proprie a operatorului poate fi reprezentată de depouri, cale de rulare și catenara în depou, garaje, etc, care se află în patrimoniul propriu al operatorului.

Infrastructura de transport concesionată cuprinde calea de rulare și catenara în afara depoului, stații, alte mijloace fixe aflate în domeniul public sau privat al autorității contractante. Stațiile, panourile publicitare din stații și marcajele/ semnalistica aferentă a transportului public vor fi în administrarea operatorului, dacă nu se stabilește altfel în contract.

Autoritatea Contractantă administrează infrastructura rutieră. Infrastructura rutieră constă în infrastructura de transport, utilizată de Operator pentru efectuarea Serviciului de transport public local (străzi, semafoare, semnalistica rutieră etc). Responsabilitatea întreținerii infrastructurii rutiere (dezapezire, întreținere rigole, curățenie și salubritate, etc.) este obligația Autorității Contractante sau a altor Autorități Publice competente: CNADNR, Consiliul Județean, etc.

---

### **3.18 Operatiuni lunare, trimestriale si anuale realizate de catre partile contractante**

O prezentare schematica a operatiunilor lunare, trimestriale si anuale realizate in cadrul contractului este prezentata in **Anexele 1 si 2**. Adaptarea termenelor pentru realizarea operatiunilor este posibila cu respectarea corelatiilor intre acestea, astfel incat sa se permita realizarea decontarii conform formulei de compensare din contract.

## **4 Actiuni necesare pentru incheierea contractelor de servicii publice**

Există câteva tipuri de actiuni viitoare necesare pentru încheierea contractelor de servicii publice, utilizând Modelului de Contract de Servicii Publice propus:

- Decizionale
  - i. **Analiza situatiei actuale la nivelul teritoriului in competenta autoritatii contractante si elaborarea unei strategii de contractare a serviciilor de transport public integrate pe teritoriul administrativ al acesteia.**

Aceasta etapa defineste modalitatea de atribuire a gestiunii serviciului pentru fiecare traseu si numarul necesar de proceduri de licitatie ce se vor desfasura. Concret, sunt stabilite traseele ce vor fi atribuite direct catre operatorul public si traseele atribuite pe baza de competitie si operate de catre operatori societati private. Totodata, se stabileste numarul de grupe de trasee. Deasemenea, se stabileste politica municipalitatii privind contractarea transportului public: durata, pasi, plan de actiuni si termene pentru asigurarea incheierii inainte de finalizarea contractelor in vigoare si respectarea termenelor impuse pentru publicitate.

- ii. **Aprobarea de catre Consiliul Local /Adunarea Generala a ADI de transport a documentelor necesare inceperii procedurilor de atribuire a contractelor de delegare, conform Legii 51/ 2006 si a Ordinului ANRSC 262/ 2007:**

- a) studiul de oportunitate
- b) hotararea Consiliului Local de stabilire a modalitatii de gestiune a serviciului;
- c) proiectul contractului de servicii publice
- d) caietul de sarcini al transportului public local incluzand Programul de transport public
- e) regulamentul pentru efectuarea transportului public local
- f) cerintele privind eligibilitatea
- g) criteriile de selectie a ofertelor.

Punctele f si g se aplica doar pentru procedura de atribuire competitiva.

---

- Privind publicitatea

In ceea ce priveste formalitatile publicitare ale procedurii de atribuire, **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007** prevede un termen de 1 an inaintea atribuirii pentru ca autoritatea publica sa publice in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene documente continând informatiile urmatoare: numele si adresa autoritatii competente, tipul de compensare vizat, serviciile si domeniile acoperite potential de compensare. In situatia luarii unor masuri de urgenta in cazul unei perturbari a serviciilor sau in cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbari, durata contractului este de maxim 2 ani si nu se mai face publicitate cu 1 an inainte.

Acelasi regulament obliga fiecare autoritate competenta sa publice **anual un raport cumulativ privind obligatiile de serviciu public** pentru care este raspunzatoare, operatorii de serviciu public selectati, precum si platile compensatorii si drepturile exclusive acordate operatorilor de servicii publice. Raportul in cauza trebuie sa faca distinctia intre transportul cu autobuzul si transportul pe sine, sa permita monitorizarea si evaluarea functionarii, a calitatii si a finantarii retelei de transport in comun si sa furnizeze, daca este cazul, informatii cu privire la natura si intinderea eventualelor drepturi exclusive acordate.

Comisia intelege termenul „raport cumulativ” in sensul in care o autoritate competenta ar trebui sa publice un raport cuprinzator cu privire la toate contractele de servicii publice pe care le-a acordat, iar aceste contracte ar trebui sa fie identificate in mod individual. Informatiile furnizate trebuie sa se refere, prin urmare, nu doar la valorile totale, ci la fiecare contract in parte, asigurând, in acelasi timp, protectia intereselor comerciale legitime ale operatorilor in cauza.

Operatorii de transport public trebuie sa furnizeze toate informatiile si datele autoritatii competente, pentru a-i permite acesteia din urma sa isi respecte obligatiile de publicare.

Pentru asigurarea transparentei procedurii de atribuire, trebuie avute in vedere termenele pentru **consultare publica** necesar a fi respectate pentru aprobarea documentelor respective in Consiliul Local (30 zile).

In ceea ce priveste **publicitatea conform legislatiei nationale**, aceasta este obligatorie pentru atribuirea competitiva si prevede publicarea anuntului de licitatie in :

- Monitorul Oficial partea a IV-a ,
- Un cotidian de circulatia nationala
- Un cotidian local
- Jurnalul Oficial al Comunitatii Europene (optional)

Termenul de depunere al ofertelor este de minim 30 zile si maxim 60 zile de la data publicarii.

- Organizatorice:

Masurile clasificate in aceasta categorie urmaresc pregatirea personalului Autoritatii contractante si a instrumentelor interne necesare pentru restructurarea sistemului de transport, inceperea procedurii de atribuire si a procesului de monitorizare a contractului si de asemenea pentru monitorizarea compensatiei si verificarea compensatiei in exces, a compensatiei in minus, a subventiilor de stat, etc. Cele mai importante masuri sunt:

- 
- **Implementarea instrumentelor (software, instructiuni, metodologii)** pentru gestionarea corespunzatoare a contractelor la nivelul Autoritatii contractante.
  - **Cresterea capacitatii personalului** (prin formare si programe de schimb de experienta) pentru incheierea si monitorizarea contractelor.
  - **Crearea unor noi solutii institutionale**, pe baza bunelor practici europene, adaptate la caracteristicile locale ale sistemului de transport, operator si autoritatea contractanta, in vederea cresterii eficientei gestionarii intregului sistem.

Planul de actiuni cu duratele estimate si responsabilitatile in pregatirea incheierii unui contract de servicii publice este prezentat in **Anexa 3**.

In **Anexa 4** este prezentat calendarul procedurii competitive de atribuire a unui traseu de autobuz. Durata maxima necesara desfasurarii unei proceduri de atribuire competitiva este de aproximativ 6,5 luni, incepand cu data constituirii Comisiei de atribuire (deci fara durata necesara aprobarii documentelor necesare procedurii).

In **Anexa 5** este prezentat Formularul de publicitate necesar a fi completat si publicat in Jurnalul Uniunii Europene pentru intentia de atribuire directa sau competitiva.

## ANEXA 1 - OPERATIUNI LUNARE REALIZATE IN CADRUL CSP

### Operatiuni lunare

Responsabil	Obiectiv	Luna precedenta				Luna curenta																															Luna urmatoare																																		
		28	29	30	31	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	1	2	3	4																															
Operator	Diferente de tarif					Factura pentru diferenta de tarif pe luna precedenta																																																																	
Autoritate		Plata efectuata in maxim 15 zile de la primirea facturii																																																																					
Operator	Venituri din tarife aferente Operatorului					Factura pentru veniturile din tarife aferente operatorului privat																																																																	
Operator taxare		Plata efectuata in maxim 15 zile de la primirea facturii																																																																					
Operator	Compensatie					Intocmire Raport Lunar de Constatare																																																																	
Autoritate + Operator		Semnare Raport Lunar de Constatare																																																																					
Operator		Emitere Factura in maxim 5 zile de la semnarea Raportului Lunar de Constatare																																																																					
Autoritate		Plata efectuata in maxim 5 zile de la emiterea Facturii																																																																					
Operator	Evaluare indicatori					Elaborare Raport cu Informatii pe baza carora Autoritatea Contractanta evalueaza indeplinirea Indicatorilor de Performanta																																																																	

Operator taxare= entitatea care gestioneaza sistemul de taxare integrat ( autoritatea contractanta/operator municipal/ operator specializat)

## ANEXA 2 - OPERATIUNI ANUALE SI TRIMESTRIALE REALIZATE IN CADRUL CSP

### Operatiuni anuale si trimestriale

Responsabil	Obiectiv	Anul precedent		Anul curent												Anul urmator		
		Nov	Dec	Ian	Feb	Mar	Apr	Mai	Iun	Iul	Aug	Sept	Oct	Nov	Dec	Ian		
Operator	Redeventa																	Pentru trimestrul precedent
Operator	Garantia																	Pentru trimestrul curent
Autoritate	Stabilire profit rezonabil																	Pentru anul in curs
Autoritate	Elaborare Program de Transport			Elaboreaza si trimite propunerea de Program de Transport														
Operator				Face propuneri de amendamente la proiectul de Program de Transport														
Autoritate				Comunica acceptarea sau respingerea propunerilor de amendamente														
Operator				Dezbate si aproba Programul de Transport atribuit Operatorului														
Operator	Plan de Marketing			Elaboreaza Planul de Marketing si il supune spre aprobare Autoritatii														
Autoritate				Aproba Planul de Marketing														
Operator	Raport anual			Elaboreaza si preda Raportul Anual pentru anul anterior, inclusiv situatiile financiare auditate														
Operator	Raport bilete			Raport vanzare bilete (la cererea Autoritatii)														

### ANEXA 3 - PLAN DE ACTIUNI DETALIAT

Activitatea	Durata	Responsabilitati
<p><b>Pregatirea documentelor si realizarea actiunilor necesare incheierii contractului de delegare a serviciilor publice de transport (analiza situatiei existente, stabilire/adaptare Plan de transport, calcul cost/km, stabilire durata contract si strategie de contractare)</b></p>	<p><b>1 - 6 luni</b> (functie de situatia concreta si strategiile de contractare adoptate)</p>	<p><u>Pregatire:</u> Autoritatea de autorizare, Compartimente din cadrul Autoritatii Contractante, Operator public consultant (extern)</p>
<p><b>Aprobarea de catre Consiliul Local a strategiei de contractare si a documentelor necesare inceperii procedurilor de atribuire a contractelor de delegare, conform Legii 51/ 2006 si a Ordinului ANRSC 262/ 2007:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) studiul de oportunitate</li> <li>b) hotararea Consiliului Local de stabilire a modalitatii de gestiune a serviciului;</li> <li>c) proiectul contractului de servicii publice</li> <li>d) caietul de sarcini al transportului public local incluzand Programul de transport public</li> <li>e) regulamentul pentru efectuarea transportului public local</li> <li>f) cerintele privind eligibilitatea</li> <li>g) criteriile de selectie a ofertelor.</li> </ul>	<p><b>1 luna</b></p>	<p><u>Pregatire:</u> Autoritatea de Autorizare <u>Aprobare:</u> Consiliului Local</p>
<p><b>Publicare in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a Intentiei de contractare a serviciilor publice de transport</b></p>	<p><b>0,5 luni</b> (termen: <u>cu un an anterior datei de atribuire</u>)</p>	<p>Autoritatea de autorizare</p>
<p><b>Definitivare documente necesare incheierii contractului de delegare a serviciilor publice de transport</b></p>	<p><b>3 luni</b></p>	<p>Autoritatea de</p>



		autorizare
<b>Constituirea comisie de atribuire</b>	<b>0,5 luni</b>	<u>Pregatire:</u> Autoritatea de Autorizare <u>Decizie:</u> Primar
<b>Desfasurare procedura de atribuire competitiva</b>	<b>6,5 luni</b>	Autoritatea Contractanta si Operator
<b>Aprobarea atribuirii contractului de servicii ca urmare a finalizarii procedurii de atribuire</b>	<b>1 luna</b>	<u>Pregatire:</u> Autoritatea de Autorizare <u>Hotarare:</u> Consiliu Local
<b>Semnare contract de servicii publice</b>	<b>0,5 luna</b>	Primar Reprezentanti Operatori
<b>Publicare in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unui raport cumulativ privind obligatiile de serviciu public contractate</b>	<b>0,5 luni</b>	Autoritatea de autorizare

Unele dintre activitatile mentionate se pot desfasura in paralel. Durata minima de pregatire a unui contract de servicii publice astfel incat sa se respecte obligatiile impuse de regulamentul (CE) nr. 1370/2007 este de aproximativ 1 an si 8 luni.



# ANEXA 5 - Notificare prealabilă pentru atribuirea contractului de servicii publice

Formularul standard de notificare potrivit Articolului 7 (2) al Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, care trebuie publicat cu un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura de licitație sau înainte de atribuirea directă, în Suplimentul Jurnalului Oficial al Uniunii Europene.



## Biroul de publicare a Suplimentului Jurnalului Oficial al Uniunii Europene

2, rue Mercier, 2985 Luxembourg, Luxembourg

E-mail: [ojis@publications.europa.eu](mailto:ojis@publications.europa.eu)

Informații și formulare on-line: <http://simap.europa.eu>

## Anunț de informare prealabilă privind un contract de servicii publice<sup>1</sup>

Formularul standard de notificare în temeiul articolului 7 alineatul (2) din Regulamentul 1370/2007 ce trebuie publicat în Suplimentul la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau de atribuirea directă.<sup>2</sup>

### Secțiunea I: Autoritatea competentă

#### I.1) Denumire, adrese și punct(e) de contact

Denumire oficială:		Număr național de identificare:	
Adresă:			
Localitate:		Cod poștal:	Țară:
Punct(e) de contact:		Telefon:	
În atenția:			
E-mail:		Fax:	
Adresă (adrese) Internet			
Adresa generală a autorității contractante: (URL)			
Acces electronic la informații: (URL)			
Transmitere electronică a ofertelor și a cererilor de participare: (URL)			
Alte informații pot fi obținute de la			
<input type="radio"/> Punctul (punctele) de contact menționat(e) anterior		<input type="radio"/> Altele (completați anexa A.I)	

#### I.2) Tipul autorității competente

<input type="radio"/> Minister sau orice altă autoritate națională sau federală, inclusiv subdiviziunile regionale sau locale ale acestora	<input type="radio"/> Organism de drept public
<input type="radio"/> Agenție/birou național sau federal	<input type="radio"/> Instituție/agenție europeană sau organizație internațională
<input type="radio"/> Autoritate regională sau locală	<input type="radio"/> Altele: (precizați)
<input type="radio"/> Agenție/birou regional sau local	

#### I.3) Activitate principală

<input type="checkbox"/> Servicii feroviare
<input type="checkbox"/> Servicii de transport pe căi ferate urbane/cu metroul ușor, cu metroul, cu troleibuzul sau cu autobuzul
<input type="checkbox"/> Căi navigabile maritime sau interioare
<input type="checkbox"/> Altele: (precizați)

#### I.4) Atribuirea contractului în numele altor autorități competente

Autoritatea competentă acționează în numele altor autorități competente <input type="radio"/> da <input type="radio"/> nu (dacă da, informații suplimentare privind respectivele autorități competente pot fi furnizate în anexa A.II)
---

## Secțiunea II: Obiectul contractului

### II.1) Descriere

<b>II.1.1) Denumirea atribuită contractului:</b>		
<b>II.1.2) Tipul contractului, domeniul (domeniile) acoperit(e) de serviciul public de transport</b>		
Categoria de servicii nr: T-[ ][ ] (Pentru categoriile de servicii, consultați anexa B) Categoria de servicii nr: T-[ ][ ] Categoria de servicii nr: T-[ ][ ]  Domenii acoperite de serviciile publice de transport:  Cod NUTS [ ][ ][ ][ ][ ] Cod NUTS [ ][ ][ ][ ][ ] Cod NUTS [ ][ ][ ][ ][ ] Cod NUTS [ ][ ][ ][ ][ ] (a se adăuga coduri NUTS, dacă este necesar)		
<b>II.1.3) Descrierea succintă a contractului:</b>		
<b>II.1.4) Clasificare CPV (Vocabularul comun privind achizițiile publice)</b>		
	Vocabular principal	Vocabular suplimentar (dacă este cazul)
Obiect principal	[ ][ ]-[ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ]	[ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ] [ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ]
Obiect(e) suplimentar(e)	[ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ]	[ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ] [ ][ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ]
	[ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ]	[ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ] [ ][ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ]
	[ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ]	[ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ] [ ][ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ]
	[ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ]	[ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ] [ ][ ][ ][ ][ ][ ]-[ ][ ][ ][ ][ ]
<b>II.1.5) Informații privind subcontractarea</b>		
Este prevăzută subcontractarea <input type="radio"/> da <input type="radio"/> nu (dacă da) Valoarea sau procentul din contract care ar putea fi subcontractat unor terți: procentul minim: [ ][ ][ ](%), procentul maxim: [ ][ ][ ](%) din valoarea contractului. sau <input type="checkbox"/> Nu se cunoaște		
Descriere succintă a valorii/procentului din contract care urmează să fie subcontractat:		

### II.2) Cantitatea și/sau valoarea serviciilor\*

Descriere:  km de servicii publice de transport de călători: [ ] ]  Cost estimat fără TVA: (numai în cifre) [ ] Monedă: [ ][ ][ ] sau Intervalul: între [ ] și [ ] Monedă: [ ][ ][ ]
--

## Secțiunea III: Informații juridice, economice, financiare și tehnice\*

### III.1) Condiții referitoare la contract

<b>III.1.1) Parametri de cost pentru plata compensațiilor:</b>
<b>III.1.2) Informații privind drepturile exclusive</b> Drepturile exclusive sunt acordate <input type="radio"/> da <input type="radio"/> nu (dacă da) Specificarea dreptului exclusiv acordat:
<b>III.1.3) Alocarea veniturilor încasate din vânzarea de bilete</b> Procentajul alocat operatorului: [ ] [ ] [ ] (%) (restul se consideră a fi atribuit autorității competente)
<b>III.1.4) Standarde sociale</b> (transfer de personal conform Directivei 2001/23/CE) Lista de standarde solicitate (incluzând personalul în cauză, detaliile privind drepturile și obligațiile contractuale ale acestuia și condițiile în care angajații sunt considerați ca fiind legați de serviciile respective):
<b>III.1.5) Obligații de serviciu public</b> Specificați:
<b>III.1.6) Alte condiții speciale</b> Executarea contractului este supusă unor condiții speciale <input type="radio"/> da <input type="radio"/> nu (dacă da) Descrierea condițiilor speciale:

### III.2) Condiții de participare

<b>III.2.1) Capacitatea economică și financiară</b>	
Informații și formalități necesare pentru evaluarea respectării cerințelor:	Nivel(uri) minim(e) necesar(e):
<b>III.2.2) Cerințe tehnice</b>	
Informații și formalități necesare pentru evaluarea respectării cerințelor:	Nivel(uri) minim(e) necesar(e):

---

### III.3) Obiective de calitate pentru contractele de servicii

<input type="checkbox"/> Descriere:
<input type="checkbox"/> Informațiile și legitimațiile de călătorie:
<input type="checkbox"/> Punctualitatea și fiabilitatea:
<input type="checkbox"/> Anularea serviciilor:
<input type="checkbox"/> Retribuții și sancțiuni:
<input type="checkbox"/> Stadiul de curățenie a materialului rulant și a echipamentelor gărilor:
<input type="checkbox"/> Evaluarea satisfacției clienților:
<input type="checkbox"/> Tratarea plângerilor:
<input type="checkbox"/> Asistența acordată persoanelor cu mobilitate redusă:
<input type="checkbox"/> Altele:

## Secțiunea IV: Procedură

### IV.1) Tipul procedurii

<input type="radio"/> Deschisă	
Atribuirii directe	<input type="radio"/> unui operator intern [articolul 5 alineatul (2) din 1370/2007] <input type="radio"/> a unui contract de mică anvergură [articolul 5 alineatul (4) din 1370/2007] <input type="radio"/> a unui contract de mică anvergură unei întreprinderi mici și mijlocii [articolul 5 alineatul (4) al doilea paragraf din Regulamentul 1370/2007] <input type="radio"/> în baza unei măsuri de urgență [articolul 5 alineatul (5) din 1370/2007] <input type="radio"/> pentru transport feroviar [articolul 5 alineatul (6) din 1370/2007]
<i>În mod voluntar, indicați numele și adresa operatorului selectat în secțiunea V</i>	

### IV.2) Criterii de atribuire\*

<b>IV.2.1) Criterii de atribuire</b> (doar în cazul unei proceduri deschise)			
<input type="radio"/> Cel mai mic preț sau Oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic în ceea ce privește			
<input type="radio"/> criteriile menționate în continuare (criteriile de atribuire trebuie indicate împreună cu ponderea lor sau în ordine descrescătoare a priorității, în cazul în care nu se poate stabili o pondere din motive demonstrabile)			
<input type="radio"/> criteriile enunțate în caietul de sarcini, în invitația de prezentare a unei oferte sau de participare la negociere sau în documentul descriptiv			
Criterii	Pondere	Criterii	Pondere
1. [ ]	[ ]	6. [ ]	[ ]
2. [ ]	[ ]	7. [ ]	[ ]
3. [ ]	[ ]	8. [ ]	[ ]
4. [ ]	[ ]	9. [ ]	[ ]
5. [ ]	[ ]	10. [ ]	[ ]
<b>IV.2.2) Informații despre licitația electronică</b> Se va organiza o licitație electronică <input type="radio"/> da <input type="radio"/> nu (dacă da) Informații suplimentare despre licitația electronică:			

### IV.3) Informații administrative\* (doar în cazul unei proceduri deschise)

<b>IV.3.1) Număr de referință al dosarului:</b>	
<b>IV.3.2) Condiții de obținere a caietului de sarcini și a documentelor suplimentare</b> Termen limită pentru primirea cererilor de documente sau de acces la documente Data: [ ]/[ ]/[ ] [ ]:[ ] (zz/ll/aaaa) Ora: [ ]:[ ]	
Adresa platformei e-tendering: (URL) (dacă se cunoaște; indicați URL-ul pentru a accesa direct documentele aferente acestei licitații)	
Documente contra cost <input type="radio"/> da <input type="radio"/> nu (dacă da, numai în cifre) Preț: [ ] Monedă: [ ]	
Condiții și modalitate de plată:	
<b>IV.3.3) Termen limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare</b> Data: [ ]/[ ]/[ ] [ ]:[ ] (zz/ll/aaaa) Ora: [ ]:[ ]	
<b>IV.3.4) Limba sau limbile în care poate fi redactată oferta sau cererea de participare</b> <input type="radio"/> Orice limbă oficială a UE <input type="radio"/> Limbile oficiale ale UE: <input type="checkbox"/> Altele:	
<b>IV.3.5) Perioada minimă pe parcursul căreia ofertantul trebuie să își mențină oferta</b> până la: [ ]/[ ]/[ ] [ ]:[ ] (zz/ll/aaaa) sau Durata în luni: [ ] sau în zile: [ ] (de la termenul limită de primire a ofertelor)	
<b>IV.3.6) Condiții de deschidere a ofertelor</b> Data: [ ]/[ ]/[ ] [ ]:[ ] (zz/ll/aaaa) Ora: [ ]:[ ] Locul: [ ]	
Persoane autorizate să asiste la deschiderea ofertelor <input type="radio"/> da <input type="radio"/> nu (dacă da) Informații suplimentare despre persoanele autorizate și procedura de deschidere:	

**Secțiunea V: Atribuirea contractului\*** (În cazul unei proceduri de atribuire directă)

<b>Numele și adresa operatorului selectat</b>		
Denumire oficială:		
Adresă:		
Localitate:	Cod poștal:	Țară:
E-mail:		Telefon:
Adresă Internet: (URL)		Fax:

**Secțiunea VI: Informații complementare\*****VI.1) Informații suplimentare:**

--

**VI.2) Căi de atac**

<b>VI.2.1) Organismul competent pentru căile de atac</b>		
Denumire oficială:		
Adresă:		
Localitate:	Cod poștal:	Țară:
E-mail:		Telefon:
Adresă Internet: (URL)		Fax:
<b>Organismul competent pentru procedurile de mediere</b>		
Denumire oficială:		
Adresă:		
Localitate:	Cod poștal:	Țară:
E-mail:		Telefon:
Adresă Internet: (URL)		Fax:
<b>VI.2.2) Utilizarea căilor de atac</b>		
Precizări privind termenele limită de exercitare a căilor de atac:		
<b>VI.2.3) Serviciul de la care se pot obține informații privind utilizarea căilor de atac</b>		
Denumire oficială:		
Adresă:		
Localitate:	Cod poștal:	Țară:
E-mail:		Telefon:
Adresă Internet: (URL)		Fax:

**VI.3) Notificarea atribuirii**

Data estimată a publicării: [ ]/[ ]/[ ] (zz/ll/aaaa)	
Anunțul de atribuire a contractului va fi publicat în Suplimentul la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene <input type="radio"/> da <input type="radio"/> nu	
<i>(dacă nu și dacă contractul este legat de activități feroviare)</i>	
Mijloace de publicare	Titlul (titlurile) jurnalului (jurnalelor):
<input type="checkbox"/> jurnal	Adresă Internet: (URL)
<input type="checkbox"/> site	
<input type="checkbox"/> Altele:	

**VI.4) Data expedierii prezentului anunț:** [ ]/[ ]/[ ] (zz/ll/aaaa)



## Anexa A

### Adrese suplimentare și puncte de contact

#### I) Adrese și puncte de contact de la care se pot obține informații suplimentare

Denumire oficială:		Număr național de identificare:
Adresă:		
Localitate:	Cod poștal:	Țară:
Punct(e) de contact: În atenția:		Telefon:
E-mail:		Fax:
Adresă Internet: (URL)		

#### II) Adresa celeilalte autorități competente în numele căreia acționează autoritatea competentă

Denumire oficială:		Număr național de identificare:
Adresă:		
Localitate:	Cod poștal:	Țară:

----- (Utilizați această anexă de câte ori este necesar) -----

## Anexa B

### Categorii de servicii la care se face referire în secțiunea II: Obiectul contractului

Categoria nr <sup>4</sup>	Descriere
T-01	Servicii de transport feroviar
T-02	Servicii de transport maritim și pe căi navigabile interioare
T-03	Servicii de transport cu metroul
T-04	Servicii de transport cu tramvaiul
T-05	Servicii de transport cu autobuzul (urban/regional)
T-06	Servicii de transport cu autocarul (pe distanță lungă)
T-07	Servicii de transport cu troleibuzul
T-08	Servicii de transport cu metroul ușor
T-99	Alte servicii de transport