ROMÂNIA
JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN
PRIMĂRIA ORAȘULUI BOCȘA
COMPARTIMENTUL INFORMARE
ȘI RELAȚII CU PUBLICUL
NR. 5570 / 14.04.2020

ANUNȚ

Vă aducem la cunoştinţă faptul că, în conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, s-a elaborat următorul proiect de hotărâre:

1. **PROIECT HOTĂRÂRE privind aprobarea delegării directe a gestiunii serviciului de transport public local din Orașul Bocșa, aprobarea *„Studiului de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local în Orașul Bocșa, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007"* și aprobarea propunerii de Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin gestiune directă în Orașul Bocșa, inclusiv anexele acestuia**

Proiectele de hotărâre le dăm publicităţii prin afişare la sediul Primăriei Oraşului Bocşa, pe site-ul Primăriei Oraşului Bocşa (www.orasulbocsa.ro)

În continuarea acestui anunţ, vă redăm integral:

- Studiul de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public în Oraşul Bocşaîn conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007;
- Referatul de aprobare al proiectului de hotărâre
- Textul complet al proiectului de hotărâre **privind aprobarea delegării directe a gestiunii serviciului de transport public local din Orașul Bocșa, aprobarea *„Studiului de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local în Orașul Bocșa, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007"* și aprobarea propunerii de Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin gestiune directă în Orașul Bocșa, inclusiv anexele acestuia**

Totodată vă aducem la cunoştinţă faptul că cei interesaţi pot trimite în scris – on line, propuneri, sugestii, opinii cu valoarea de recomandare privind proiectul de hotărâre enunţat mai sus, până la data de 21.05.2020 pe email -ul Primăriei Orașului Bocșa, prin completarea unui formular.

PRIMAR
EUGEN GABRIEL OSMĂNEANȚU

ROMÂNIA PRIMĂRIA ORAȘ BOCȘA 1 Jud. CARAȘ-SEVERIN

ROMÂNIA
JUDEȚUL CARAȘ - SEVERIN
ORAȘUL BOCȘA
PRIMAR

Nr. 5569 / 14.04.2020

REFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea delegării directe a gestiunii serviciului de transport public local din Orașul Bocșa, aprobarea *„Studiului de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local în Orașul Bocșa, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007"* și aprobarea propunerii de Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin gestiune directă **în Orașul Bocșa, inclusiv anexele acestuia**

Serviciul de transport public de călători face parte din sfera serviciilor comunitare de utilităţi publice, domeniu de activitate definit şi reglementat prin Legea serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006, republicată, care constituie legea-cadru în materia serviciilor comunitare de utilităţi publice, şi, de asemenea, transportul public de călători este reglementat în legislaţia internă prin Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările si completările ulterioare,

În legislaţia europeană transportul public de călători este reglementat prin Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată şi rutier şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007.

Oraşul Bocşa are în derulare proiectului *„Modernizare pista de biciclete şi infrastructura pietonală, Modernizare autobază şi staţii de autobuze pentru transportul de călători"*, finanţat prin Programul Operaţional Regional 2014-2020, Axa prioritară 3 – Sprijinirea tranziţiei către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiţii 4E – Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilităţii urbane multimodale durabile şi a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectiv specific 3.2 – *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate de planurile de mobilitate urbană durabilă*, cod SMIS 2014+:12204.

Obiectivele proiectului cuprind investiţii în toate componentele sistemului de transport public local al Oraşului Bocşa, şi anume: investiţii în infrastructură (construire autobază, amenajarea de staţii de transport public local), investiţii în mijloacele de transport (achiziţia de 4 autobuze ecologice de transport local), investiţii în sisteme inteligente de transport (implementarea unui sistem de e-ticketing).

Având în vedere că proiectul prevede investiţii în componentele sistemului de transport public local de călători puse la dispoziţia operatorului de transport public (autovehicule, staţii, autobază, terminale etc.), în calitate de beneficiar al proiectului, **Oraşul Bocşa şi-a asumat că va prezenta un contract de servicii public/hotărâre privind darea în administrare a prestării serviciului de transport public local, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 şi ale Legii nr. 51/2006 republicată, cu modificările şi completările ulterioare.**

Studiul de oportunitate propus spre aprobare analizează situaţia actuală a transportului la nivelul Oraşului Bocşa şi decide asupra modalităţii optime de delegare a gestiunii serviciului de

transport public, cu respectarea Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, precum şi a legislaţiei naţionale în domeniu.

În cazul gestiunii directe, studiul de oportunitate fundamentează necesitatea şi oportunitatea gestiunii directe a serviciului de transport public local de călători, în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi a Legii nr. 51/2006 actualizată, privind serviciile comunitare de utilităţi publice, art. 28, alin. (21) lit. b), prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de către un operator de transport.

Studiul de oportunitate s-a elaborat cu respectarea prescripţiilor Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 ce asigură cadrul legislativ la nivel european pe baza căruia să se acţioneze în domeniul transportului public de călători, în scopul garantării prestării unor servicii de interes general care să fie printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau cu costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acţiunea forţelor pieţei.

Regulamentul nr.1370/2007 nu cuprinde dispoziţii privitoare la modul de organizare şi gestionare a serviciilor de transport ce intră sub incidenţa sa, aceasta fiind de competenţa statelor membre, însă prevede posibilitatea statelor membre de a adopta „norme generale" definite la art. (2), lit. l) ca fiind măsuri care se aplică „în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de acelaşi fel într-o anumită zonă geografică şi pentru care este responsabilă o autoritate competentă". Astfel, întreaga legislaţie naţională ce reglementează sau are incidenţă în domeniul transportului ce intră sub incidenţa Regulamentului nr. 1370/2007 reprezintă „norme generale" în sensul acestuia.

În elaborarea studiului de oportunitate au fost respectate prevederile existente la nivel naţional, şi anume **Legea nr. 51 din 2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice** – cea care guvernează cadrul legislativ inclusiv pentru delegarea serviciului de transport ca serviciu de utilitate publică. În conformitate cu ***art. 8, alin. 1, din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilităţi publice, autorităţile administraţiei publice locale au competenţă exclusivă, în condiţiile legii, în tot ceea ce priveşte înfiinţarea, organizarea, coordonarea şi funcţionarea serviciilor de utilităţi publice, precum şi în ceea ce priveşte crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea şi exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităţilor administrativ-teritoriale aferente sistemelor de utilităţi publice.***

Această lege impune autorităţilor administraţiei publice locale să asigure elaborarea şi aprobarea în termen de 6 luni de la luarea deciziei privind delegarea gestiunii serviciilor ori de la primirea unei propuneri formulate de un investitor interesat, unui studiu de oportunitate pentru fundamentarea şi stabilirea soluţiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor, precum şi documentaţia de atribuire a contractului de delegare a gestiunii.

Conform art. 22 din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilităţi publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, gestiunea serviciilor de utilităţi publice se organizează în următoarele modalităţi:

a) gestiune directă;

b) gestiune delegată.

Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilităţi publice se stabileşte prin hotărârea consiliului local, în baza unui studiu de oportunitate, în funcţie de natura şi starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preţ/calitate, de interesele actuale şi de perspectivă ale

unităţilor administrativ-teritoriale, precum şi de mărimea şi complexitatea sistemelor de utilităţi publice.

Gestiunea serviciilor de utilităţi publice inclusiv a transportului public trebuie organizată şi realizată într-una dintre scenariile alternative de delegare, respectiv:

Scenariul 1 – Gestiune directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei;

Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal;

Scenariul 3 – Gestiune delegată către un Operator Privat.

Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 impune cerinţe specifice fiecăreia dintre cele două modalităţi de gestiune, permiţând autorităţilor să atribuie serviciile în mod direct unui operator sau să aplice o procedură competitivă.

Conform Studiului de oportunitate soluţia optimă privind modul de gestiune al serviciului şi de atribuire a contractului de delegare este gestiunea directă către o societate comercială controlată de autoritatea publică locală – TRANS LOC BOCŞA SRL, care întruneşte condiţiile pentru a i se atribui direct gestiunea, precum şi următoarele avantaje:

- UAT Oraşul Bocşa prin autoritatea deliberativă îşi păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor şi strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public şi a sistemului public de transport local de la nivelul oraşului, precum şi dreptul de a supraveghea şi controla modalitatea de desfăşurare a serviciului, deţinând control şi influenţă dominantă asupra operatorului în ce priveşte organizarea şi funcţionarea acestuia;
- nu este necesară realizarea procedurii de atribuire a serviciului public;
- din punct de vedere economic şi financiar, avantajul prim rezidă din faptul că UAT Oraşul Bocşa va avea un control superior al costurilor iar acoperirea diferenţei dintre venituri şi cheltuieli se va realiza direct din bugetul acesteia;
- societatea este deja înfiinţată.

Având în vedere cele mai sus prezentate, precum şi necesitatea aprobării unui **contract de servicii public/hotărâre privind darea în administrare a prestării serviciului de transport public local, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 şi ale Legii nr. 51/2006 republicată, cu modificările şi completările ulterioare** pentru transportul public local din Oraşul Bocşa, supun spre dezbatere şi aprobare Proiectul de hotărâre privind aprobarea delegării directe a gestiunii serviciului de transport public local din Oraşul Bocşa, aprobarea *„Studiului de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local în Oraşul Bocşa,* în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 şi aprobarea propunerii de Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin gestiune directă în Oraşul Bocşa, inclusiv a anexelor acestuia, am iniţiat prezentului proiect de hotărâre, ca fiind legal şi oportun, pe care îl supun spre dezbatere şi aprobare.

Solicit rapoarte de la Compartimentului Analize, Proiecte, Studii, Prognoze, Serviciul Economic, Compartimentul Autoritate Transport, Compartimentul Juridic şi de la comisiile de specialitate ale Consiliului local nr. 1, 2, 3 şi 4.

PRIMAR

CISMĂNEANŢU GABRIEL EUGEN

ROMÂNIA * PRIMĂRIA * ORAŞ BOCŞA 1 Jud. CARAŞ-SEVERIN

ROMÂNIA
JUDEȚUL CARAȘ SEVERIN
ORAȘUL BOCȘA
CONSILIUL LOCAL

AVIZAT,
SECRETAR GENERAL ORAȘ BOCȘA
Draghici Codruța Liliana

PROIECT
HOTĂRÂRE

Privind aprobarea delegării directe a gestiunii serviciului de transport public local din Orașul Bocșa, aprobarea *„Studiului de oportunitate privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local în Orașul Bocșa, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007"* și aprobarea propunerii de Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin gestiune directă **în Orașul Bocșa, inclusive anexele acestuia**

Consiliul Local al Orașului Bocșa întrunit în ședința ordinară,

Având în vedere Referatul de aprobare al Primarului orașului Bocșa, raportul de specialitate al Compartimentului Analize, Proiecte, Studii, Prognoze, prin care se propune adoptarea unei hotărâri pentru aprobarea *„Studiului de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local în conformitate cu prevederile Regulamentului(CE) nr.1370/2007"* și aprobarea propunerii de *Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local* prin gestiune directă în Orașul Bocșa, inclusiv anexele acestuia, precum și rapoartele de avizare ale comisiilor de specialitate ale Consiliului Local Bocșa,

Ținând seama de prevederile:

- Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogarea Regulamentelor (CE) nr.1191/69 și nr.1107/70 (JOL315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Regulamentului (UE) nr.1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilirea unor dispoziții commune privind Fondul European de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul European agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul European pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul European pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";
- Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economic și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr1080/2006;
- Prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările ulterioare, Partea a V-a – Reguli specific privind proprietatea public și privată a statului sau a unităților administrativ teritoriale,
- Prevederile Legii nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile art. 28 alin.(21) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Prevederile Legii 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;

- Prevederile Legiinr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic;
- Prevederile H.G. nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicarea prevederilor Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară af ondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Prevederile O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările şi completările ulterioare;
- Prevederile O.G. nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier şi pentru realizarea interfeţelor cu alte moduri de transport,cu modificările şi completările ulterioare;
- Prevederile O.G. nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenţionate de transport rutier intern şi de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
- Prevederile OUG nr. 77/2014 privind procedurile naţionale în domeniul ajutorului de stat, precum şi pentru modificarea şi completarea Legii concurenţei nr. 21/1996, cu modificările şi completările ulterioare;
- Prevederile OUG nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, cu modificările şi completările ulterioare;
- Prevederile Ordinului nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local şi a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Prevederile Ordinului nr. 353/2007 pentru aprobarea normelor de aplicarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Prevederile Ordinului nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.
- Raportul de avizare al comisiei de specialitate din cadrul Consiliului Local al Oraşului Bocşa;

În temeiul prevederilor art. 129, alin. (2), lit. d) coroborate cu alin. (7), lit. s) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările ulterioare,

Cu respectarea dispoziţiilor art. 139, alin. (3) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările ulterioare,

HOTĂRĂŞTE

Art. 1. (1) Se aprobă„***Studiul de oportunitate privind delegarea serviciului de transport public local de călători în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr.1370/200***", potrivit **Anexei nr. 1** care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

(2) Se aprobă ***Proiectul contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public*** local pe raza oraşului Bocşa, conform **Anexei nr. 2**, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

(3) Se aprobă ***Caietul de sarcini al Serviciului de transport public de călători*** pe raza administrativ teritorială a oraşului Bocşa, conform **Anexei nr. 3** care face parte integrantă din prezenta hotărâre

(4) Se aprobă ***Regulamentul Serviciului de transport public local de călători pe raza administrativ teritorială a oraşului Bocşa***, conform **Anexei nr. 4** care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se aprobă gestiunea directă a serviciului de transport local de călători, ca modalitate de operare şi administrare a serviciului de transport public local de călători în Oraşul Bocşa, prin atribuire directă către societatea TRANS LOC BOCŞA S.R.L.

Art. 3. Contractul de delegarea gestiunii între Oraşul Bocşa şi societatea TRANS LOC BOCŞA S.R.L. se va încheia după parcurgerea tuturor procedurilor prevăzute de legislaţia comunitară şi naţională.

Art. 4. Sursele de finanțare ale proiectului sunt Programul Operațional Regional 2014-2020 și bugetul local.

Art. 5. Cu ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri se încredințează primarul orașului Bocșa, Compartimentului Analize, Proiecte, Studii, Prognoze, Serviciul Economic și Compartimentului Autoritate Transport.

Art. 6. Secretarul general al orașului Bocșa va comunica prezenta hotărâre în cel mult 10 zile de la adoptare Primarului orașului Bocșa, Instituției Prefectului Județului Caraș-Severin, Serviciului Economic, Compartimentului Analize, Proiecte, Studii, Prognoze, Compartimentului Autoritate Transport, Serviciului Urbanism și Amenajarea Teritoriului,

Președinte de ședință

Contrasemnează
Secretar generalOrașBocșa
Draghici Codruța Liliana

Nr.
Data:

STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND DELEGAREA GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN ORAŞUL BOCŞA, ÎN CONFORMITATE CU PREVEDERILE REGULAMENTULUI (CE) NR. 1370/2007

Beneficiar: ORAŞUL BOCŞA

Elaborator: CERTRANS LEVEL

2020

Localizare

ORAȘUL BOCȘA

Beneficiar

UAT Orașul Bocșa

Date contact:

- ✓ Str. 1 Decembrie 1918, nr. 22, Oraş Bocşa, judeţul Caraş-Severin,
- ✓ Cod poștal: 325300
- ✓ Telefon: 0255 555 000 / 0355 566 600
- ✓ Email: primariaorasuluibocsa@gmail.com

Elaboratorul studiului

CERTRANS LEVEL S.R.L.

Date contact:

- ✓ Adresa Punct de lucru: str. Delea Veche nr. 16-18, et. 1, ap. 5, camera 2, Sector 2, cod poștal 024102, București
- ✓ Website: http://www.certranslevel.ro/
- ✓ Email: office@certranslevel.com
- ✓ Tel./fax.: 031/407.23.35

Contract nr. 2644/19.02.2020 / 20010/19.02.2020 având ca obiect **prestarea Serviciilor de expertiză și consultanță în vederea elaborării studiilor necesare *pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public de călători conform prevederilor Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, în orașul Bocșa,*** *pentru proiectul „**Modernizare pista de biciclete și infrastructura pietonală. Modernizare autobază și stații de autobuze pentru transportul de călători" cod SMIS 120204**, proiect finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 3 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de Investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emsii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv prmovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare.*

COLECTIV DE ELABORARE:

DIRECTOR GENERAL ing. Răzvan NOVASELIV

ADMINISTRATOR ing. Ana-Brîndușa COCU

EXPERT TRANSPORTURI ing. Mihai MĂLEANU

RESPONSABILI LUCRARE

Ing. Răzvan NOVASELIV

Ing. Ana-Brîndușa COCU

Ing. Cristina MANOLE

P.R. Andrei COCU

Cuprins

Localizare 1

Beneficiar 1

Elaboratorul studiului 1

Introducere 6

1. Analiza cadrului legal și a documentelor strategice la nivel local și național cu relevanță în realizarea proiectului 11

2. Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată 21

2.1. Aria teritorială 21

2.2. Descrierea și identificarea serviciului de transport public și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată 28

3. Prezentarea situației economico-financiare actuale a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia 36

3.1. Situația economico-financiară actuală a serviciului 36

3.2. Starea tehnică a sistemului de transport public 47

4. Prezentarea investițiilor necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului 50

5. Analiza scenariilor alternative de delegare a gestiunii serviciului de transport public 52

5.1. Organizarea și efectuarea activităților specifice serviciilor de transport public local 52

5.2. Gestiunea directă a serviciului de transport public local 58

5.3. Gestiunea delegată a serviciului de transport public local 65

5.4. Gestiune directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei 68

5.5. Gestiune directă către un Operator Municipal 71

5.6. Gestiune delegată către un Operator privat 76

6. Prezentarea motivelor care justifică delegarea gestiunii 81

6.1. Motive legale 81

6.2. Motive financiar economice 82

6.3. Motive de ordin social 91

6.4. Motive de mediu 93

7. Propunerea soluției optime privind modul de gestiune al serviciului și de atribuire a contractului de delegare 97

8. Prezentare condiții contractuale 103

8.1. Durata estimată a contractului de delegare 110

8.2. Nivelul redevenței 111
8.3. Diferențe de tarif 116
8.4. Calculul compensației 118
8.5. Garanția de bună execuție 130
9. Concluzii 131

Listă figuri

Figura 1 - Aria administrativ teritorială a orașului Bocșa 21
Figura 2 - Poziția orașului Bocșa 21
Figura 3 - Evoluţia populaţiei oraşului Bocşa 23
Figura 4 - Evoluţia populaţiei oraşului Bocşa pe grupe de vârstă 24
Figura 5 – Ponderea agenţilor economici din oraşul Bocşa cu peste 10 angajaţi 26
Figura 6 - Repartiția agenților economici cu peste 10 angajați în orașul Bocșa 26
Figura 7 - Tipuri de îmbracăminte străzi 27
Figura 8 – Reţeaua stradaşă a oraşului Bocşa 28
Figura 9 - Traseu transport public 29
Figura 10 - Frecvenţa de circulaţie tur-retur – luni - vineri 31
Figura 11 - Frecvenţa de circulaţie tur-retur – sâmbătă - duminică 32
Figura 12 - Model legitimaţii de călătorie 35
Figura 13 - Venituri din bilete şi abonamente 2016-2019 40
Figura 14 - Evoluţie lunară 2019 a veniturilor - lei 43
Figura 15 - Evoluţia lunară a cheltuielilor – lei - 2019 45
Figura 16 - Ierarhia lunilor funcţie de cheltuielile întregistrate - 2019 46
Figura 17 - Ponderea diferitelor categorii de cheltuieli – lei -2019 46
Figura 18 - Staţii de transport public din oraşul Bocşa 49

Listă tabele

Tabel 1 - Evoluţia populaţiei oraşului Bocşa 22
Tabel 2 - Populatia orașului Bocșa 1 iulie pe grupe de vârstă 23
Tabel 3 - Agenți economici din Orașul Bocșa cu peste 10 angajați 25
Tabel 4 - Denumire staţii de transport public 30
Tabel 5 - Tipuri abonamente 33
Tabel 6 - Indicatorii financiari ai operatorului de transport Trans Loc Bocşa S.R.L. 37
Tabel 7 - Abonamente persoane fizice anul 2019 40
Tabel 8 - Abonamente firme anul 2019 41
Tabel 9 - Abonamente speciale (condiţii educaţionale speciale) anul 2019 42
Tabel 10 - Venituri colectate din bilete – bani predaţi de şoferi 42
Tabel 11 - Cheltuieli de exploatare 2019 44
Tabel 12 – Valoarea investiţiilor propuse pentru transportul public 51

Tabel 13 - Estimarea nivelului redevenţei pe durata de 8 ani a contractului de delegare 115
Tabel 14 - Structura cheltuielilor de anii de derulare ai contractului de delegare 127
Tabel 15 - Estimarea compensaţiei pe durata contractului de delegare 129

Introducere

UAT Oraşul Bocşa are în derulare proiectului „***Modernizare pista de biciclete şi infrastructura pietonală, Modernizare autobază şi staţii de autobuze pentru transportul de călători***", finanţat prin Programul Operaţional Regional 2014-2020, Axa prioritară 3 – Sprijinirea tranziţiei către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiţii 4E – Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilităţii urbane multimodale durabile şi a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectiv specific 3.2 – *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate de planurile de mobilitate urbană durabilă*, cod SMIS 2014+:12204.

Obiectivele proiectului cuprind investiţii în toate componentele sistemului de transport public local al Oraşului Bocşa, şi anume: investiţii în infrastructură (construire autobază, amenajarea de staţii de transport public local); investiţii în mijloacele de transport (achiziţia de 4 autobuze ecologice de transport local); investiţii în sisteme inteligente de transport (implementarea unui sistem de e-ticketing).

Având în vedere că proiectul prevede investiţii în componentele sistemului de transport public local de călători puse la dispoziţia operatorului de transport public (autovehicule, staţii, autobază, terminale etc.), în calitate de beneficiar al proiectului, Oraşul Bocşa şi-a asumat că va prezenta un contract de servicii public/hotărâre privind darea în administrare a prestării serviciului de transport public local, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 şi ale Legii nr. 51/2006 republicată, cu modificările şi completările ulterioare. Studiul de oportunitate va analiza situaţia actuală a transportului la nivelul Oraşului Bocşa şi va decide asupra modalităţii optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public, cu respectarea Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007.

În cazul gestiunii directe, studiul de oportunitate va fundamenta necesitatea şi oportunitatea gestiunii directe a serviciului de transport public local de călători, în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi a Legii nr. 51/2006 actualizată, privind serviciile comunitare de utilităţi publice, art. 28, alin. (21) lit. b), prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de către un operator de transport.

Studiul de oportunitate se va elabora cu respectarea prescripţiilor Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 ce asigură cadrul legislativ la nivel european pe baza căruia autorităţile competente pot să acţioneze în domeniul transportului public de călători, în scopul garantării prestării unor servicii de interes general care să fie printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau cu costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acţiunea forţelor pieţei. Regulamentul stabileşte condiţiile în care autorităţile competente, atunci când impun sau contactează obligaţii de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru

costurile suportate şi/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligaţiilor de serviciu public.

Transportul public de călători constituie în acelaşi timp premisa şi rezultanta contextului dezvoltării generale a oraşului, a importanţei sale economice, culturale şi sociale. Sunt de o deosebită importanţă pentru acesta: numărul locuitorilor, regimul demografic, suprafaţa teritoriului deservit, caracteristicile vieţii sociale, volumul activităţii economice, dispunerea în spaţiu a utilităţilor şi specificul acestora.

Transportul local de călători la nivelul unui oraş reprezintă una dintre cele mai importante funcţii ale oraşului ce asigură funcţionalitatea celorlalte activităţi din cadrul său.

Transportul în comun într-un mare oraş este o activitate complexă şi se desfăşoară în condiţii caracterizate prin solicitări intense de scurtă durată, grad de încărcare variabil în timp şi spaţiu, necesitatea încadrării în traficul rutier general, trecerea prin numeroase puncte de conflict, apariţia unor factori perturbatori independenţi de organizarea sa. Transportul de călători trebuie privit în contextul dezvoltării generale a oraşului, al importanţei sale politice şi cultural-sociale, determinante fiind întinderea teritoriului deservit, numărul locuitorilor, regimul demografic, ritmurile vieţii sociale, volumul activităţii economice, dispunerea în spaţiu a utilităţilor şi specificul variaţiei acestora.

Trăsăturile de bază ale transportului în comun de călători sunt determinate de faptul că se desfăşoară într-un cadru organizat, pe trasee fixe, cu grafice de mers şi tarife prestabilite. Transportul de călători este caracterizat de faptul că trebuie să se realizeze în momentul cererii şi să fie organizat în aşa fel încât să asigure preluarea sarcinii de transport în orice condiţii, cu un grad corespunzător de confort şi siguranţă, funcţia principală a sistemului de transport public urban fiind aceea de a satisface cerinţele de deplasare (călătoriile) în teritoriu ale locuitorilor, atât în zone caracterizate printr-o mare densitate a populaţiei (locuinţele), cât şi în cele industriale, comerciale şi de agrement.

Regulamentul nr.1370/2007 definește „transportul public de călători” ca fiind „serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general şi care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu şi continuu”. Noţiunea de servicii de interes economic general („SIEG”) se referă, în general, la serviciile de natură economică pe care autoritățile publice ale statelor membre, la nivel național, regional sau local, în funcție de repartizarea competențelor lor conform dreptului național, le supun obligațiilor specifice de serviciu public prin intermediul unui mandat (contract) acordat unei întreprinderi pentru prestarea unui SIEG și pe baza unui criteriu de interes general, pentru a asigura prestarea acestor servicii în condiții care nu sunt neapărat cele existente pe piață.

Regulamentul nr.1370/2007 nu cuprinde dispoziții privitoare la modul de organizare și gestionare a serviciilor de transport ce intră sub incidența sa, aceasta fiind de competența statelor membre.

Regulamentul prevede astfel posibilitatea statelor membre de a adopta „norme generale" definite la art.2 litera (l) ca fiind măsuri care se aplică „în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă".

În acest sens, în Comunicarea Comisiei Europene nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului nr. 1370/2007 se precizează că:

„Normele generale sunt măsuri destinate unuia sau mai multor tipuri de servicii publice de transport pe căi rutiere sau feroviare, care pot fi impuse unilateral operatorilor de servicii publice de către autoritățile publice, în mod nediscriminatoriu sau care pot fi incluse în contracte încheiate între autoritatea competentă și operatorii de servicii publice. Normele generale pot fi, de asemenea, legi regionale sau naționale aplicabile tuturor operatorilor de transport existenți sau potențiali dintr-o regiune sau dintr-un stat membru. Prin urmare, ele nu sunt de obicei negociate cu operatorii individuali de servicii publice.

Această precizare era necesară pentru a sublinia că întreaga legislație națională ce reglementează sau are incidență în domeniul transportului ce intră sub incidența Regulamentului nr. 1370/2007 reprezintă „norme generale" în sensul acestuia.

În elaborarea studiului de oportunitate se vor respecta prescripţiile existente la nivel naţional, şi anume Legea nr. 51 din 2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice – cea care guvernează cadrul legislativ inclusiv pentru delegarea serviciului de transport ca serviciu de utilitate publică. În conformitate cu art. 8, alin. 1, din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilităţi publice, autorităţile administraţiei publice locale au competenţă exclusivă, în condiţiile legii, în tot ceea ce priveşte înfiinţarea, organizarea, coordonarea şi funcţionarea serviciilor de utilităţi publice, precum şi în ceea ce priveşte crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea şi exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităţilor administrativ-teritoriale aferente sistemelor de utilităţi publice. Această lege impune autorităţilor administraţiei publice locale sau asociaţiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilităţi publice să asigure elaborarea şi aprobarea în termen de 6 luni de la luarea deciziei privind delegarea gestiunii serviciilor ori de la primirea unei propuneri formulate de un investitor interesat, unui studiu de oportunitate pentru fundamentarea şi stabilirea soluţiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor, precum şi documentaţia de atribuire a contractului de delegare a gestiunii. Conform art. 22 din legea nr. 51/2006, (republicată) privind serviciile comunitare de utilităţi publice, gestiunea serviciilor de utilităţi publice se organizează în următoarele modalităţi:

a) gestiune directă;

b) gestiune delegată.

Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în baza unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.

Gestiunea serviciilor de utilităţi publice inclusiv a transportului public trebuie organizată şi realizată într-una dintre următoarele scenarii alternative de delegare:

- Scenariul 1 – Gestiune directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei;
- Scenariul 2 – Gestiune directă către un Operator Municipal;
- Scenariul 3 – Gestiune delegată către un Operator Privat.

Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 impune cerinţe specifice fiecăreia dintre cele două modalităţi de gestiune, permiţând autorităţilor să atribuie serviciile în mod direct unui operator sau să aplice o procedură competitivă.

În contextul dat, Certrans Level, în calitate de prestator va elabora un studiu de oportunitate în care să se analizeze situaţia actuală a transportului la nivelul Oraşului Bocşa şi să se decidă asupra modalităţii optime de delegare a gestiunii serviciului de transport public, cu respectarea Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007.

În cazul gestiunii directe, studiul de oportunitate va fundamenta necesitatea şi oportunitatea gestiunii directe a serviciului de transport public local de călători, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport călători pe calea ferată şi rutier şi a Legii nr. 51/2006 actualizată, privind serviciile comunitare de utilităţi publice, art. 28, alin.(21) lit. b), prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului către un operator de transport.

Potrivit art. 22 din Legea 92/2007, “(4) Contractele de servicii publice de transport călători pot fi atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5 alin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007, după caz.”

Atribuirea directă este considerată în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă. Cu referire direct la atribuirea directă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că “Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de

servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.

1. Analiza cadrului legal și a documentelor strategice la nivel local și național cu relevanță în realizarea proiectului

Abordarea prezentului studiu de oportunitate se înscrie în prevederile cadrului legislativ naţional privind delegarea şi modul de efectuare a serviciilor de transport public local de persoane. Acestea au necesitat armonizarea cu legislaţia Uniunii Europene iar legislaţia specifică serviciilor comunitare de utilităţi publice a fost supusă unui proces de revizuire, amendare şi aliniere la conceptele şi principiile europene privind serviciile de utilitate şi interes public general. Elaborarea studiului de oportunitate şi a documentaţiei aferente se va realiza în conformitate cu prevederile legislaţiei în domeniu.

Cadrul legislativ aplicabil serviciilor de transport public pe teritoriul oraşului Bocşa cuprinde în principal:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transprot feroviar şi rutier de călători şi de aprobare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilităţi publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;
- Legea nr. 215/2001 privind administraţia publică locală, republicată.

Legislaţia este completată de legislaţia specifică în domeniul siguranţei rutiere, transportului pe drumurile publice, organizării activităţii licenţiate de transport, legislaţia muncii, legislaţia contabilă şi fiscală aplicabilă, precum şi toată legislaţia cu incidenţă asupra organizării administraţiei publice locale, a gestionării patrimoniului public şi a finanţelor publice.

Alte referințe legale la nivel european:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE".

Alte referințe legale la nivel național:

- Legea nr. 98/2016 privind achiziţiile publice, cu modificările şi completările ulterioare:
- H.G. nr. 395/2016 Norme metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziţie publică/acordului cadru din Legea nr. 98/2016 privind achiziţiile publice, cu modificările şi completările ulterioare;
- Ordinul nr. 972 din 3 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local şi a caietului de sarcini al serviciilor de transport public local;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;

- Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale - Republicată;
- Legea nr. 21/1996 a concurenței - Republicată;
- Prevederile Ordinului A.N.R.S.C. nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- Hotărârea de Guvern nr. 1460/2008 privind aprobarea Strategiei naţionale pentru dezvoltare durabilă – Orizonturi 2013-2020-2030;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Ordinul nr. 131/1.401/2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie;
- Ordinul nr. 272 din 12 decembrie 2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane;
- Ordinul nr. 79 din 27 martie 2017 privind modalitatea de achitare a contribuției prevăzute în Regulamentul de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice - A.N.R.S.C., aprobat prin Ordinul președintelui Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 22/2017;
- Ghidul solicitantului – Programul Operaţional Regional 2014-2020, Axa prioritară 3 – Sprijinirea tranziţiei către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiţii 4E – Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilităţii urbane multimodale durabile şi a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectiv specific 3.2 – Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate de planurile de mobilitate urbană durabilă;
- Standardelor naţionale şi reglementărilor tehnice în domeniu.

Documente strategice la nivel local

Serviciul de transport local este un serviciu de utilitate socială, influenţând direct calitatea vieţii dintr-un oraș prin asigurarea dreptului fundamental la mobilitate a oricărui cetăţean.

Furnizarea serviciului de transport local de persoane oricărui cetăţean, indiferent de vârstă, origine socială, sex, etnie, de o manieră performantă şi nediscriminatorie, reprezintă o condiţie necesară pentru îndeplinirea obligaţiilor asumate de România în calitate de stat membru al UE.

Modul de organizare şi funcţionare a activităţii de transport public local prin curse regulate, trebuie să se realizeze pe baza următoarelor principii:

a) Respectarea drepturilor şi intereselor legitime ale călătorilor;
b) Tratament egal şi nediscriminatoriu pentru toţi utilizatorii;
c) Tarifarea echitabilă, corelată cu calitatea şi cantitatea serviciului prestat;
d) Asigurarea deplasării în condiţii de siguranţă şi de confort;
e) Asigurarea calităţii şi continuităţii serviciului;
f) Responsabilitatea faţă de cetăţeni;
g) Conservarea şi protecţia mediului înconjurător;
h) Administrarea corectă şi eficientă a bunurilor din proprietatea publică sau privată a Oraşului Bocşa;
i) Susţinerea şi finanţarea serviciului prin soluţii de compensare stabilite în mod transparent;
j) Dezvoltarea durabilă.

Din punct de vedere strategic, oraşul Bocşa are dezvoltate strategii locale de planificare urbană şi a transporturilor (Strategia de Dezvoltare a Orașului Bocșa 2014-2020, Planul de mobilitate urbană durabilă pentru orașul Bocșa).

La nivelul autorităţii contractante, viziunea globală asupra dezvoltării urbane are ca linie directoare realizarea unui sistem de transport durabil, eficient şi accesibil. În cadrul strategiei elaborate la nivelul anului 2014, între punctele slabe era menționată inexistența unui sistem de transport public iar între oportunități posibilitatea reînființării transportului public local. Strategia menționează între obiectivele specifice: dezvoltarea infrastructurii de transport, a reţelei stradale şi pietonale în scopul facilitării accesului la pricipalele axe naţionale, europene şi internaţionale, dezvoltarea infrastructurii serviciilor de transport de mărfuri, deschiderea de noi căi de acces la autostrăzi.

Planul de mobilitate urbană durabilă pentru Oraşul Bocşa, varianta actualizată, revizuită, consolidată în anul 2018, reprezintă documentul strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a cetăţenilor şi companiilor din oraş şi din împrejurimile acestuia, în vederea creşterii calităţii vieţii cetăţenilor, definește priorități, tipologii de acțiuni, preveder scenario viitoare de evoluție și identifică măsuri necesare pentru atingerea obiectivelor în termenele specificate. PMUD pentru orașul Bocșa susţine dezvoltarea sustenabilă a mobilităţii în Oraşul Bocşa, reprezentând suportul pentru pregătirea şi implementarea proiectelor şi măsurilor finanţate prin

Programul Operaţional Regional 2014-2020 (şi programele operaţionale din viitoarele perioade de programare) şi alte surse asociate bugetelor locale, dar şi pentru susţinerea implementării unor proiecte de interes naţional care influenţează mobilitatea în aria de studiu.

Planul de acţiune rezultat din strategiile de planificare şi dezvoltare urbană la nivelul orașului Bocșa conţine proiecte de dezvoltare a sistemului de transport public în comun, alături de alte proiecte în infrastructuri sustenabile, finanţabile prin Fondurile Europene – Programul Operaţional Regional 2014-2020 – Apelurile de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 Regiuni, Axa Prioritară 3, Prioritatea de Investiţii 4e, Obiectivul Specific 3.2 - *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.*

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă elaborat pentru oraşul Bocşa arată că viziunea de dezvoltare a Oraşului Bocşa la orizontul anului 2023 se va întemeia pe existenţa unui sistem de mobilitate urbană care sprijină îmbunătăţirea calităţii vieţii cetăţenilor prin asigurarea accesibilităţii la locurile de muncă şi a posibilităţilor de a călători într-un mediu sigur, curat şi prietenos. Îndeplinirea acestei viziuni va fi posibilă numai prin atingerea obiectivelor strategice stabilite: accesibilitatea (uşurinţa cu care oamenii şi bunurile materiale pot ajunge dintr-un punct de origine într-un punct de destinaţie utilizând modurile de transport disponibile la nivelul teritoriului); dezvoltare economică (sprijinul acordat de sistemul de transport desfăşurării activităţilor economice, cu impact pe termen lung, prin generarea de venituri şi locuri de muncă); siguranţa (reducerea vulnerabilităţii participanţilor la trafic de a fi implicaţi în accidente de circulaţie); protejarea mediului (reducerea valorilor indicatorilor asociaţi activităţii de transport - emisii de substanţe poluante, gaze cu efect de seră, zgomot, etc.). Toate aceste obiective strategice vor contribui la creşterea nivelului de calitate a vieţii, care reprezintă ţelul final al viziunii de dezvoltare durabilă în Oraşul Bocşa. Potrivit PMUD, una dintre problemele pertinente care limitează accesibilitatea sistemului de transport pentru care au fost dezvoltate măsurile cuprinse în plan este reprezentată de existenţa unui sistem de transport public local cu atractivitate redusă (care funcţionează în baza unui contract care nu prevede în totalitate aspectele menţionate în Regulamentul CE nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători).

Transportul public reprezintă una din direcţiile de acţiune, respective măsuri/acţiuni de intervenţie care trebuie urmate pentru a răspunde obiectivelor de mobilitate pe care se bazează viziunea de dezvoltare. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Oraşul Bocşa a acordat o atenţie specială măsurilor care vor orienta către tipare de mobilitate durabilă, transportul public având un potenţial ridicat în acest sens şi contribuind decisiv la obţinerea unui mediu de viaţă sănătos şi atractiv. Planul prevede că orientarea către o mobilitate durabilă necesită dezvoltarea sistemului existent de transport public local şi creşterea ponderii acestuia în distribuţia modală a

călătoriilor, în defavoarea transportului cu autovehiculul personal. Implementarea acestui sistem reprezintă un element cheie al viziunii de dezvoltare urbană în Oraşul Bocşa, printre măsurile propuse în acest sens regăsindu-se şi "2.2. Achiziţionare autobuze ecologice transport local". În cadrul PMUD *încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători* face parte din cadrul proiectelor prioritare, un proiect de natură organizational, indispensabil funcţionării sistemului de transport public în oraşul Bocşa cu mijloace de transport ecologice.

În cadrul proiectelor care vizează transportul public în cadrul PMUD amintim:

- Achiziţionarea autobuze ecologice transport local
- Implementare sistem de management informatizat pentru sistemul de transport public local, e-ticketing
- Amenajare/reamenajare stații de transport public
- Dezvoltare infrastructură pentru sistemul de transport public local (Depou/Autobază)
- Derulare de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- Realizare terminal de transport public intermodal (urban/județean/interjudețean) – stație de capăt

Oraşul Bocşa a depus în cadrul apelului POR/186/3/2/Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate pe planurile de mobilitate urbană cererea de finanţare cod 120204 pentru proiectul „Modernizare pistă de biciclete şi infrastructură pietonală. Modernizare autobază şi staţii de autobuze pentru transportul de călători”, eligibilă la finanţare.

Obiectivul general al proiectului "***Modernizare pistă de biciclete și infrastructură pietonală. Modernizare autobază și stații de autobuze pentru transportul public de călători***" vizează crearea unor piste de biciclete care vor eficientiza reabilitarea infrastructurii, adaptarea la standardele europene prin îmbunătățirea infrastructurii de circulație pentru bicicliști și creșterea siguranței în trafic a bicicliștilor și pietonilor în vecinătatea arterelor de circulație existente și totodată diminuarea efectelor poluării aerului asupra mediului și sănătății populației cauzate de emisiile de gaze de eșapament de la autovehicule. Totodată prin proiect se dorește și modernizarea autobazei, stațiilor de autobuz și achiziţionarea de autobuze publice electrice pentru reducerea emisiilor de carbon. Astfel, prin intermediul obiectivului general al proiectului acesta va contribui semnificativ la îndeplinirea obiectivului general al Programului Operațional Regional 2014-2020 care vizează creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale, prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condițiilor infrastrucuturale și a serviciilor care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunilor capabile să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potențialul lor de inovare și de asimilare a progresului tehnologic.

De asemenea, proiectul are la bază îndeplinirea obiectivului specific al Priorității de investiții 3.2 care constă în reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

Obiectivele specifice ale proiectului
1. Îmbunătățirea eficentei și rentabilității transportului de persoane prin achiziționarea a patru autobuze electrice
2. Reducerea semnificativă a poluării aerului din zona urbană Bocșa prin inființarea a aproximativ 7900m piste pentru biciclete
3. Asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în carul localității prin reabilitarea trotuarelor
4. Reabilitarea autobazei din localitatea Bocșa
5. Creșterea siguranței și comfortului călătorilor prin realizarea a 24 de stații de autobuz în zona urbană Bocșa

Documente strategice la nivel naţional

Strategia pentru transport durabil 2007-2013 și 2020, 2030, aprobată de Guvernul României la nivelul anului 2018 indică ridicarea standardelor sistemului naţional de transport la nivel european şi realizarea unui sistem de transport durabil şi eficient care să conducă la o dezvoltare echilibrată a tututor modurilor de transport în concordanţă cu cerinţele economice, sociale şi de mediu.

Acordul de Parteneriat România 2014-2020 reprezintă un document strategic naţional care fundamentează şi stabileşte obiectivele tematice de dezvoltare şi alocare indicativă a fondurilor europene în perioada 2014-2020. În cadrul acestuia se susţin dezvoltarea infrastructurii de bază şi a mobilităţii urbane în oraşele din România.

Programul Operaţional Regional (POR) 2014-2020 este unul din programele aferente Acordului de Parteneriat 2014-2020, prin care se pot accesa fondurile europene structurale şi de investiţii, în concret, cele provenite din Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR). Programul a fost aprobat prin decizia Comisiei Europene nr. C (2015) 4272/23.06.2015. Unul dintre obiectivele Comisiei Europene este dezvoltarea mobilităţii urbane prin servicii de transport public eficiente şi mai prietenoase cu mediul. La nivelul României, astfel de finanţări sunt cuprinse în Programul Operational Regional (POR) 2014-2020, gestionat de Ministerul Dezvoltării Regionale şi Administraţiei Publice (MDRAP).

În conformitate cu Acordul de Parteneriat 2014-2020, Programul Operaţional Regional (POR) 2014-2020 are la bază prioritățile comune de dezvoltare propuse în cadrul Planurilor de Dezvoltare Regională (PDR), sintetizate prin Strategia Naţională de Dezvoltare Regională (SNDR),

fiind corelat cu celelalte programe operaţionale pentru aceeaşi perioadă de programare şi/sau cu strategiile sectoriale/naţionale în domeniile sale de intervenţie, precum şi cu alte documente strategice la nivel european (Strategia Europeană 2020 privind creşterea inteligentă, durabilă şi favorabilă incluziunii).

Obiectivul general al POR 2014-2020 îl constituie creşterea competitivităţii economice şi îmbunătăţirea condiţiilor de viaţă ale comunităţilor locale şi regionale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condiţiilor infrastructurale şi a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunilor, capabile să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potenţialul lor de inovare şi de asimilare a progresului tehnologic.

Axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile are ca şi Prioritate de investiţii (4.1) - Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor cu Obiectiv specific - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

Între investiţiile care pot fi finanţate în cadrul acestei axe prioritare amintim:

- **Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban** (ex. achiziţionarea de material rulant electric/vehicule ecologice (EEV); modernizarea/ reabilitarea/ extinderea traseelor de transport electric public; modernizarea materialului rulant electric existent (tramvaie); modernizarea/ reabilitarea depourilor aferente transportului public și infrastructura tehnică aferentă, inclusiv construire depouri noi pentru transportul electric; realizarea de trasee separate exclusive pentru vehiculele de transport public; îmbunătățirea stațiilor de transport public existente, inclusiv realizarea de noi stații și terminale intermodale pentru mijloacele de transport în comun; realizarea de sisteme de e-ticketing pentru călători; construirea/ modernizarea (inclusiv prin introducerea pistelor pentru biciclişti)/ reabilitarea infrastructurii rutiere (pe coridoarele deservite de transport public) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulaţie şi exploatare al rețelei de transport, etc.)
- **Investiții destinate transportului electric și nemotorizat** (ex. construire infrastructură necesară transportului electric (inclusiv staţii de alimentare a automobilelor electrice); construirea/ modernizarea/ reabilitarea pistelor/ traseelor pentru biciclişti și a infrastructurii tehnice aferente (puncte de închiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete etc); crearea de zone și trasee pietonale, inclusiv măsuri de reducere a traficului auto în anumite zone, etc.)
- **Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO_2 în zona urbană** (ex. realizarea de

sisteme de monitorizare video bazat pe instrumente inovative şi eficiente de management al traficului; realizarea sistemelor de tip park and ride; realizarea de perdele forestiere - alineamente de arbori (cu capacitate mare de retenție a CO_2);

Sunt considerate eligibile cheltuielile cu realizarea de planuri de mobilitate urbană durabilă care au proiecte implementate prin POR 2014 – 2020.

Între categoriile de beneficiari elibigili se înscriu autoritățile publice locale (posibil în parteneriat cu operatorul de transport public) din municipiile reședință de județ (inclusiv localitățile din zona funcțională urbană, după caz). În acest mod, fondurile europene – finanţări nerambursabile pot fi utilizate inclusiv pentru achiziţia autobuzelor electrice şi construirii infrastructurii necesare, precum staţiile de alimentare electrice, pe baza planurilor de mobilitate urbană durabilă, care sunt obligatorii. Valoarea eligibilă pentru un proiect este de minim 100.000 euro şi de maxim 20 milioane euro, contribuţia beneficiarului fiind de 2% din valoarea eligibilă.

Guvernul a aprobat la data de 8 iunie 2018 o ordonanță de urgență privind stabilirea unor măsuri de creștere a absorbției fondurilor europene în contextul în care, pentru anul 2019, este necesară atingerea unei ţinte minime de realizat la nivelul Programului Operațional Regional 2014-2020 și ținând cont de faptul că mobilitatea urbană reprezintă una dintre principalele provocări la care trebuie să răspundă orașele din România, în contextul procesului de dezvoltare urbană durabilă. Ordonanța stabileşte cadrul instituţional pentru participarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) la pregătirea și implementarea unor proiecte, în parteneriat cu autoritățile publice locale, ce au ca obiect dotarea unităților administrativ-teritoriale cu mijloace de transport. Este vorba despre tramvaie, troleibuze, autobuze electrice, inclusiv puncte de reîncărcare și alte echipamente, utilizate pentru prestarea serviciului de transport public local și de autobuze școlare de tip Euro 6, utilizate pentru transportul elevilor din învăţământul preuniversitar de stat. Proiectele vor fi finanțate cu fonduri din cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020 și se vor implementa în baza acordului de parteneriat, încheiat în condițiile legii între MDRAP, ca lider de proiect, și unitățile administrativ-teritoriale care îndeplinesc condiţiile de eligibilitate specifice.

Necesitatea acestei ordonanţe a derivat din faptul că transportul public de persoane trebuie să preia într-o proporție mult mai mare nevoile de mobilitate ale populației din orașele din România, contribuind astfel la diminuarea traficului și reducerea emisiilor de carbon. Prin urmare, autoritățile publice locale trebuie susținute în procesul de îmbunătățire a serviciului de transport public, avându-se în vedere faptul că, în lipsa acestui suport, infrastructura specifică a fost deteriorată și diminuată în ultimii 25 de ani. MDRAP, în calitate de lider al parteneriatului poate organiza şi poate derula procedurile de atribuire a contractelor de furnizare a mijloacelor de transport și a echipamentelor pentru unitățile administrativ teritoriale partenere, în condițiile legii.

Master Planul General de Transport al României adoptat de Guvernul României prin HG nr. 666/2016 este documentul strategic de referinţă care defineşte nevoile de finanţare simultan cu cele de dezvoltare teritorială a infrastructurii rutiere, având ca orizont de timp anul 2030. Master Planul General de Transport al României în forma aprobată vizează două perioade de programare consecutive 2014 – 2020 și 2020 – 2030, principalul beneficiu fiind reprezentat de stabilirea unei strategii clare de dezvoltare a infrastructurii rutiere ca rezultat a unui proces de analiză, diagnoză şi prioritizare a proiectelor parte din rețeaua TEN-T.

Strategia Naţională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013–2020–2030 urmează prescripţiile metodologice ale Comisiei Europene şi reprezintă un proiect comun al Guvernului României, prin Ministerul Mediului şi Dezvoltării Durabile, şi al Programului Naţiunilor Unite pentru Dezvoltare, prin Centrul Naţional pentru Dezvoltare Durabilă. Strategia stabileşte obiective concrete pentru trecerea, într-un interval de timp rezonabil şi realist, la un nou model de dezvoltare propriu Uniunii Europene şi larg împărtăşit pe plan mondial – cel al dezvoltării durabile, orientat spre îmbunătăţirea continuă a vieţii oamenilor şi a relaţiilor dintre ei în armonie cu mediul natural. Orizontul 2020 vizează atingerea nivelului mediu actual al ţărilor Uniunii Europene la principalii indicatori ai dezvoltării durabile iar Orizontul 2030, apropierea semnificativă a României de nivelul mediu din acel an al ţărilor UE. Îndeplinirea acestor obiective strategice va asigura, pe termen mediu şi lung, o creştere economică ridicată şi, în consecinţă, o reducere substanţială a decalajelor economico-sociale dintre România şi celelalte state membre ale UE.

Strategia națională privind schimbările climatice 2013-2020, abordează în două părți distincte: procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în vederea atingerii obiectivelor naționale asumate, și adaptarea la efectele schimbărilor climatice, ținând cont de politica Uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice și de documentele relevante elaborate la nivel european și menționate anterior, precum și de experiența și cunoștințele dobândite în cadrul unor acțiuni de colaborare cu parteneri din străinătate și instituții internaționale de prestigiu. Obiectivul în domeniul legat de Transport îl reprezintă dezvoltarea unui sistem durabil care să îmbunătățească coeziunea socială, accesul în zonele periferice, reducerea impactului asupra mediului, inclusiv reducerea de emisii de gaze cu efect de seră, care să promoveze competitivitatea economică prin îmbunătățirea infrastructurii, asigurarea unui mix optim de combustibil precum utilizarea biocombustibililor din plante regenerabile și utilizarea tehnologiei informației și comunicațiilor în vederea eficientizării sectorului. Reducerea emisiilor de CO_2 provenite din transport trebuie să fie realizată printr-o abordare integrată, eficientă din punct de vedere al costurilor, care combină inovația din domeniul tehnologiei de propulsie a autovehiculelor și utilizarea biocarburanților cu eforturile depuse de factorii de decizie și a consumatorilor privind adoptarea unei noi atitudini în ceea ce privește dezvoltarea acestui sector

economic. La nivelul anului 2030 se preconizează o reducere de 20% a emisiilor de GES comparativ cu nivelul din 2008 și cu 60% în anul 2050 comparativ cu nivelul de emisii din anul 1990, conf. Carta Albă a Transporturilor 2050 - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, elaborată de Comisia Europeană.

Strategia privind Cadrul Național de Politică pentru Dezvoltarea Pieței în ceea ce privește Combustibilii Alternativi în Sectorul Transporturilor și pentru Instalarea Infrastructurii Relevante în România (în continuare, Strategia privind Cadrul național) este dezvoltată de Ministerul Energiei, în colaborare cu Ministerul Transporturilor şi, Ministerul Mediului, Ministrul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene și Ministerul Economiei, precum și o serie de alte instituții publice centrale abilitate în domeniu, sub directa coordonare a Secretariatului General al Guvernului României.

Strategia privind Cadrul Național este elaborată în conformitate cu prevederile Capitolului II din Legea 34 din 27 martie 2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi de transpunere a Directivei 2014/94/EU a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

În contextele strategice prezentate, încheierea unui contract în vederea delegării gestiunii serviciului public local prin curse regulate în oraşul Bocşa, în conformitate cu Regulementul CE 1370/2007 reprezintă o necesitate şi o condiţie esenţială de în vederea alinierii la normele şi prevederile în vigoare la nivel naţional şi European.

2. Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată

2.1. Aria teritorială

Aria teritorială a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată este reprezentată de aria administrativ-teritorială a orașului Bocșa, în intravilan, pe actualul traseu al străzilor existente.

Figura 1 - Aria administrativ teritorială a orașului Bocșa

Orașul Bocșa este un oraș în județul Caraș-Severin localizat la 80 de km distanță de Timișoara și 18 km distanță de Reșița, fiind situat la nord de paralela 45, coordonatele geografice ale acestei așezări fiind cuprinse între 21 45´ longitudine estică și 45 22´ latitudine nordică.

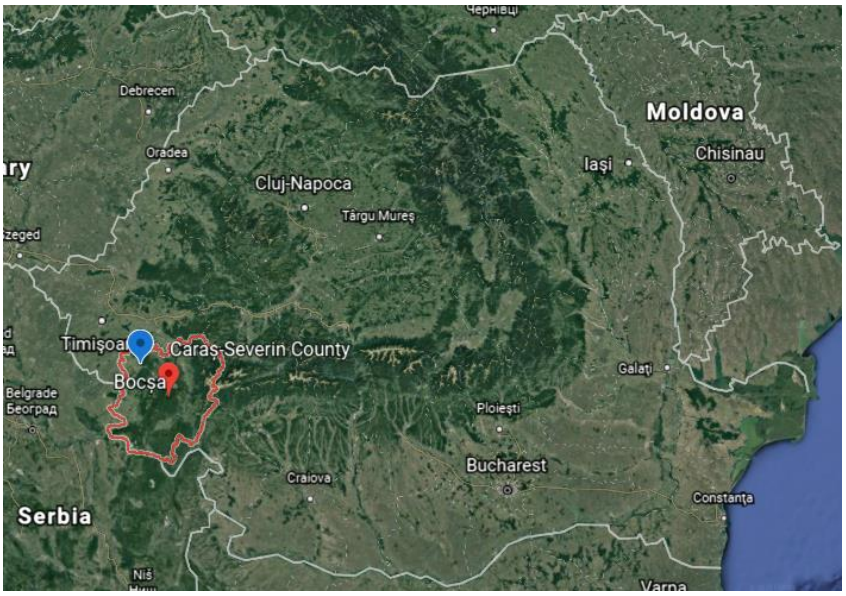


Figura 2 - Poziția orașului Bocșa

Localitatea Bocșa se află situat pe cursul mijlociu al răului Bârzava, în lunca acestuia și pe firul văilor afluenților Barzavei (pârâul Garlistei, pârâul Valea Mare și pârâul Moravița).

Așezat în zona colinară, orașul Bocșa are o lungime de 20,2 km. și o suprafață de circa 675,9 ha reprezentând intravilanul localității, suprafață ocupată preponderent cu locuințe construite din fondurile cetățenilor, cât și din trei cartiere de blocuri.

Relief

În general, Bocşa este încercuită la nord şi sud de masive de dealuri subcarpatice. Dintre acestea cel mai de seamă este masivul Areniş, situat la nord, cu vârful Areniş de 551 m., iar partea de sud-vest, respectiv zona Biniş-Doclin, este reprezentată geografic prin dealuri domoale (cea mai cunoscută înălţime fiind Cracul de Aur) după care, spre vest, înălţimile se pierd în Câmpia Banatului.

Climă

Regimul climatic al orașului se încadrează în climatul temperat continental moderat, cu ușoare influențe submeditaraneene. Media anuală a temperaturii aerului la Bocşa este de +10,3º C, iar media cantităţilor anuale de precipitaţii oscilează între 700-800 l/m², cu observația că dacă în perioada estivală se remarcă cu deficit de umiditate pluvială, în restul anului se consemnează excedente de apă atât în sol, cât și la suprafața lui. Numărul mediu al zilelor cu zăpadă este de 37,7.

Regim demografic

La 1 iulie 2019 populația după domiciliu a orașului Bocșa era de 18756 persoane dintre care 9266 de gen masculin reprezentând 49,4% din totalul populației și 9460 persoane de gen feminin, reprezentând 50,6% din totalul populației după domiciliu. Datele sunt furnizate de Institutul Naţional de Statistică prin Direcţia Judeţeană de Statistică Caraş-Severin.

Ţinând cont de caracterul provizoriu al datelor privind fenomenele demografice (naşteri şi decese) survenite în străinătate, datele cu privire lapopulaţia după domiciliu la 1 iulie 2019 sunt **provizorii**.

Tabel 1 - Evoluţia populaţiei oraşului Bocşa

Populaţie	An 2015	An 2016	An 2017	An 2018	An 2019
Total	19197	19130	19082	18932	18756
Masculin	9457	9420	9401	9338	9266
Feminin	9740	9710	9681	9594	9490

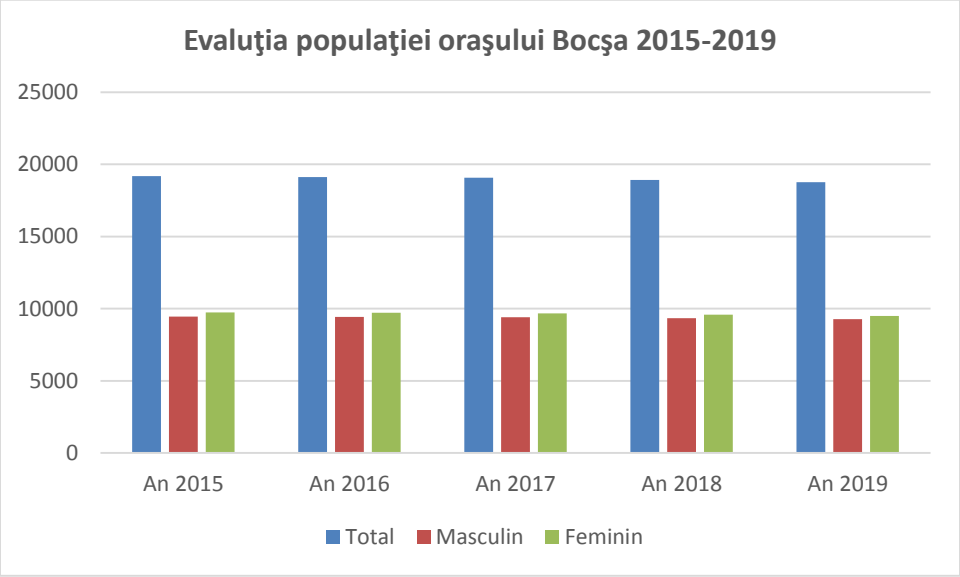


Figura 3 - Evoluţia populaţiei oraşului Bocşa

Din datele prezentate anterior se constată o ușaoară diminuare în ultimii 5 ani a populației orașului. În ce privește distribuția pe grupe de vârstă a populației orașului Bocșa, situația se prezintă astfel:

Tabel 2 - Populatia orașului Bocșa 1 iulie pe grupe de vârstă

Grupe de vârstă	Anul 2015	Anul 2016	Anul 2017	Anul 2018	Anul 2019
0- 4 ani	988	970	987	987	889
5- 9 ani	1167	1121	1080	1029	975
10-14 ani	1107	1140	1166	1169	1166
15-19 ani	1054	1096	1074	1061	1077
20-24 ani	1207	1160	1102	1061	1032
25-29 ani	1573	1492	1410	1323	1238
30-34 ani	1355	1353	1377	1427	1470
35-39 ani	1493	1500	1470	1393	1338
40-44 ani	1518	1475	1499	1545	1520
45-49 ani	1511	1624	1685	1484	1475
50-54 ani	1046	1006	997	1205	1313
55-59 ani	1270	1229	1175	1083	1043
60-64 ani	1135	1144	1198	1258	1231
65-69 ani	956	1010	1000	1000	1001
70-74 ani	651	639	670	715	765
75-79 ani	593	578	563	530	526
80-84 ani	337	334	358	390	402

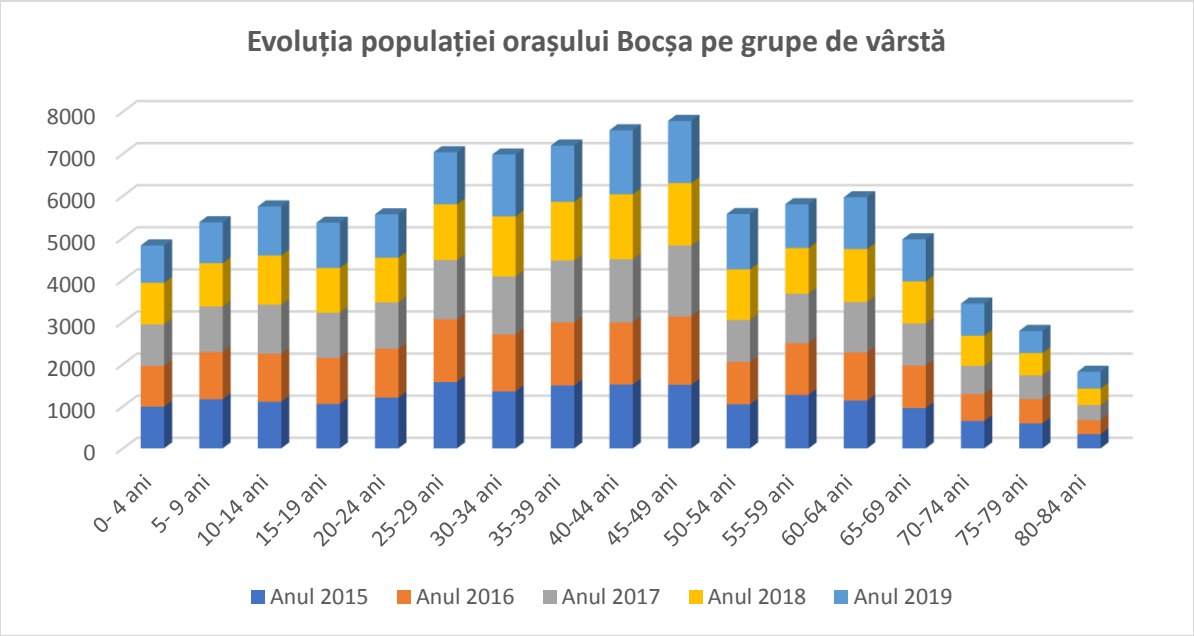


Figura 4 - Evoluţia populaţiei oraşului Bocşa pe grupe de vârstă

Cele mai numeroase grupe de vârstă sunt cele active din punct de vedere profesional. Acest aspect prezintă relevanţă în contextul prezentului studiu de oportunitate pentru că sunt categoriile de vârstă cu cele mai multe persoane care efectuează de regulă deplasări zilnice spre locurile de muncă şi pot opta pentru utilizarea transportului public la nivelul oraşului Bocşa. Un transport public urban care se efectuează în condiţii de eficienţă şi care oferă condiţii corespunzătoare de călătorie reprezintă în fapt asigurarea unor condiţii bune de locuire.

Se observă de asemenea, o scădere a populaţiei tinere cu vârste cuprinse între 0-9 ani şi a celei cu vârste cuprinse între 20-29 de ani, concomitant cu o creştere a ponderii populaţiei cu vârste cuprinse între 60-74 de ani şi cei de peste 80 de ani, ceea ce relevă fenomenul de îmbătrânire demografică. Şi acest aspect este relevant din punctul de vedere al transportului public la nivelul oraşului pentru că aceste persoane sunt carcaterizate de regulă prin mobilitate mai redusă, necesitând facilităţi în sensul creşterii accesibilităţii sistemului de transport. De asemenea, aceste categorii de utilizatori fac parte, în calitate pe pensionari de potenţiali beneficiari ai facilităţilor la transportul public la nivelul oraşului Bocşa, aşadar prezintă relevanţă în cee ace priveşte estimarea diferenţelor de tarif în cadrul viitorului contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public.

Potrivit PMUD întocmit pentru oraşul Bocşa, în cee ace priveşte populaţia, valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în Carterul Bicşa Română, în care se regăsesc locuinţe collective. Aglomerările rezidenţiale se constituie în zone cu potential ridicat de

geberare/atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde o atenţie deosebită în cee ace priveşte oferta de transport public necesară pentru satisfacarea deplasărilor pe distanţă medie.

Activitate economică

Principalii angajatori (cu excepţia celor din asistenţă spitalicească, învăţământ, servicii de administraţie publică) de la nivelul oraşului Bocşa activează în comerţ şi producţie (produse alimentare din carne, îmbrăcăminte, instrumente muzicale, produse din materiale plastice) În ce privește distribuția locurilor de muncă la nivelul orașului, se constată că cele mai multe sunt concentrate în partea de vest a orașului. Agentii economici privați cu un număr de peste 10 angajați sunt prezentați tabelar și grafic mai jos:

Tabel 3 - Agenți economici din Orașul Bocșa cu peste 10 angajați

Nr. Crt.	NUME FIRMĂ	Adresă	Nr angajati
1	COLLINI COM SRL	Str. Republicii 63	180
2	MAVERIC SPEED SRL	Str. Sadovei 6	110
3	JUMBO COM SRL	Str. Timisorii 3 A	99
4	JEANS TAILORING SRL	Str. Sadovei 71	91
5	PATROM SRL	Str. Carpati 5	83
6	PLAST LASGO SRL	Str. Carpati 3	82
7	ELECTROECHIPAMENT SRL	Str. Bichistin 37	70
8	COLLINI AVIS SRL	Calea Timisorii 1 A	60
9	VG RUDOLF LOGISTICS SRL	Str. Nucilor	55
10	RAZUSTOM SRL	Str. Marmorei 21	52
11	MONDO PLAST SRL	Str. Damaschin Bojinca 1	47
12	ENDRESS GROUP ROMANIA SRL	Str. Medresului 17	45
13	TREPPENBAU BOCSA SRL	Str. Funicularului 64	35
14	MOBIL COM INDUSTRIA MOBILEI SRL	Calea Timisoarei 5	34
15	AUTO TRANS MAN SRL	Str. Funicularului 28	30
16	TC ALSAN LIMITE SRL	Aleea Perian Ioachim 6	26
17	DOLY COM SRL	Str. Republicii 183	21
18	PALALOGA CARNPREP RESITA SRL (Filiala)	Str. Binisului 1	21
19	BALSAM FARM PLUS SRL	Str. Sadovei 2	21
20	MAXIM PROD COMPANY SRL	Str. Sadovei 19	21
21	AS MURES TRANS SRL	Str. Carpati	21
22	TRANS PROTECTOR SRL	Str. T. Vladimirescu 87	18
23	BIAS TIM SRL	Str. Morii	18
24	CC CRISTCO SRL	Str. Sadovei 19	17
25	BIRZAVA SA	Str. Carpati 5	14
26	METAL INOX SRL	Str. Republicii 175/a	13
27	PACOMIR SERVICE SRL	Str. Ciresilor 1	12
28	SLIDE SRL	Str. Republicii 175	11
29	LOCO ELFLOR SPECIAL SRL-D	Aleea Perian Ioachim	11

Nr. Crt.	NUME FIRMĂ	Adresă	Nr angajati
30	MIANDRA COM SRL	Str. Tudor Vladimirescu 59	10
31	STEJARUL BOCSA SA	Str. Funicularului 93	10
32	JOWA CARGO SPED SRL	Str. Plopilor 4	10

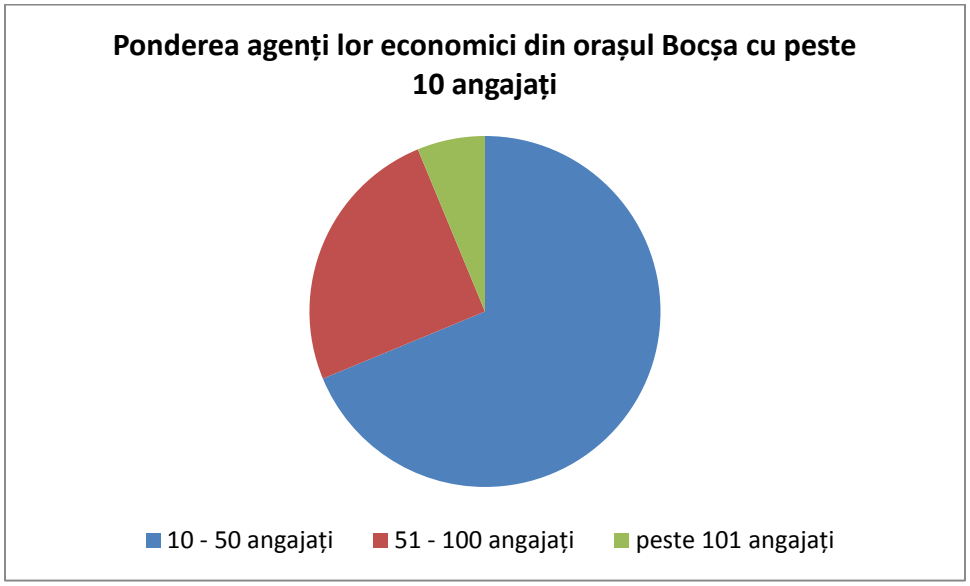


Figura 5 – Ponderea agenţilor economici din oraşul Bocşa cu peste 10 angajaţi

Se constată o diminuare a numărului de angajaţi la nivelul principalilor angajatori privaţi faţă de 2016, anul la care au fost raportate datele în cadrul PMUD.

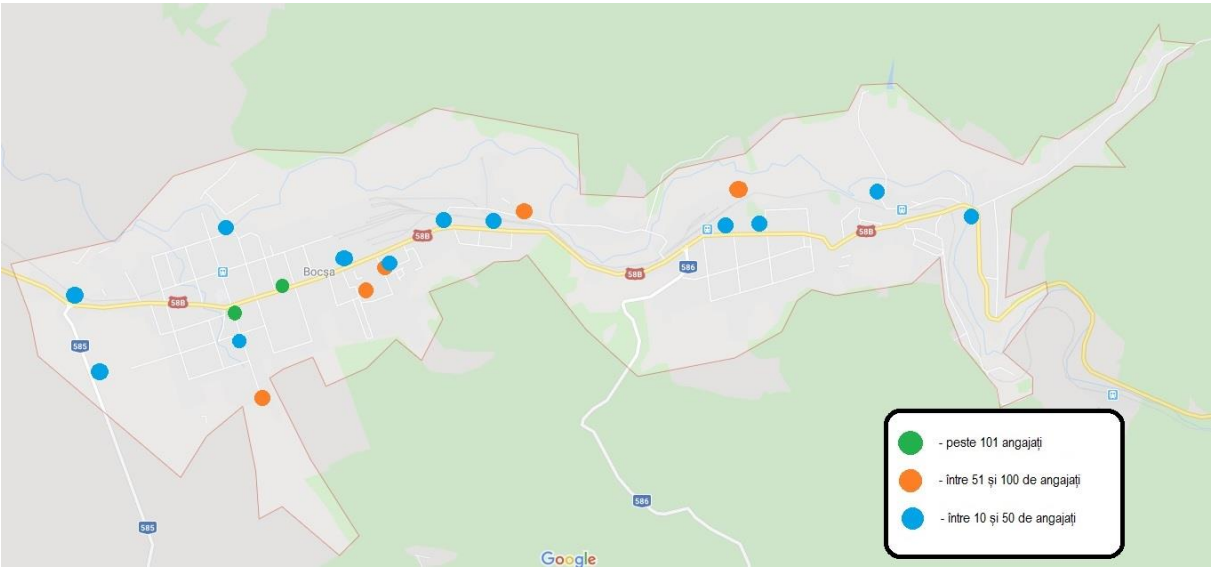


Figura 6 - Repartiția agenților economici cu peste 10 angajați în orașul Bocșa

Rețeaua rutieră a orașului Bocșa

Infrastructura rutieră majoră a orașului Bocșa este reprezentată de drumul national DN 58B și drumurile județene DJ 583, DJ 585 și DJ 586. Cele mai solicitate sectoare stradale din punct de vedere al traficului sunt reprezentate de suprapunerile rețelei stradale cu drumul national.

Reţeaua stradală din Orașul Bocșa este formată din 129 de străzi în lungime totală de 59.279 m. Din punct de vedere al îmbrăcămintii, cea mai mare parte a străzilor sunt asfaltate și împietruite. O situație detaliată a ponderii diferitelor îmbrăcăminți rutiere este prezentată în figura următoare.

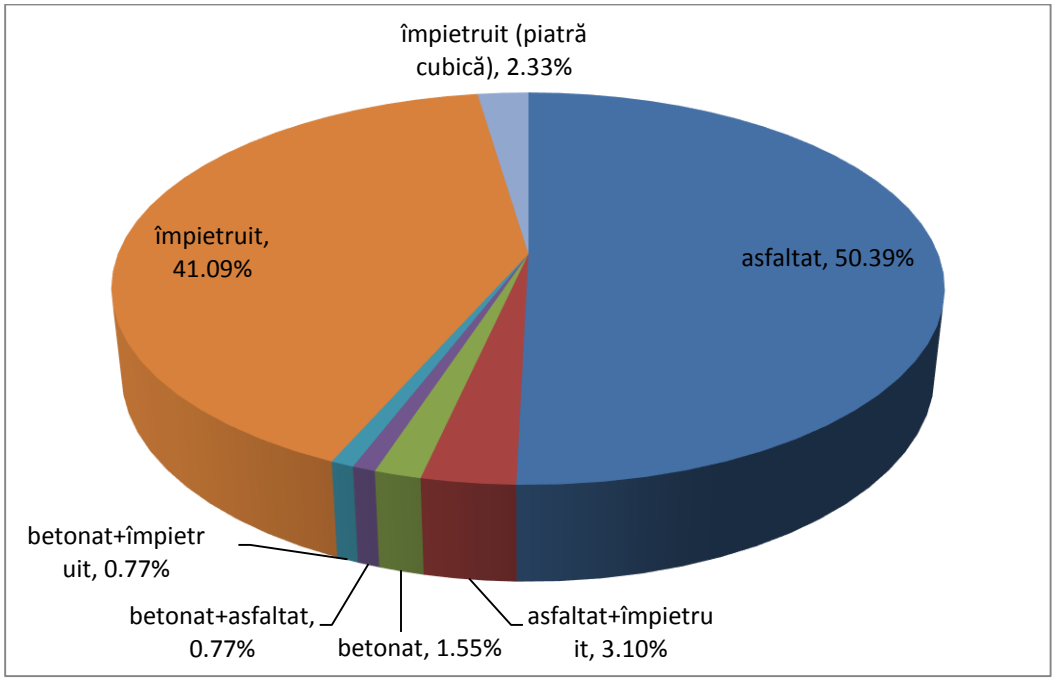
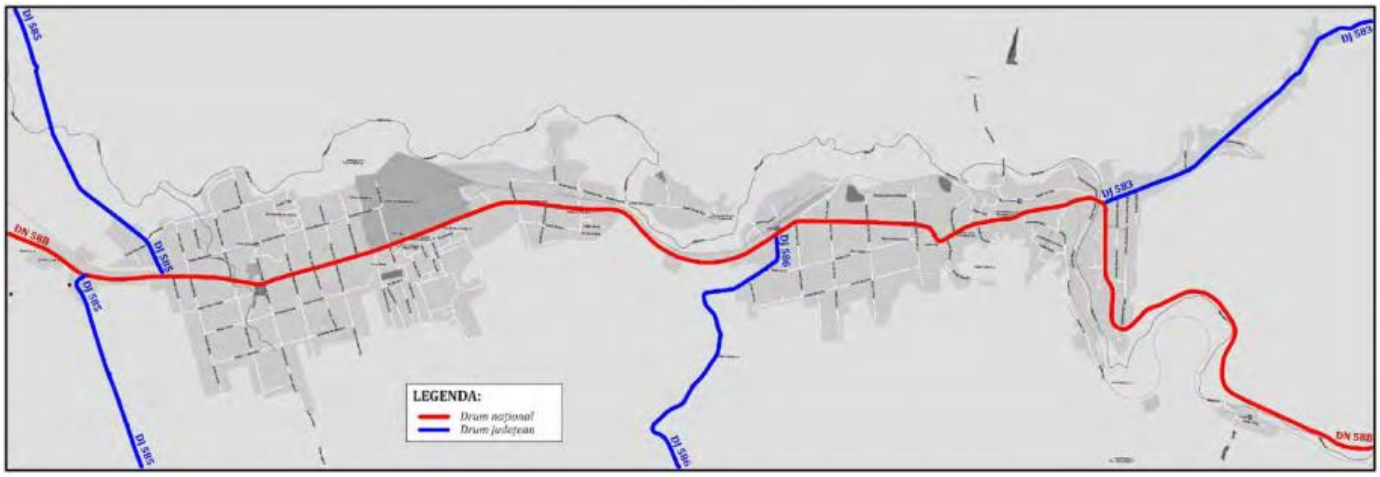


Figura 7 - Tipuri de îmbracăminte străzi

Faptul că peste 40% din lungimea rețelei stradale este împietruită, acoperită cu îmbrăcăminte de beton, piatră cubică, conduce la disfuncții majore din punct de vedere al accesibilității și calității mediului urban.

Potrivit informațiilor din PMUD pentru Orașul Bocșa, cea mai mare parte a străzilor a căror suprafață de rulare este din asfalt (fără a lua în calcul străzile suprapuse peste traseul drumului national) se regăsește în cartierul Bocșa Română. De asemenea, în caddrul aceluiași document strategic se menționează că problemele de fluență a circulației, exprimate prin îmregistrarea unor viteze medii de deplasare la nivelul orelor de vârf de sub 20 km/h se întâlnesc în zona centrală și în vecinătatea pieței agro-alimentare, capacitatea de circulație fiind redusă ca urmării a parcării autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia.

Singura ruta care poate fi utilizată pentru deplasarea între cele 3 cartiere principale este DN 58B, artera de circulaţie pe care se înregistrează valori ridicate de trafic şi probleme de siguranţă circulaţiei, generate de intersectarea fluxurilor de pietoni şi biciclete cu cele de vehicule, inclusiv vehicule grele de marfă.



Sursa: PMUD pentru Oraşul Bocşa

Figura 8 – Reţeaua stradaşă a oraşului Bocşa

2.2. Descrierea și identificarea serviciului de transport public și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată

Transportul public la nivelul orașului Bocșa este asigurat de operatorul S.C. Trans Loc Bocșa S.R.L. pe baza contractului de delegare prin concesiune a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nr. 16380/20.09.2016 şi aprobat prin H.C.L. nr. 99/15.09.2016 încheiat cu Oraşul Bocşa. Operatorul are sediul în str. Autogării nr. 6, Bocşa, jud. Caraş-Severin, CUI: 36435600, j11/459/18.08.2016 şi are ca şi activitate principală transporturile urbane, suburbane şi metropolitane (cod CAEN 4931).

Societatea are acţionar unic Consiliul Local Bocşa.

Societatea are o structură organizatorică compusă din 7 angajaţi:

- 1 administrator;
- 1 manager transport persoane;
- 1 casier;
- 4 şoferi.

Potrivit contractului de delegare în vigoare, operatorului de transport îi revine dreptul şi obligaţia de a efectua serviciul de trasport public local de persoane prin curse regulate cu autobuzul,

inclusiv dreptul şi obligaţia de a administra şi de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului pe raza de competenţă a unităţii administrativ-teritoriale a oraşului Bocşa, conform prevederilor stipulate în documentele ce fac parte din contract:

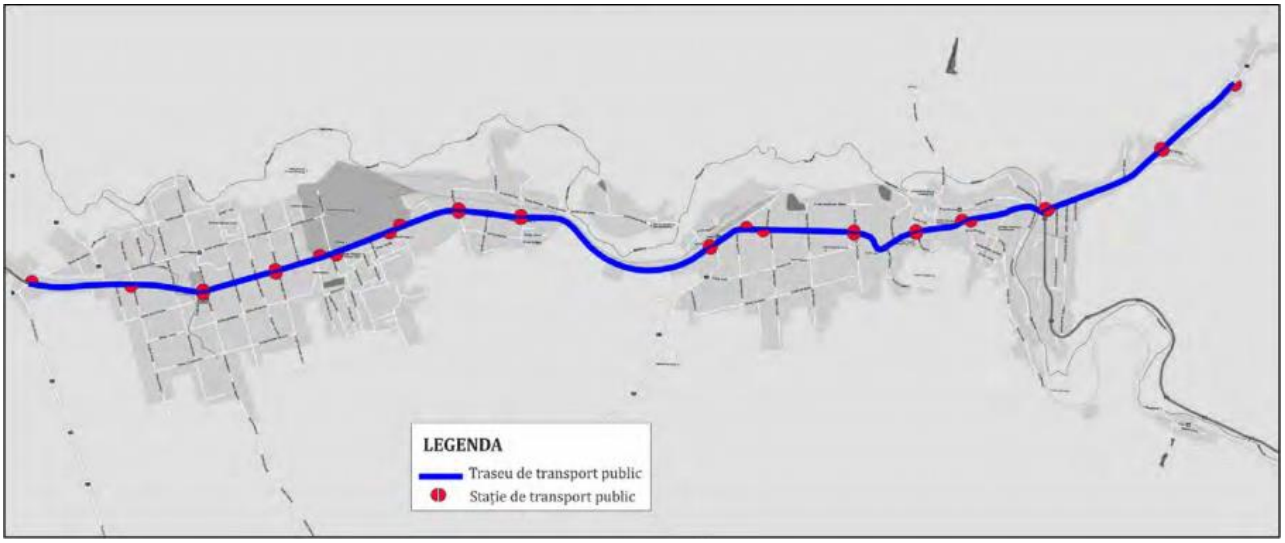
- Caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- Regulamentul serviciului;
- Inventarul bunurilor mobile şi imobile, proprietate publică sau privată a oraşului Bocşa, aferente serviciului;
- Procesul-verbal de predare-primire a bunurilor;
- Modul de calcul şi decontare a sumelor datorate de delegatar delegatului, rezultate din aplicarea programului de protecţie socială.

Durata contractului de delegare a gestiunii este de 6 ani.

Transportul public de călători prin curse regulate la nivelul oraşului Bocşa se desfăşoară pe **1 traseu**:

- ✓ **Drumul Binişului – Brazi: 10 km lungime**
- ✓ **Brazi – Drumul Binişului: 10 km lungime**

Infrastructura rutieră care alcătuieşte reţeaua de transport este din asfalt, se prezintă într-o stare bună şi utilizează principalele artere de circulaţie din oraşul Bocşa, asigurând legătura între cartierele Bocşa Română, Vasiova şi Bocşa Montană.



Sursa: PMUD pentru oraşul Bocşa

Figura 9 - Traseu transport public

Parcul auto care deserveşte serviciul de transport public este compus din 2 autobuze cu capacitate de 70 de locuri (pe scaune şi în picioare) ce sunt deţinute de oraşul Bocşa.

Locul de garare al autobuzelor este reprezentat de autobaza Serviciul Public Gospodăria Comunală Bocşa.

Caracteristici funcţionare:

- Traseu cu traseu – km şi densitate trasee
  - Luni – vineri: 1 autobuz 16 curse X 20 km
    1 atubouz 10 curse X 20 km
  - Sâmbăta – Duminica: 1 autobuz 16 curse X 20 km

Trafic:

- Călători zilnic: 220-260 persoane / autobuz 16 ore

Indicatorii de exploatare pentru transportul public urban actuali la nivelul oraşului Bocşa:

- Lungimea cumulate a traseelor – 20 km
- Lungimea totală a reţelei – 20 km
- Numărul capetelor de linii – 2
- Lungimea medie a interstaţiei – 0,66 km
- Lungimea medie a călătoriei – 5-6 km

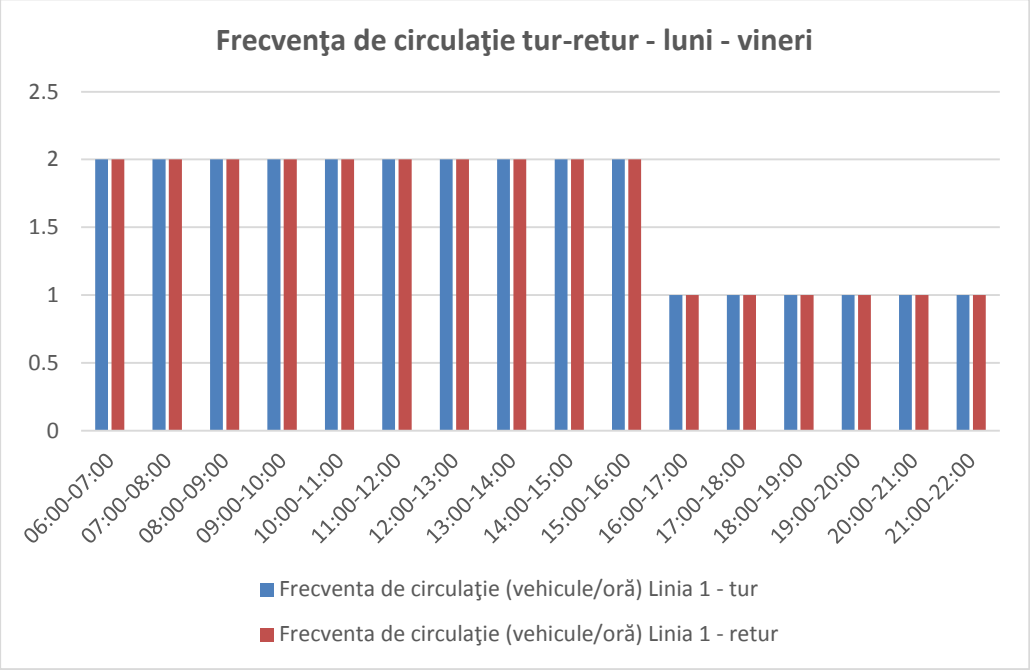
Staţii transport public

Tabel 4 - Denumire staţii de transport public

Nr. crt.	Denumire staţie
1	Drumul Binisului
2	Intersecţie 8 Martie
3	Parc Pescăruş
4	Intersecţie Ghe. Vucu
5	Chioşc Agrobanat
6	Liceul Tehnologic
7	Intersecţie cu Cozia
8	Renel
9	Cruce Ocna de Fier
10	Transprotector
11	Liceul Tata Oancea
12	Intersecţie Castanilor
13	Trezorerie

14	Podul Mare
15	Şcoala Gimnazială Măgura
16	Brazi

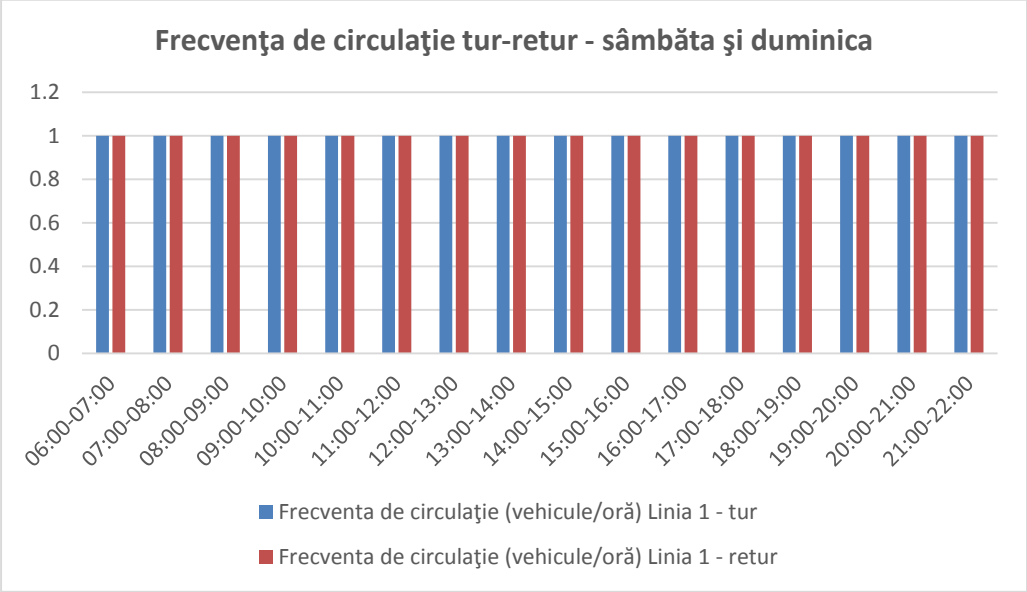
Operarea serviciului de transport public în zilele lucrătoare este realizată în intervalul orar 6:00-21:25. În acest interval vehiculele au in interval de succedare de 30 minute până la orele 16:30, după care până la sfârşitul programului intervalul de succedare este de 60 minute.



Sursa datelor: Graficul de circulaţie – Trans Loc

Figura 10 - Frecvenţa de circulaţie tur-retur – luni - vineri

Pentru zilele de sâmbătă şi duminică, intervalul de succedare este 60 de minute.



Sursa datelor: Graficul de circulaţie – Trans Loc

Figura 11 - Frecvenţa de circulaţie tur-retur – sâmbătă - duminică

În cadrul PMUD, se menţionează că frecvenţa redusă de circulaţie reprezintă principala deficienţă a sistemului de transport public local. Prin studiul de oportunitate pentru achiziţionarea de autobuze ecologice de transport local în oraşul Bocşa este propus un nou program de transport odată cu achiziţia celor 4 autobuze noi electrice:

- În intervalul orar 06:00-07:00 frecvenţa de circulaţie a autobuzelor va fi de 30 minute;
- În intervalele orare 07:00-09:00 şi 12:00-14:00 frecvenţa de circulaţie autobuzelor va fi de 15 minute;
- În intervalul orar 14:00-17:00 frecvenţa de circulaţie a autobuzelor va fi de 20 minute;
- În intervalul orar 17:00-21:00 frecvenţa de circulaţie a autobuzelor va fi de 60 minute.

Acest grafic de circulaţie este valabil pentru zilele lucrătoare de luni până vineri.

Pentru zilele de sâmbătă şi duminică:

- În intervalul orar 06:00-08:00 frecvenţa de circulaţie a autobuzelor va fi de 60 minute;
- În intervalul orar 08:00-12:00 frecvenţa de circulaţie a autobuzelor va fi de 30 minute;
- În intervalul orar 12:00-21:00 frecvenţa de circulaţie a autobuzelor va fi de 60 minute.

Tarife

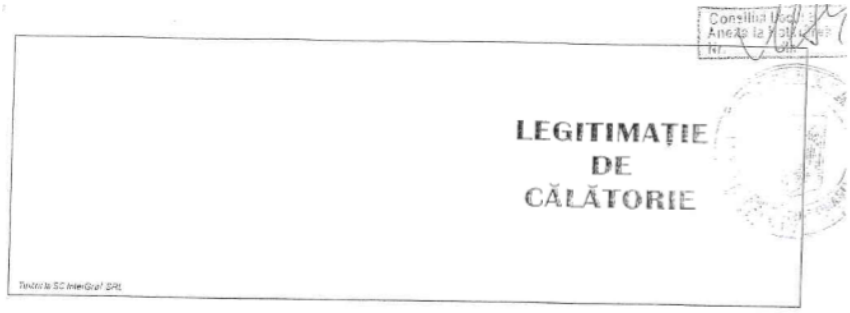
Tarifele practicate pentru transportul public prin curse regulate la nivelul oraşului Bocşa sunt aprobate prin hotărârea de Consiliu Local nr. 98/15.09.2016, la data elaborării studiului fiind în vigoare următoarele tarife pentru bilete și abonamente:

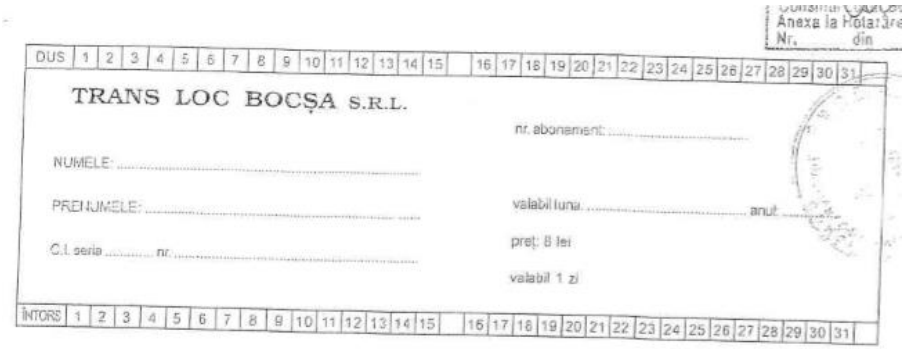
- Tarif unic de călătorie: 2 lei/călătorie.
- Tarife abonamente:

Tabel 5 - Tipuri abonamente

Nr. crt.	Tip abonament	Tarif abonament – lei
1	Abonament 30 zile	80
2	Abonament 1 lună zile lucrătoare	60
3	Abonament 15 zile	40
4	Abonament 2 săptămâni lucrătoare	30
5	Abonament 1 săptămână lucrătoare	16
6	Abonament 1 zi	8

Modelele de legitimații de călătorie utilizate sunt prezentate mai jos:





DUS 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

TRANS LOC BOCŞA S.R.L.

nr. abonament: .....

NUMELE: .....

PRENUMELE: .....

valabil luna: ..... anul: .....

C.I. seria ..... nr. .....

preț: 16 lei

valabil 1 săptămână lucrătoare

ÎNTORS 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

DUS 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

TRANS LOC BOCŞA S.R.L.

nr. abonament: .....

NUMELE: .....

PRENUMELE: .....

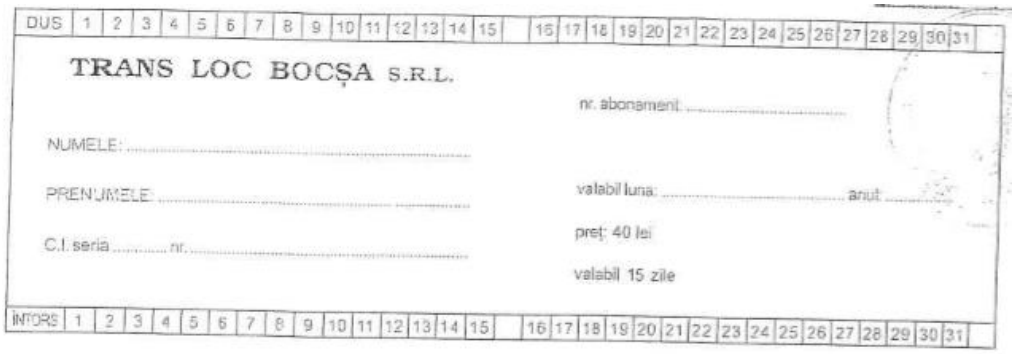
valabil luna: ..... anul: .....

C.I. seria ..... nr. .....

preț: 30 lei

valabil 2 săptămâni lucrătoare

ÎNTORS 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


DUS 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

TRANS LOC BOCŞA S.R.L.

nr. abonament: .....

NUMELE: .....

PRENUMELE: .....

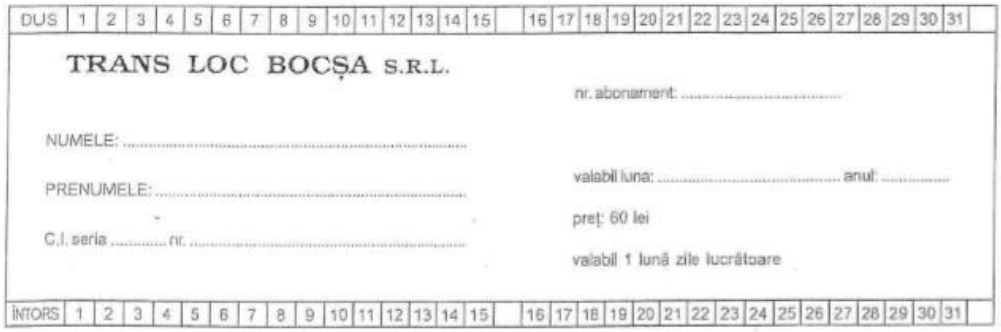
valabil luna: ..... anul: .....

C.I. seria ..... nr. .....

preț: 40 lei

valabil 15 zile

ÎNTORS 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


DUS 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

TRANS LOC BOCŞA S.R.L.

nr. abonament: .....

NUMELE: .....

PRENUMELE: .....

valabil luna: ..... anul: .....

C.I. seria ..... nr. .....

preț: 60 lei

valabil 1 lună zile lucrătoare

ÎNTORS 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

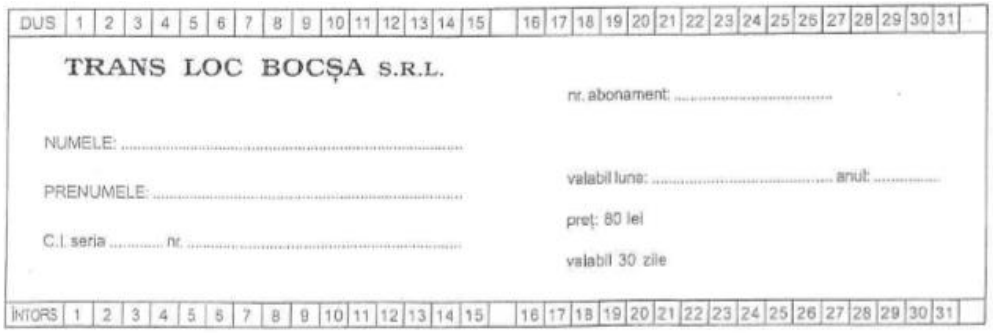


Figura 12 - Model legitimaţii de călătorie

Eliberare, validare şi control legitimaţii de călătorie

Punctul de desfacere/eliberare pentru legitimaţiile de călătorie (bilete şi abonamente) este reprezentat de sediul societăţii Trans Loc Bocşa SRL, str, Autogării nr. 6. Vânzarea biletelor are loc şi în autobuz, la conducătorul auto; conducătorul auto este cele care eliberează biletele şi validează abonamentele. Această operaţiune are asociate durate ridicate de staţionare în staţiile de pe parcursul traseului, aspect care conduce la reducerea vitezei comerciale şi la manifestarea unei atractivităţi mai reduse a modului de transport public. Acest aspect va fi depăşit prin achiziţia sistemului de e-ticketing, investiţie în curs de realizare odată cu achiziţia autobuzelor electrice.

3. Prezentarea situației economico-financiare actuale a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia

3.1. Situația economico-financiară actuală a serviciului

La modul general, serviciul este o activitate prestată în folosul cuiva. Specific situației aflate în analiză, serviciul este activitatea (de asigurare a deplasărilor cetățenilor pe aria urbană respectivă), încredințată de primărie unui operator de transport. În consecință:

- examinarea nu se concentrează pe Trans Loc Bocșa S.R.L. – care din punct de vedere economico-financiar ar trebui să se bazeze numai pe piața locală a călătoriilor iar veniturile sunt asigurate, în primul rând, din contravaloarea legitimațiilor de călătorie;
- ci (intră în examinare) cadrul relațional între cele două părți care și-au partajat răspunderile referitoare la activitatea mixtă = și comercială și socială = transportul public organizat în aria urbană; însăși delegarea de gestiune demonstrează existența relației prin care au fost partajate răspunderile, drepturile și obligațiile care țin de prestația de transport.

Sistemul este un ansamblu de elemente dependente între ele și formând un întreg organizat care pune ordine într-un domeniu și face ca o activitate practică să funcționeze potrivit scopului urmărit. Scopul urmărit este materializarea prestației în folosul cetățenilor prin intermediul unor elemente:

A. din categoria corporale:

- zestrea stradală a orașului
- construcțiile și instalațiile auxiliare activității de transport călători
- mijloacele mobile deținute

B. din categoria nematerializate:

- ideile referitoare la organizarea transportului în comun
- oamenii specializați pentru operațiile aferente deplasării cu mijloace mecanice
- reglementările specifice domeniului social-economic respectiv.

Indicatorii financiari pentru ultimul bilanţul contabil finalizat pentru anul 2018 şi pentru raportarea de la 30.06.2019 care caracterizează activitatea operatorului de transport sunt prezentaţi în tabelul următor.

Tabel 6 - Indicatorii financiari ai operatorului de transport Trans Loc Bocşa S.R.L.

Nr. Crt.	Indicator	2018	2019 30.06.2019
	Redevenţă		
	Subvenţii		
	Contravaloarea tichetelor acordate salariaţilor	12.774	**7.493**
	Venituri totale, din care:	**530.455**	**330.375**
	Venituri exploatare, total din care:	**530.449**	**330.374**
	Producţia vândută (venituri din activităţi prestate)	399.097	**171.375**
	Alte venituri din exploatare (venituri din donaţii, subvenţii primate)	131.352	158.999
	Venituri financiare	**6**	**1**
	Cheltuieli totale, din care	**560.943**	**323.449**
	Cheltuieli exploatare, total din care:	**560.838**	**323.449**
	Cheltuieli cu materiile prime şi materialele consumabile, din care:	**223.615**	**153.488**
	Chelt. cu materiale auxiliare	16,81	
	Chelt. privind combustibilul	189.003,6	88.463,76
	Chelt. cu piesele de schimb	37.271,2	61.297,36
	Chelt. cu alte mat. consumabile	5.897,03	3.726,39
	Chelt. cu obiecte de inventar	597,48	1024,34
	Cheltuieli cu personalul, total din care:	**284.914**	**146.703**
	Salarii şi indemnizaţii	278.920	143.131
	Chelt. privind asigurările şi protecţia socială	5.994	3.572
	Alte cheltuieli exploatare	**51.712**	27.169
	Cheltuieli financiare	**105**	
	Profit	**0**	**6.134**
	Impozite	**2052**	**792**
	Pierdere	**30.488**	**0**
	Număr mediu salariaţi	**6**	**8**

Dată fiind că la data elaborării studiului nu este încă depus bilanţul contabil pentru anul 2019, iar raportarea din tabelul anterior este pentru 30.06.2019 iar pentru 2018 pentru întreg anul, indicatorii nu sunt comparabili. Chiar şi aşa se observă o creştere a veniturilor dar şi a cheltuielilor iar la raportarea de la 30.06.2019 societatea înregistrează profit, spre deosebire de anul 2019 când s-a înregistrat o uşoară pierdere, fapt ce vine să susţină sustenabilitatea financiară a activităţii operatorului de transport.

În continuare este prezentată o situaţie mai detaliată a veniturilor şi cheltuielilor operatorului de transport, inclusiv o comparare a acestorala nivelul anilor 2017 şi 2019.

Veniturile colectate in perioada 2016-2020 indică următoarea situaţie:

- **Valoarea colectată total**: **1.370.364 lei**, din care:
  - **Sume realizate din bilete**:
    Bilete călătorie: 567.800 lei (2016-2019)
    10.200 lei (ianuarie 2020)
    Bilete persoane cu handicap: 267.598 lei (2016-2019)
    7.156 lei (ianuarie 2020)
    Bilete pensionari: 55.704 lei (2017-2019)
    1.206 lei (ianuarie 2020)
  - **Sume realizate din abonamente**:
    (Dec 2016-2019) 40 lei: 31.520 lei
    60 lei: 88.840 lei
    80 lei: 325.120 lei
    (Ianuarie 2020) 40 lei: 2.480 lei
    60 lei: 1.860 lei
    80 lei: 10.880 lei

Situaţia veniturile colectate din bilete şi abonamente pe fiecare din cei 4 ani, respectiv 2016, 2017, 2018, 2019 este prezentată în continuare:

- **Bilete vândute integral:**

  - 2016 / 26.800 bilete x 2 = **53.600 lei**

  - 2017 / 102.900 bilete x 2 = **205.800 lei**

  - 2018 / 86.100 bilete x 2 = **172.200 lei**

  - 2019 / 68.100 bilete x 2 = **136.200 lei**

  TOTAL = 567.800 LEI 2016-2019

- **Abonamente vândute integral:**
  - 2016 / Abonamente persoane fizice = **5.300 lei**
  TOTAL 2016 = 5.300 LEI

  - 2017 / Abonamente firme = **4.800 lei**
  - 2017 / Abonamente persoane fizice = **14.940 lei**
  TOTAL 2017 = 19.740 LEI

- 2018 / Abonamente firme = **39.880 lei**
- 2018 / Abonamente persoane fizice = **13.220 lei**

TOTAL 2018 = 53.100 LEI

- 2019 / Abonamente firme = 46.280 lei
- 2019 / Abonamente persoane fizice = 10.360 lei

TOTAL 2019 = 56.640 LEI

TOTAL = 134.780 LEI 2016-2019

- **Bilete de călătorie pensionari/handicap:**
  - 2017 / Bilete cu facilităţi: 51.179 x 2 = 102.358 lei
  - 2018 / Bilete cu facilităţi: 57.131 x 2 = 114.262 lei
  - 2019 / Bilete cu facilităţi: 52.441 x 2 = 104.882 lei

  TOTAL = 321.502 LEI

- **Abonamente speciale (Condiţii educaţionale speciale):**
  - 2017 / Abonamente speciale: 902 x 80 lei = 72.160 lei
  - 2018 / Abonamente speciale: 1.632 x 80 lei = 130.560 lei
  - 2019 / Abonamente speciale: 1.470 x 80 lei = 117.600 lei

  TOTAL = 320.400 LEI

Se constată o diminuare a veniturilor colectate din vânzarea de bilete în perioada 2017-2019 dar cu o creştere semnificativă a veniturilor obţinute din vânzarea de abonamente integrale către firme şi persoane fizice.

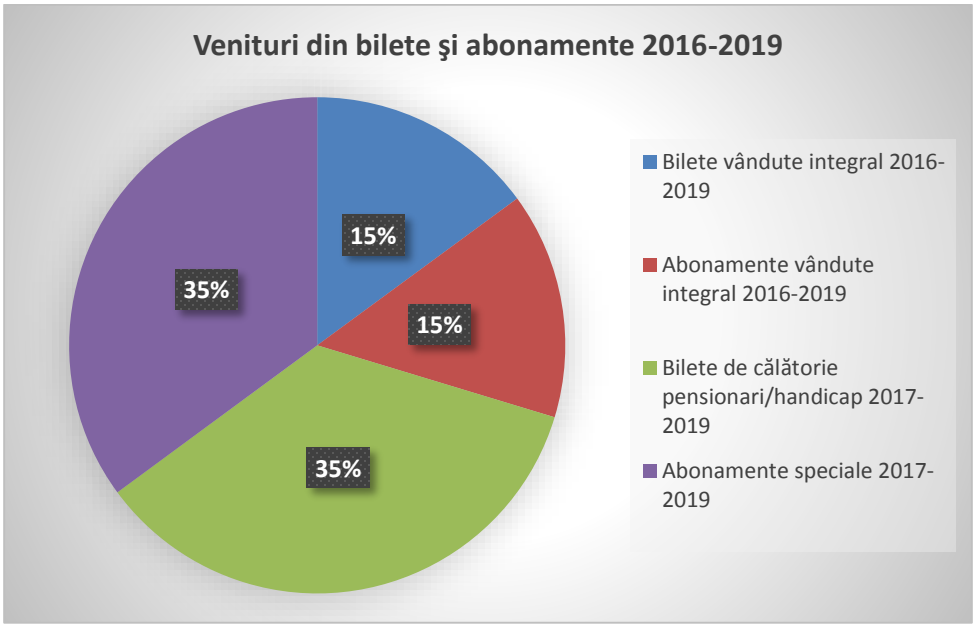


Figura 13 - Venituri din bilete şi abonamente 2016-2019

Ponderea cea mai mare a veniturilor (circa 70% din total) este obţinută din biletele de călătorie pentru pensionari şi persoane cu handicap şi din abonamentele special.

În ce privește situația încasărilor pe anul 2019 din vânzarea de abonamente, situația se prezintă astfel:

Abonamente integrale către persoane fizice

Tabel 7 - Abonamente persoane fizice anul 2019

Luna	Abonamente 40 lei – nr.	Abonamente 60 lei – nr.	Abonamente 80 lei – nr.	Valoare - lei
Ianuarie	15	9		1.140
Februarie	2	4		320
Martie	2	18		1.160
Aprilie	15	8		1.080
Mai	6	15		1.140
Iunie	0	4		240
Iulie	0	3		180
August	0	2	1	200
Septembrie	19	13	1	1.620
Octombrie	6	18	3	1.560
Noiembrie	6	14	1	1.160
Decembrie	9	2	1	560

Total	**80 ab. = 3.200 lei**	**110 ab. = 6.600 lei**	**7 ab. 560 lei**	**10.360**

Din datele raportate de operatorul de transport reiese faptul că cele mai vândute tipuri de abonamente sunt cele de 60 lei aferente abonamentului pe 1 lună zile lucrătoare, ceea ce indică faptul că deplasările pentru abonați se fac în special pentru locurile de muncă.

În ce privește succesiunea lunară a frecvenței achiziționării abonamentelor de către persoanelor fizice, se constată că lunile estivale, de concedii și vacanțe școlare sunt lunile în care achiziția de abonamente este foarte redusă.

Abonamente acordate firmelor

Tabel 8 - Abonamente firme anul 2019

Luna	Abonamente 40 lei – nr.	Abonamente 60 lei – nr.	Valoare - lei
Ianuarie	16	60	4240
Februarie	19	59	4300
Martie	20	55	4100
Aprilie	20	53	3980
Mai	18	52	3840
Iunie	16	53	3820
Iulie	15	56	3960
August	42	18	2760
Septembrie	26	50	4040
Octombrie	15	57	4020
Noiembrie	19	58	4240
Decembrie	40	23	2980
Total	**266 ab. = 10.640 lei**	**594 ab. = 35.640 lei**	**46.280**

Ponderea veniturilor colectate din abonamentele acordate firmelor (pentru angajații din cadrul acestora) este de peste 4 ori mai mare decât cele acordate persoanelor fizice, fapt ce arată din nou că achiziția abonamentelor se face în scop de deplasare către locul de muncă.

Abonamente speciale

Abonamentele speciale sunt abonamentele pentru elevii cu condiții educaționale speciale și pentru elevii orfani care beneficiază conform legii de transport gratuit.

Tabel 9 - Abonamente speciale (condiţii educaţionale speciale) anul 2019

Luna	Valoare - lei
Ianuarie	9.680
Februarie	9.600
Martie	9.840
Aprilie	9.840
Mai	9.840
Iunie	9.840
Iulie	9.840
August	9.840
Septembrie	8.480
Octombrie	10.000
Noiembrie	9.920
Decembrie	10.880
Total	**117.600**

Abonamentele au fost acordate către: Centrul Christiana (674 abonamente), Casa Tabita (68 abonamente), Şcoala nr. 1 (288 abonamente), Şcoala nr. 2 (236 abonamente), Liceul Baptist (6 abonamente), Liceul Tata Oancea (44 abonamente), orfani (un total de 154 de abonamente).

În ce priveşte succesiunea lunară a frecvenţei acestor abonamente nu se constată diferenţe mari între diferite luni ale anului ca în cazul celor cu preţ integral acordate persoanelor fizice şi angajatorilor, cazuri în care se constată o cerere mai mare în afara lunilor estivale.

Bilete de călătorie – valoare integrală

În ceea ce priveşte valorile colectate din bilete eliberate în autobuze de şoferi, situaţia este următoare:

Tabel 10 - Venituri colectate din bilete – bani predaţi de şoferi

Luna	Valoare - lei
Ianuarie	10.400
Februarie	7.400
Martie	12.200
Aprilie	13.200
Mai	11.800
Iunie	11.000
Iulie	9.400

August	11.400
Septembrie	12.000
Octombrie	15.000
Noiembrie	11.260
Decembrie	11.140
Total	**136.200**

Concluzionând, pe anul 2019 au fost încasate venituri din legitimaţiilor de călătorie (bilete şi abonamente) şi din facilităile oferite persoanelor cu dizabilităţi, pensionarilor şi elevilor, conform H.C.L. 123/29.11.2016 în valoare totală de **310.440 lei**. **Ponderea cea mai mare în cadrul veniturilor colectate este reprezentată de bilete**, circa **44%** din venituri. Urmează abonamente speciale cu o pondere de circa 38% din totalul veniturilor şi abonamentele la preţ integral către persoanele fizice şi angajatori cu o proporţie de circa 18% din totalul veniturilor.

În figura următoare este prezentată variaţia lunară a veniturilor, lunile aprilie şi octombrie, fiind lunile cu cele mai mari încasări. Faţă de veniturile înregistrate în 2017, primul an întreg de operare se constată o creştere a acestora cu circa **34%**. Valorile minime ale veniturilor se înregistrează în lunile februarie, iulie şi august, perioade ce coincid cu vacanţele şcolare şi cu perioadele de concedii.

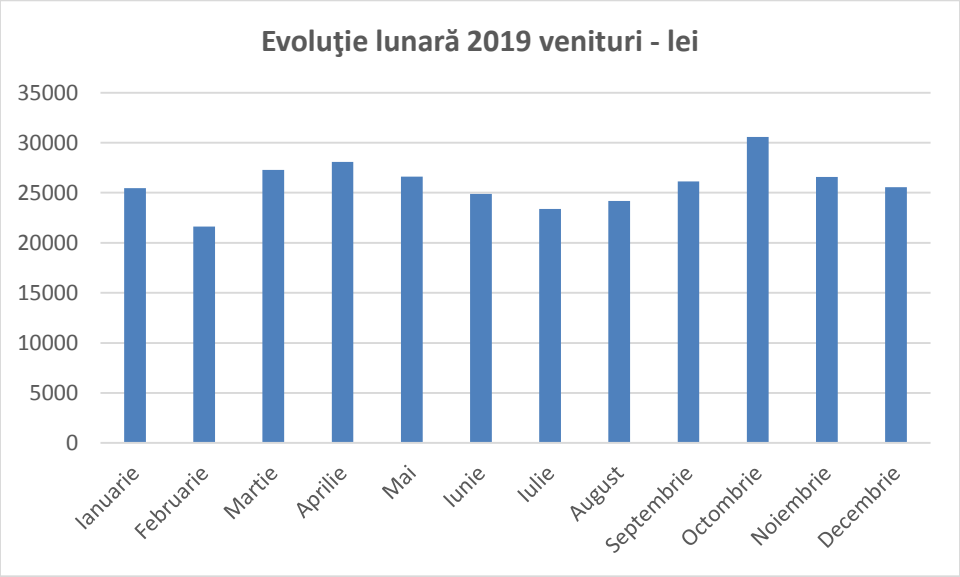


Figura 14 - Evoluţie lunară 2019 a veniturilor - lei

Cheltuieli de exploatare

Tabel 11 - Cheltuieli de exploatare 2019

Luna	Cheltuieli cu salariile - lei	Cheltuieli cu tichetele de masa - lei	Cheltuieli cu piese de schimb(revizii) – CS 01 CLB - lei	Cheltuieli cu piese de schimb(revizii) – CS 02 CLB - lei	Cheltuieli cu combustibilul - CS 01 CLB – lei	Cheltuieli cu combustibilul - CS 02 CLB – lei
Ianuarie	23575	1302.71	1923.75	2237.2	12130.29	1893.24
Februarie	21936	1168.73	0	0	14335.96	0
Martie	21901	1350.56	22147.43	32824.44	11492.63	6094.11
Aprilie	23576	1207.01	301.55	0	8756.19	10611.76
Mai	23874	1264.43	1641.71	7506.58	13244.8	9628.24
Iunie	20776	1082.6	4456.55	0	15413.93	1573.06
Iulie	23672	1321.85	2627.52	7138.63	13556.8	2598.03
August	23547	1187.87	0	2227.68	7048.59	10643.58
Septembrie	23572	1321.85	1894.33	7301.32	9178.77	6604.76
Octombrie	20507	1351.6	3858.34	2212.36	10327.69	9478.59
Noiembrie	20810	1169.77	7110.73	1199.52	10456.83	6035.49
Decembrie	20802	1102.78	4348	2856	13564.57	4795.61
Total	**268548**	**14831.76**	**50309.91**	**65503.73**	**139507.1**	**69956.47**

La cheltuielile deja menţionate se adaugă cheltuielile materiale:

- *Cheltuieli cu ADBLUE 2019*: 1.700 l = 2.100 lei

- *Asigurări bagaje şi pasageri*:
  - ✓ CS O1 CLB: = 300 lei
  - ✓ CS 02 CLB: = 300 lei

- *asigurare de raspundere civila auto (RCA):*
  - ✓ CS O1 CLB: = 2.181 lei
  - ✓ CS 02 CLB: = 2.181 lei

- *I.T.P. 2019*
  - ✓ CS O1 CLB: 2 servicii I.T.P. = 600 lei
  - ✓ CS 02 CLB: 2 servicii I.T.P. = 600 lei

- *Contribuții A.N.R.S.C*: = 370 lei

- *Servicii Contabilitate*: 500 lei x 12 luni = 6.000 lei
- *Vizita medicală șoferi + fișă aptitudini*: 1.250 lei
- *Consultanţă management (S.S.M.):* 120 lei x 12 luni =1.440 lei

Total cheltuieli materiale 2019 = **17.322 lei**

Din datele puse la dispoziţie de operatorul de transport, **valoarea totală a cheltuielilor la nivelul anului 2019 este de 625.978,92 lei**.

Faţă de cheltuielile de exploatare înregistrare la nivelul anului 2017 (450.262 lei) se constată o creştere a acestora cu circa 39%, aşadar o creştere proporţională cu creşterea veniturilor înregistrate din prestaţia serviciului de transport public.

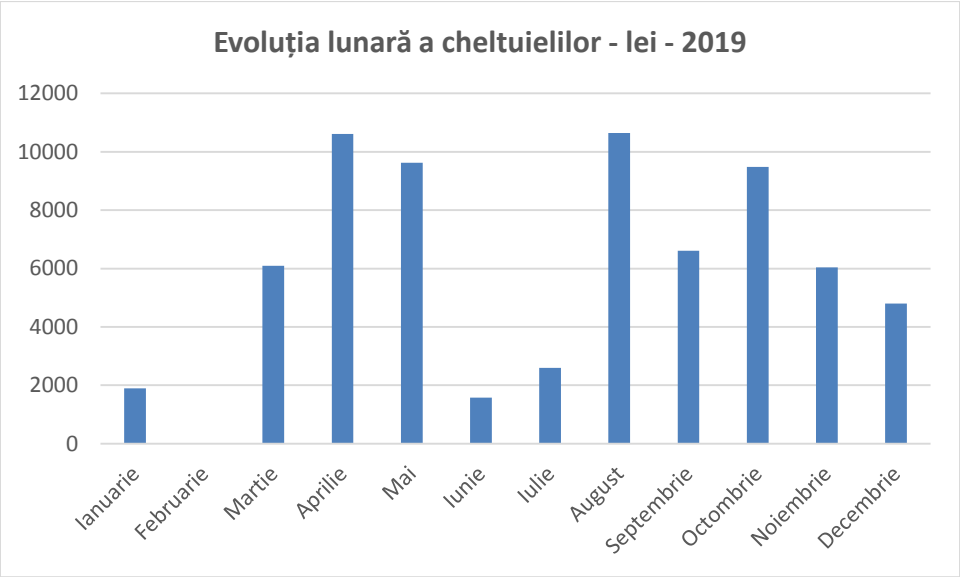


Figura 15 - Evoluţia lunară a cheltuielilor – lei - 2019

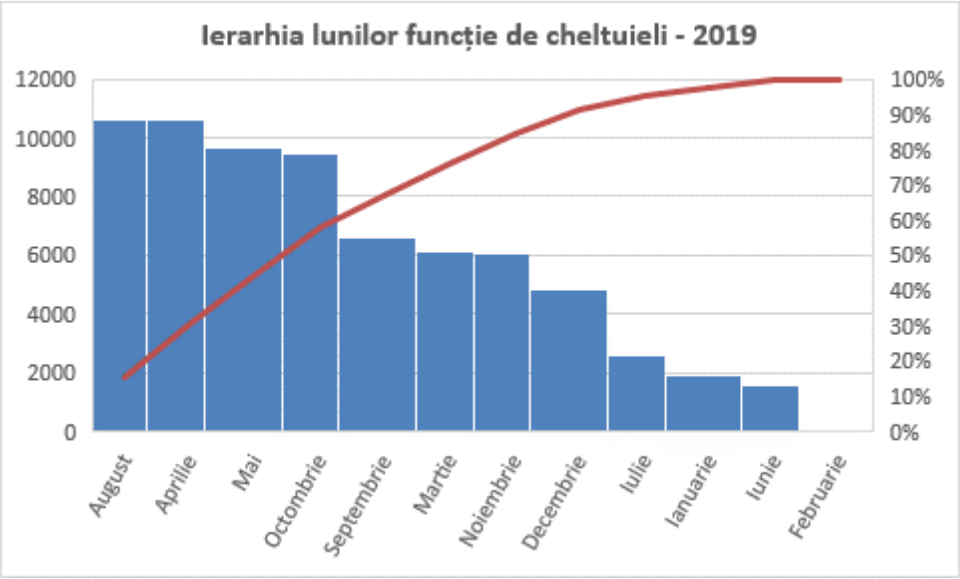


Figura 16 - Ierarhia lunilor funcţie de cheltuielile întregistrate - 2019

Valoarea maximă a cheltuielilor s-a înregistrat în lunile august și aprilie.

În ce privește ponderea diferitelor categorii de cheltuieli, se constată că cele mai mari cheltuieli sunt înregistrate cu salariile şi combustibilul pentru cele 2 autobuze care operează la momentul actual.

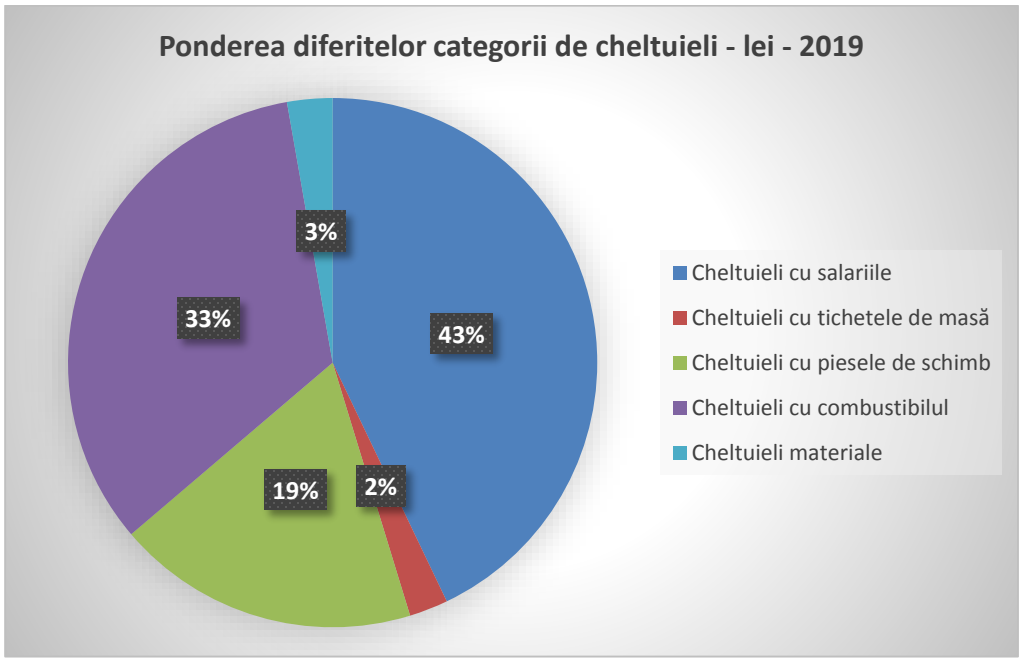


Figura 17 - Ponderea diferitelor categorii de cheltuieli – lei -2019

În ce priveşte costurile de exploatare per kilometru, din informaţiile puse la dispoziţie de operatorul de transport, acestea sunt de 3,4 lei/km.

Valoarea actuală de inventar a bunurilor puse la dispoziţie operatorului de transport, respectiv cele 2 autobuze este de 644.961,60 lei/autobuz iar valoarea rămasă de amortizat la data elaborării prezentului studiu este de 362.790,90 lei/autobuz conform evidenţelor contabile.

Contractul de delegare prin concesiune în vigoare prevede că operatorul datorează o redevenţă lunară a cărei valoare este de 0,50% din total venituri, fără TVA, care se indexează în fiecare lună cu indicele de inflaţie comunicat de Direcţia Generală de Statistică stabilit prin Hotărâre de Guvern.

Redevența pe anul 2017 în sumă de 1.700 lei nu a fost achitată.

Prevederile contractului de delegare prin concesiune a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate nu concordă în totalitate cu cele ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile de transport feroviar şi rutier de călători. Astfel, printre obligaţiile delegatarului, respectiv Oraşul Bocşa, nu se regăsesc cele referitoare la plata compensaţiei, determinate ca diferenţă între cheltuielile de exploatare la care se adaugă un profit rezonabil şi veniturile operatorului asociate obligaţiei de serviciu public. Contractul nu prevede că pentru fundamentarea decontărilor aferente diferenţelor de tarif, Operatorul trebuie să facă dovada numărului de titluri de călătorie cu valoare redusă vândute şi a numărului de călătorii efectuate de fiecare categorie de pasageri care beneficiază de gratuităţi, prin raportări lunare furnizate de un sistem electronic de taxare.

3.2. Starea tehnică a sistemului de transport public

Infrastructura de deservire

Mijloacele de transport

Parcul de vehicule utilizat pentru serviciul de transport public la nivelul oraşului Bocşa este format din 2 autobuze aflate într-o stare bună de funcţionare.

Informaţii despre parcul de vehicule utilizat:

- Marca autobuzelor: ISUZU CITIBUS
- Capacitate (nr. locuri): 70 (pe scaune şi în picioare)
- Vechime: 3,6 ani
- Kilometrii parcurşi: Autobuz 1 = 285.000 km
  Autobuz 2 = 215.000 km
- Tip motorizare: diesel

- Capacitate motor: 4.500 cm^3
- Dotări: aer condiţionat, sistem de încălzire, rampă pentru persoane cu dizabilităţi
- Măsuri pentru accesibilitatea persoanelor cu handicap: rampă persoane cu dizabilităţi şi scaun

Diferența de kilometrii între cele două autobuze a societății Trans Loc Bocșa S.R.L. se datorează următoarelor:

- În perioada vacanțelor școlare se circulă cu un singur autobuz prin hotărâre A.G.A. de la ora 06^{00} la 22^{00};
- În perioada în care un autobuz este defect s-a circulat cu unul singur, neavând autobuz de rezervă.

Viteza comercială şi de exploatare:

- Viteza comercială: 95 km/h
- Viteza de exploatare: 50 km/h

Vehicule*km:

- 1 vehicul – 320 km/zi
- 1 vehicul – 200 km/zi

Durata de exploatare a vehiculelor la nivel de zi:

- 1 vehicul – 16 ore
- 1 vehicul – 10 ore
-

Indicatorii de perfomanţă:

- Capacitate de utilizare vehicul/grad de încărcare: 5 călători/km
- Consum de combustibil pe veh.*km: 25-27 litri/100 km
- Eficienţa energetică realizată: 6 litri/călătorie

Starea reţelei stradale

Traseul de transport public asigură legătura între cartierele Bocşa Română, Vasiova şi Bocşa Montană, utilizând astfel principalele artere de circulaţie din oraşul Bocşa. Preponderent, insfrastructura stradală utilizată de mijloacele auto care deservesc serviciul de transport public local are suprafaţă de rulare din asphalt de calitate bună. Se întâlnesc situaţii în care elementele de infrastructură care contribuie la îmbunătăţirea accesibilităţii, siguranţei şi securităţii călătorilor în staţiile de transport public lipsesc sau acolo unde există alveole, acestea sunt utilizate în alte scopuri, cum ar fi parcarea autovehiculelor.

Staţiile de transport public

Unele din staţiile din cadrul sistemului de transport public sunt amenajate cu adăposturi pentru călători dar prezintă deficienţe privind sistemul de informare şi prezenţa elementelor de securitate cum ar fi monitorizare video, afişarea programului de circulaţie.

Figura 18 - Staţii de transport public din oraşul Bocşa

Nu sunt raportate incidente în trafic în ce priveşte operarea mijloacelor de transport public.

4. Prezentarea investițiilor necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă, precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului

Prin proiectul „***Modernizare pista de biciclete şi infrastructura pietonală, Modernizare autobază şi staţii de autobuze pentru transportul de călători***", pentru care s-a despus cererea de finanţare cod SMIS 2014+:12204, finanţat prin Programul Operaţional Regional 2014-2020, Axa prioritară 3 – Sprijinirea tranziţiei către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiţii 4E – Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilităţii urbane multimodale durabile şi a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectiv specific 3.2 – *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate de planurile de mobilitate urbană durabilă,* se doreşte şi modernizarea autobazei a staţiilor de autobuz şi achiziţonarea de autobuze publice electrice pentru reducerea emisiilor de carbon.

Autobuzele achiziţionate prin proiect vor fi folosite pe traseele cuprinse în limitele administrativ-teritorial ale orașului Bocșa. De asemenea, se dorește realizarea unei autobaze la standarde europene și a unui spatiu administrativ calitativ și eficent din punct de vedere energetic și funcțional.

Pe sectorul proiectat se prevede amenajarea unui număr de 24 stații pentru deservirea transportului public de călători. Stațiile sunt prevăzute cu: rampe de acces pentru persoane cu dizabilităţi locomotorii, benzi de direcționare tactil pentru ajutorul personelor cu dizabilitate vizuala; copertină staţie pentru protecția călătorilor aflați în așteptare.

Sistemul automat de eliberare non stop a legitimațiilor de călătorie are ca obiectiv principal creșterea gradului de mobilitate a călătorilor și dezvoltarea durabilă a sistemului de transport public. Sistemul va fi montat doar pe cele 4 mijloace de transport achiziționate prin proiect.

Este un sistem complex bazat pe utilizarea cardului contactless că suport pentru achiziționarea și alidarea titlurilor de călătorie în rețeaua de transport public.

Sistemul automat de eliberare a legitimațiilor de călătorie este un ansamblu hardware/software complex format din:
- Automate de vânzare și reîncărcare îmbarcate pentru eliberarea legitimațiilor de călătorie (carduri, bilete hârtie) care permit plata cu bancnote, monede și card bancar. Aceste echipamente vor fi amplasate în autobuzele achiziționate prin proiect;
- Echipamente portabile destinate controlului legitimațiilor de călătorie;
- Validatoare îmbarcate care permit validarea legitimațiilor de călătorie, consultarea cardului, funcții pentru controlor;
- Computer de bord ce comunică cu validatoarele și permite inspectarea stații acestora;
- Sisteme de comunicații;
- Locație eliberare carduri amplasata în autobază;

- Sistem electronic de afișaj în stațiile;
- Locație de descărcare date care asigura transferul datelor din vehicule către serverul central, server central care colectează și procesează datele din întregul sistem de ticketing și licență care o să fie instalate în birourile administrative din autobază.

De asemenea se dorește realizarea unei autobaze la standarde europene și a unui spatiu administrativ calitativ și eficient din punct devedere energetic și funcțional. Clădirea existentă se vă demola în întregime, în locul ei executandu-se o nouă clădire care va respecta toate standardele și normativele în vigoare. Dimensiunile exterioare ale clădirii nou executate vor fi identice cu cele ale clădirii demolate. Acestea sunt B x L = 12.71x11.13m.

Tabel 12 – Valoarea investiţiilor propuse pentru transportul public

lei

Nr. crt.	Investitie	Valoare unitara	TVA	Valoare cu TVA
1	Achiziţie mijloace de transport (4 autobuze – 12 metri)	8,779,600.00	1,668,124.00	10,447,724.00
2	Sistem e-ticketing (1 sistem)	1,709,407.00	324,787.33	2,034,194.33
3	Rastel biciclete	4,990.00	948.10	5,938.10
4	Statii autobuz (24 de staţii)	292,800.00	55,632.00	348,432.00
5	Set echipamente autobază	46,386.00	8,813.34	55,199.34
6	Sistem de încarcare autobuze (4 lente)	93,400.00	17,746.00	111,146.00
7	Dotări în autobază	18,150.00	3,448.50	21,598.50
8	Autobaza de transport public	2,350,495.00	446,587.21	2,797,046.21

5. Analiza scenariilor alternative de delegare a gestiunii serviciului de transport public

5.1. Organizarea și efectuarea activităților specifice serviciilor de transport public local

Organizarea şi efectuarea activităţilor specifice serviciilor de transport public local de la nivelul Oraşului Bocşa trebuie să asigure satisfacerea unor cerinţe şi nevoi de utilitate publică ale comunităţii locale după cum urmează:

- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populaţiei şi ale operatorilor economici pe teritoriul unităţii administrativ teritoriale;
- îmbunătăţirea siguranţei rutiere, protecţiei mediului şi calităţii transportului public local;
- deplasarea în condiţii de siguranţă şi de confort;
- accesul egal şi ne discriminatoriu al tuturor categoriilor de cetăţeni la serviciul de transport public;
- optimizarea funcţionării pieţei transportului public local prin asigurarea unui cadru concurenţial normal, dinamic şi loial.

Cadrul legal aplicabil pentru atribuirea Serviciilor de Transport Public și pentru un Contract de Servicii Publice ce se conformează reglementărilor Uniunii Europene se structurează pe două niveluri conectate: European şi Naţional.

Principala reglementare aplicabilă la nivelul Uniunii Europene este **Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007** al Parlamentului European şi a Consiliului din 23 Octombrie 2007 privind serviciile de transport public, feroviar şi rutier şi abrogarea Regulamentelor Consiliului (EEC) Nr. 1191/69 şi 1107/70, ce a intrat în vigoare în data de 3 Decembrie 2009. Acest regulament stabileşte cadrul pentru atribuirea contractelor de servicii publice şi pentru compensarea obligaţiilor de serviciu public. Scopul Regulamentului este acela de a crea o piaţă internă pentru funrizarea serviciilor de transport public de pasageri. Realizarea acestui lucru prin completarea normelor generale privind achiziţiile publice stabileşte condiţiile în care plata compensării poate fi considerată compatibilă cu piaţa internă şi scutită de notificarea prealabilă privind ajutorul de Stat. Cadrul legal al UE a rămas în mare parte stabil începând cu anul 2009, când a intrat în vigoare Regulamentul 1370/2007, care este direct şi integral aplicabil în România.

În ceea ce priveşte nivelul naţional, prezentul studiu de oportunitate se concentrează pe prevederile legale relevante privind organizarea şi contractarea serviciilor de transport public. Cu toate acestea, întreaga legislaţie naţională este luată în considerare şi respectată, inclusiv Codul Civil al României şi Legea 273/2006 privind finanţele publice locale.

La nivelul ţării noastre există două tipuri de insturmente legislative, structurate, după cum urmează:

- Legislaţia naţională (ce include legile, ordonanţele, Regulamentele Naţionale, Ordinele Ministrului etc.) – toate acestea fiind reglementări aplicabile la nivel naţional;
- Legislaţia locală (care include hotărâri ale Consiliului Local) – toate fiind reglementări aplicabile numai la nivel local.

La nivel naţional, principala lege aplicabilă este **legea serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006**, iar în ceea ce priveşte legislaţia specializată, **legea privind serviciile publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale** stabileşte cadrul legal pentru implementarea, autorizarea, operarea, administrarea, finanţarea şi controlul prestării serviciilor de trabsport public în comune, oraşe, municipii şi în asociaţii de dezvoltare intercomunitară. Această lege este implementată printr-o serie de reglementări emise de entităţile de reglementare a transportului public local, dintre care cel mai important este Ordinul ANRSC nr. 140/30.05.2017 privind atribuirea contractelor de delegare a gestiunii transportului public local.

Ca urmare a adoptării Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare şi a altor acte legislative cu aplicabilitate în transportul public local, s-a creat cadrul legislativ necesar care permite organizarea şi monitorizarea activităţii de transport public local de călători.

Astfel, modalitatea de atribuire a serviciilor de transport public local de călători, se va aproba de către autorităţile locale odată cu programul de transport public local de persoane prin curse regulate.

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică şi cuprinde totalitatea acțiunilor şi activităților de utilitate publică şi de interes economic şi social general, desfăşurate la nivelul unităților administrativ teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local. Potrivit Ordonanţei nr. 27 din 31 august 2011 privind transporturile rutiere, transport rutier local de persoane reprezintă transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în interiorul unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare.

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

- se efectuează, după caz, de către un operator de transport rutier, operator de transport feroviar, de către un transportator autorizat sau de către un operator de transport naval autorizat;
- se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, fără a depăși

limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;

- se execută pe rute și cu programe de transport prestabilite, de către consiliul local;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, înmatriculate sau înregistrate în România, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou, tren sau nave deținute de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială; transportul realizat cu troleibuze, tramvaie, metrou, tren sau nave se realizează de către transportatorii autorizați;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații, autogări și, după caz, gări fluviale sau locuri de operare;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de titluri de călătorie;
- autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură; prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și lear asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații..

Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire, anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.
Conform Legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, serviciile de transport public local cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul localităților sau al asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale în scopul asigurării serviciilor publice de transport local.

Legea 51/2006 (republicată) serviciilor comunitare de utilități publice cu modificările şi completările ulterioare stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare

de utilități publice. Transportul public local de călători face parte, conform acestei legi din cadrul serviciilor comunitare de utilităţi publice.

Atribuirea în gestiune directă sau delegată a serviciului public de transport local pe raza unei unități administrativ-teritoriale se face numai pe baza autorizației de transport deținute de transportatorii autorizați sau a licenței de transport deținute de operatorii de transport rutier.

Potrivit art. 21 din Legea 92/2007, serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalităţi:
a) gestiune directă;
b) gestiune delegată.

Legea 51/2006 indică aceleaşi două forme de gestiune, în sensul că Autoritățile administrației publice au posibilitatea de **a gestiona în mod direct serviciile de utilități publice** în baza unei hotărâri de dare în administrare sau de **a încredința gestiunea acestora**, respectiv toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea unui serviciu de utilități publice ori a uneia sau mai multor activități din sfera respectivului serviciu de utilități publice, în baza unui contract de delegare a gestiunii. Autoritățile administrației publice locale sunt libere să hotărască asupra modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice aflate sub responsabilitatea lor.

Precizăm că cele două modalități de gestiune nu contravin prevederilor Regulamentului nr.1370/2007.

Potrivit art. 29 din legea 92/2007, "*Serviciul public de transport local poate fi atribuit pentru executare, **în gestiune directă sau delegată**, operatorilor de transport rutier deținători de licențe de transport, eliberate sau recunoscute în condițiile legii, ori transportatorilor autorizați deținători ai unei autorizații de transport de persoane, eliberată, în condițiile legii, de către autoritatea administrației publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare*."

Desfăşurarea activităţilor serviciului de transport public local, indiferent de forma de gestiune aleasă, se realizează pe baza unui regulament al serviciului şi a unui caiet de sarcini, elaborate şi aprobate de asociaţiile de dezvoltare intercomunitară. Regulamentul serviciului şi caietul de sarcini se elaborează în cadrul asociaţiei, se supun avizării autorităţilor administraţiei publice locale ale unităţilor administrativ-teritoriale membre, în condiţiile mandatului primit, şi se aprobă de adunarea generală a asociaţiei).

Totodată, serviciile de transport public local se supun normelor europene ce reglementează acest domeniu, respectiv Regulamentului nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi Consiliului

Uniunii Europene Parlamentul European şi Consiliul Uniunii Europene privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului („Regulamentul nr. 1370/2007"). Acest Regulament se aplică în mod direct în dreptul român, prevederile sale prevalând celor din legislația națională.
Regulamentul nr.1370/2007 definește „**transportul public de călători**" ca fiind „serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general şi care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu şi continuu".

Noţiunea de servicii de interes economic general („SIEG") se referă, în general, la serviciile de natură economică pe care autoritățile publice ale statelor membre, la nivel național, regional sau local, în funcție de repartizarea competențelor lor conform dreptului național, le supun obligațiilor specifice de serviciu public prin intermediul unui mandat (contract) acordat unei întreprinderi pentru prestarea unui SIEG și pe baza unui criteriu de interes general, pentru a asigura prestarea acestor servicii în condiții care nu sunt neapărat cele existente pe piață.

Conform Protocolului nr. 26 anexat Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene („TFUE"), art. 1:
„Valorile comune ale Uniunii în privinţa serviciilor de interes economic general în înţelesul articolului 14 din Tratatul privind funcționarea Uniunii includ în special:

- ✓ Rolul esențial şi competenţele discreţionare ample ale autorităţilor naționale, regionale şi locale în ceea ce privește furnizarea, punerea în funcțiune şi organizarea serviciilor de interes economic general într-un mod care să răspundă cât mai bine nevoilor utilizatorilor;
- ✓ Diversitatea existentă la nivelul diferitelor servicii de interes economic general şi diferenţele dintre nevoile şi preferinţele utilizatorilor, care pot rezulta din circumstanţe geografice, sociale sau culturale diferite;
- ✓ Un nivel ridicat al calităţii, siguranţei şi accesibilităţii, egalitatea de tratament şi promovarea accesului universal şi a drepturilor utilizatorilor."

Scopul Regulamentului nr.1370/2007 este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autorităţile competente pot acţiona în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acţiunea forţelor pieţei. În acest scop, Regulamentul stabileşte condiţiile în care autorităţile competente, atunci când impun sau contractează obligaţii de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate şi/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligaţiilor de serviciu public (vom reveni mai jos asupra acestui aspect).

Regulamentul nr.1370/2007 nu cuprinde dispoziții privitoare la modul de organizare și gestionare a serviciilor de transport ce intră sub incidența sa, aceasta fiind de competența statelor membre. Regulamentul prevede astfel posibilitatea statelor membre de a adopta „norme generale" definite la art.2 litera (l) ca fiind măsuri care se aplică „în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă".

În acest sens, în Comunicarea Comisiei Europene nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului nr. 1370/2007 se precizează că:

„**Normele generale** sunt măsuri destinate unuia sau mai multor tipuri de servicii publice de transport pe căi rutiere sau feroviare, care pot fi impuse unilateral operatorilor de servicii publice de către autoritățile publice, în mod nediscriminatoriu sau care pot fi incluse în contracte încheiate între autoritatea competentă și operatorii de servicii publice.

Normele generale pot fi, de asemenea, legi regionale sau naționale aplicabile tuturor operatorilor de transport existenți sau potențiali dintr-o regiune sau dintr-un stat membru. Prin urmare, ele nu sunt de obicei negociate cu operatorii individuali de servicii publice.

Această precizare era necesară pentru a sublinia că întreaga legislație națională ce reglementează sau are incidență în domeniul transportului ce intră sub incidența Regulamentului nr.1370/2007 reprezintă „norme generale" în sensul acestuia.

Prin ansamblul acţiunilor ulterioare luării deciziei care introduce serviciul public într-una din situaţii (gestiune directă sau delegată), se urmăreşte:

- asigurarea cadrului juridic şi operaţional necesar pentru funcţionarea unui operator de transport public de călători;
- implementara activităţii de deservire a populaţiei şi dezvoltarea sustenabilă a serviciului.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale care compun sistemele de utilități publice."

Conform prevederilor art. 22 alin (3) din Legea 51/2006 actualizată, „Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilităţi publice se stabileşte prin hotărâri ale autorităţilor deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale, în funcţie de natura şi starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preţ/calitate, de interesele actuale şi de perspectivă ale unităţilor administrativ-teritoriale, precum şi de mărimea şi complexitatea sistemelor de utilităţi publice."

Raporturile juridice dintre unitatea administrativ-teritorială şi operatori sunt reglementate prin:

- **hotărâri de dare în administrare a furnizării/prestării serviciilor de utilități publice** către servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective, respectiv **contracte de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice** către societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective, în cazul gestiunii directe;
- **contractele de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice**, în cazul gestiunii delegate.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006 actualizată, **bunurile proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale** din componenta sistemelor de utilități publice (în cazul de faţă sistemul de transport public), utilizate pentru furnizarea/prestarea serviciilor, pot fi:

- **date în administrare şi exploatare** operatorilor, în baza hotărârii de dare în administrare;
- **puse la dispoziţie şi exploatate** în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului

Gestiunea serviciului de transport public de la nivelul oraşului Bocşa reprezintă modalitatea de organizare, funcţionare şi administrare a serviciului de transport public în scopul furnizării/prestării acestuia în condiţiile stabilite de autorităţile administraţiei publice locale.

Serviciul de transport public local prin curse regulate la nivelul oraşului Bocşa se poate administra sub mai multe forme, după cum sunt stipulate în legea 92/2007 cu modificările şi completările ulterioare şi în legea 51/2006 cu modificările şi completările ulterioare, care sunt prezentate în continuare.

5.2. Gestiunea directă a serviciului de transport public local

Potrivit legii 92/2007, în cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului public de transport local și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului public de transport local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

Articolul 28 din legea 51/2006 stipulează că: “(1) Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin

potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora."

Legea 92/2007 prevede că gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, cu modificările și completările ulterioare.

Aceeaşi formulare o regăsim şi în cuprinsul legii 51/2006 la articolul 28 alin. (2) care face referire la gestiunea directă: "Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii."

Aşadar, cele două legi oferă o definiţie similară a gestiunii directe, cu singura diferenţă că legea 51/2006 detaliază cu o referire la calitatea operatorului de drept public şi privat prin care se realizează gestiunea directă a serviciilor de transport public, prin indicarea art. 2 lit. g), respectiv lit. h) şi anume:

"*g) operator de servicii de utilități publice, denumit și operator - persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai multor activități din sfera serviciilor de utilități publice*;"

"h) *operator regional - operatorul societate reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice. Operatorul regional asigură furnizarea/ prestarea serviciului/activității de utilități publice pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale asociate, exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, precum și implementarea programelor de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și/sau, după caz, dezvoltării infrastructurii tehnico-edilitare aferente acestor servicii/activități, realizate în comun în cadrul asociației*."

În continuare, prezentăm în paralel, atât pentru legea 92/2007 cât şi pentru legea 51/2006, referirile din cuprinsul lor la societăţile care pot face obiectul gestiunii directe a serviciilor de transport public:

Legea 92/2007	**Legea 51/2006**
a) servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridică,	operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g)(operator de

înființate și organizate în subordinea consiliilor locale, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;	servicii de utilități publice, denumit și operator - persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai multor activități din sfera serviciilor de utilități publice), respectiv lit. h)(operator regional - operatorul societate reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unora sau al tuturor unităților administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:
b) societăți reglementate de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto;	a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;
c) operatori regionali, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. h) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.	b) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.

Legea 51/2006 detaliază în cuprinsul său condiţiile care trebuie întrunite în mod concomitent în vederea încredinţării unui operator de drept privat a gestiunii serviciilor de utilităţi publice prin

atribuirea direct a contractului de delegare a gestiunii. Aceste condiţii trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii cât şi pe durata acestui contract:

- unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;
- capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă;
- în cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

În continuare, Legea 92/2007 prevede că contractele de servicii publice încheiate în modalitatea gestiunii directe, astfel cum acestea sunt definite la art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 pot fi hotărâri de dare în administrare a serviciilor de transport local în cazul operatorilor prevăzuţi la lit. a) (a se vedea tabelul anterior) sau contracte de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport local în cazul operatorilor prevăzuți la lit. b) şi c) (a se vedea tabelul anterior).

Ambele prevederi legale naţionale invocă Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

În temeiul Regulamentului(CE) nr. 1370/2007, prin „contract de servicii publice” se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și 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; în funcție de dreptul statelor membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:

- sub forma unui act cu putere de lege sau a unor acte administrative speciale sau
- care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern.

Operatorii organizați ca servicii publice de interes local sau județean, cu personalitate juridică, sunt subiecte juridice de drept fiscal, sunt titulari ai codului unic de înregistrare fiscală și ai

conturilor deschise la unitățile teritoriale ale trezoreriei sau la unitățile bancare și întocmesc, în condițiile legii, buget de venituri și cheltuieli și situații financiare anuale.

Potrivit art. 22 din Legea 92/2007, "(4) Contractele de servicii publice de transport călători pot fi **atribuite direct numai în situațiile și condițiile prevăzute la art. 5** a**lin. (2) și (4)-(6) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007**, după caz."

Atribuirea directă este considerată în sensul prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă.

Cu referire direct la atribuirea directă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că "**Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern**, orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, **fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători**, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători **sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente**. Următoarele dispoziții se aplică în cazul în care o autoritate locală competentă ia o astfel de decizie:

a) în scopul de a stabili dacă autoritatea locală competentă **exercită controlul**, sunt luați în considerare factori, precum gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale. În conformitate cu dreptul comunitar, participarea autorității publice competente la capitalul social în proporție de 100 %, în special în cazul parteneriatelor public-privat, nu este o cerință obligatorie pentru stabilirea controlului în sensul prezentului alineat, cu condiția să existe o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii;
b) condiția de aplicare a prezentului alineat este aceea ca operatorul intern și orice entitate asupra căreia respectivul operator exercită chiar și o influență minimă să își desfășoare **activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale competente**, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente;
c) fără a aduce atingere literei (b), operatorul intern poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii

publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;

d) în lipsa unei autorități locale competente, literele (a), (b) și (c) se aplică unei autorități naționale cu privire la o zonă geografică ce nu corespunde teritoriului național, cu condiția ca operatorul intern să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii publice de transport de călători care se organizează în afara zonei pentru care a fost atribuit contractul de servicii publice;

e) dacă subcontractarea în conformitate cu articolul 4 alineatul (7) este avută în vedere, operatorul intern trebuie să presteze el însuși cea mai mare parte a serviciului public de transport de călători."

Cu referire la punctul e), acesta este interzis de dreptul intern (legea 92/2007 art. 22 referitor la gestiunea directă, alin. (5)).

Reţinem din aceste prevederi controlul exercitat asupra operatorului căruia i se atribuie în mod direct gestiunea serviciului, gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere, dispozițiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv, participarea la capitalul social, influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale, aria teritorială pe care trebuie să îşi desfăşoare activitatea operatorul.

Celelalte articole din cuprinsul Regulamentului (CE) Nr.1370/2007 care fac referiere la atribuirea directă a contractelor de servicii publice indică că aceasta se poate realiza, în condiţiile în care deptul intern nu o interzice, în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri. De asemenea, aceste plafoane pot fi mărite la 2 000 000 EUR, respectiv 600 000 km în cazul intreprinderilor mici şi mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule.

De asemenea, atribuirea directă a contractelor de servicii publice este posibilă în spiritul celor stipulate de Regulamentul (CE) Nr.1370/2007 ca şi măsură de urgenţă în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuiri directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr.1370/2007, contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local dintre Oraşul Bocşa în calitate de Entitate Contractantă şi operatorul de transport local trebuie:

- să definească în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;
- să stabilească în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces; acești parametri se stabilesc astfel încât nici o plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil;
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.

Potrivit Legii 51/2006, operatorii organizaţi ca servicii publice de interes local, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, iar operatorii organizaţi ca societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective funcţionează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora.

În cazul acestei modalităţi de gestiune a serviciului de transport public nu se organizează niciun proces de selecție a operatorului, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe printr-un compartiment specializat, revine autorității locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective sau societăţii comerciale al cărei acţionar/asociat unic este reprezentat de unitatea administrativ-teritorială.

Efortul organizațional de punere în funcțiune și de asigurarea a perpetuării serviciului de transport public local în cadrul oraşului este unul semnificativ. Doar în lipsa înţelegerii acestui efort s-ar putea opta pentru păstrarea în cadrul unei instituții de o eterogenitate extraordinară (cum este o primărie) o activitate tehnică cu specific unidirecţional.

5.3. Gestiunea delegată a serviciului de transport public local

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin delegare de gestiune a serviciului de transport public local prin care autorităţile administrației publice locale transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii.

Faţă de gestiunea directă există diferenţe majore din punct de vedere managerial:

- în cazul gestiunii delegate încetarea apartenenţei la structura administraţiei locale marchează un grad de autonomie sporit faţă de autoritatea care a decis delegarea;
- noua societate devine independentă economic **în calitate de comerciant;**
- **ca formă de conducere:**
  - ✓ forma de conducere care exercită administrarea = UAT îşi gestionează portofoliul propriu;
  - ✓ forma de conducere care exploatează = societatea de transport valorifică patrimoniul pus la dispoziţie;
- din punct de vedere operaţional acest ultim aspect trebuie interpretat astfel:
  - ✓ **administrarea implică fixarea anticipată a căilor (modalităţilor, mijloacelor);**
  - ✓ **exploatarea implică fixarea anticipată a obiectivelor (scopurilor, rezultatelor).**

Legea 92/2007 cu referire la **gestiunea delegată** precizează că aceasta se realizează în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Potrivit aceleiaşi legi, procedura de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu autobuze, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale, conform prevederilor Legii nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, sau ale Legii nr. 99/2016, cu modificările și completările ulterioare, după caz. La încheierea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport călători, de tip contracte de achiziție publică de servicii reglementate la art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, efectuate cu trenul și metroul, sunt incidente prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

Potrivit Legii 51/2006 gestiunea delegată este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, atribuie unuia sau mai multor operatori toate ori numai o parte din competențele și responsabilitățile proprii privind furnizarea/prestarea

serviciilor de utilități publice, pe baza unui contract, denumit în continuare contract de delegare a gestiunii. Gestiunea delegată a serviciilor de utilități publice implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de utilități publice aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme.

Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice poate fi:
a) contract de concesiune de servicii;
b) contract de achiziție publică de servicii.
Legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii exclude de la aplicarea sa concesiunile de servicii de transport local călători, prin urmare acestea pot fi atribuite în conformitate cu legislația internă specială: Legea 100/2016 ”nu se aplică concesiunilor de servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului.”

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor *operator de servicii de utilități publice, denumit și operator - persoana juridică de drept public sau de drept privat cu capital public, privat sau mixt, înregistrată în România, într-un stat membru al Uniunii Europene ori în alt stat, care asigură nemijlocit furnizarea/prestarea, în condițiile reglementărilor în vigoare, a unui serviciu de utilități publice sau a uneia sau mai multor activități din sfera serviciilor de utilități publice*) care pot fi:

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

b) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social mixt.

Societățile reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct.

Conform articolului 32 din Legea 51/2006,
„(1) În cazul gestiunii delegate, autoritățile administrației publice locale păstrează, în conformitate cu competențele ce le revin, potrivit legii, prerogativele și răspunderile privind adoptarea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciilor, respectiv a programelor de dezvoltare a sistemelor de utilități publice, precum și obligația de a urmări, de a controla și de a supraveghea modul în care se realizează serviciile de utilități publice, respectiv:
a) modul de respectare și de îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de operatori, inclusiv în relația cu utilizatorii;
b) calitatea serviciilor furnizate/prestate;

c) indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate;

d) modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare sau modernizare a sistemelor de utilități publice;

e) modul de formare, stabilire, modificare și ajustare a prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice."

Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, în calitate de delegatar, atribuie, prin una dintre modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz. Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de unitatea administrativ-teritorială, care are calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoţit de caietul de sarcini şi regulamentul serviciului, de inventarul bunurilor mobile şi imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului, procesul-verbal de predare-preluare a acestor bunuri, indicatorii tehnici corelaţi cu ţintele/obiectivele asumate la nivel naţional.

Potrivit legii 51/2006 cu modificările şi completările ulterioare, contractul de delegare a gestiunii cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la:

a) denumirea părților contractante;

b) obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;

c) durata contractului;

d) aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;

e) drepturile și obligațiile părților contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului și la sistemul de utilități publice aferent, inclusiv conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;

f) modul de repartizare a riscurilor între părți, în cazul contractelor de concesiune;

g) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;

h) sarcinile și responsabilitățile părților cu privire la investiții/programele de investiții, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanțare a acestora;

i) indicatorii de performanță privind calitatea și cantitatea serviciului și modul de monitorizare și evaluare a îndeplinirii acestora;

j) prețurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum și regulile, principiile și/sau formulele de ajustare și modificare a acestora;
k) compensația pentru obligațiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensații;
l) modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor și/sau delegatarului, după caz;
m) nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul;
n) garanția de bună execuție a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire și de executare a acesteia;
o) răspunderea contractuală;
p) forța majoră;
q) condițiile de revizuire a clauzelor contractuale;
r) condițiile de restituire sau repartiție, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investițiile realizate;
s) menținerea echilibrului contractual;
t) cazurile de încetare și condițiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;
u) forța de muncă;
v) alte clauze convenite de părți, după caz.

Din punctul de vedere al gestiunii delegate, există varianta delegării de gestiune către un operator extern, o societate cu capital privat sau mixt.

Din perspectiva gestiunii directe şi gestiunii delegate, scenariile alternative de delegare sunt:

- Gestiune directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei
- Gestiune directă către un Operator Municipal
- Gestiune delegată către un Operator privat

5.4. Gestiune directă către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei

Aşa cum am precizat deja, sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale locuitorilor oraşului poate fi efectuată de o autoritate locală, pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităţilor locale - servicii publice de interes local,

specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.

În acest caz, autoritatea locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public local, precum și toate sarcinile și responsabilităţile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanţarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local.

Gestiunea directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziţie intern, emis de Autoritatea Locală, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerinţele obligaţiilor de serviciu public impuse compartimentului specializat se stabilesc prin actul de dispoziţie intern.

Potrivit Regulamentului (CE) Nr.1370/2007, actul intern al Autorităţii Locale (în fapt hotărârea de dare în administrare) trebuie să:
- definească în mod clar obligaţiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;
- stabilească în prealabil, în mod obiectiv și transparent parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensaţiei, dacă există și natura şi întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- stabilească modalităţile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- determine modalităţile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reţinute de operatorul de servicii publice, restituite autorităţii competente sau partajate de cele două entităţi.

Activitatea acestui serviciu de interes local din cadrul autorității locale este tratată ca o linie bugetară distinctă iar funcționarea serviciului se va contabiliza separat.

În cazul gestiunii directe a serviciului de către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei nu se organizează niciun proces de selecţie a operatorului, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, revine autorităţii locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorităţii locale respective.

Din punct de vedere administrativ/organizatoric, în cazul gestiunii directe printr-un serviciu specialializat din cadrul autorităţii publice locale este necesară modificarea organigramei acesteia, prin includerea unui compartiment/serviciu, fapt ce necesită obţinerea avizului Agenţiei Naţionale a Funcţionarilor Publici. De asemenea, este de o dificultate crescută în a gestiona în paralel întreaga activitate a unităţii administrativ-teritoriale şi a unui compartiment/serviciu propriu de transport public de o complexitate deosebită. Obţinerea avizului din partea Consiliului Concurenţei este necesară doar dacă se consideră că este necesară necesară acordarea unui/unor ajutoare de stat pentru prestarea serviciului de transport public; în cazul în care se consideră că nu este necesară acordarea acestora, nu sunt incidente prevederile art. 52 alin. (1) din Legea nr. 51/2006.

În ce privește situația actuală, în conformitate cu informațiile furnizate pe site-ul Primăriei Oraşului Bocşa (organigrama structurii organizatorice a aparatului de specialitate al primaului Oraşului Bocşa), numărul total de funcții în instituție este de 87. Așadar, din punct de vedere administrativ, înființarea și încredințarea serviciului unui compartiment specializat în cadrul Primăriei ar presupune modificarea organigramei, cu includerea personalului operatorului de transport (odată cu achiziţionarea celor 4 autobuze electrice se va suplimenta numărul de şoferi la 10 de la 4 cât sunt în prezent).

În scenariul încredințării directe a gestiunii către un compartiment specializat din cadrul Primăriei, nu se percepe redevență.

În ceea ce privește profitul rezonabil, fiind vorba de un compartiment în cadrul unei instituții publice, al cărei scop nu este obținerea de profit, sumele respective aparțin bugetului local.

Procedura în cazul compensărilor pentru prestarea unui serviciu de interes economic general/obligație de serviciu public

Pentru acoperirea costurilor ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, autoritățile pot acorda compensații care trebuie calculate astfel încât să se evite compensarea în exces, fapt ce trebuie prevăzut în hotărârea de dare în administrare.

Proiectele de acte normative sau administrative prin care se instituie scheme/ajutoare individuale sub forma de compensări pentru prestarea unui serviciu de interes economic general sau a unei obligații de serviciu public, pentru care nu este necesară notificarea Comisiei Europene, se transmit Consiliului Concurenței în vederea avizării.

Concluzionând, între avantajele gestiunii directe către un Compartiment specializat din cadrul Primăriei amintim:

- nu este necesară procedura de atribuire a serviciului public, cu toate etapele aferente, a căror parcurgere necesită o anumită perioadă de timp;
- fiind realizată în regim propriu, nu se percepe redevenţă pentru bunurile date în administrare, acestea aparţinând entităţii responsabile de prestarea serviciului;
- data fiind faptul că prestarea serviciului este realizată direct de instituţia publică prin compartiment specializat, nu este necesar să fie prevăzut un profit rezonabil;
- este posibil un control direct şi riguros al cheltuielilor de exploatare, al nivelului de tarifare;
- controlul direct asupra deciziilor strategice în ce priveşte sistemul de transport public şi armonizare cu politica de dezvoltare a autorităţii publice în ce priveşte deszvoltarea transportului public local.

Dezavantajele sunt reprezentate de:

- necesitatea de a modifica organigrama primăriei prin includerea unui compartiment/serviciu specializat de transport public, fapt ce necesită timp şi resurse umane şi materiale;
- dificultăţi în a gestiona în paralale activitatea din cadrul primăriei şi a activităţii complexe aferente serviciului de transport public local.

5.5. Gestiune directă către un Operator Municipal

Menţionăm că în cuprinsul legilor 92/2007 şi 51/2006 cu modificările şi completările ulterioare nu apare o astfel de calitate denumită operator municipal căruia să i se poată delega gestiunea unui serviciu public.

Acest operator municipal poate fi asimilat cu

- societatea comercială reglementată de Legea societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la al căror capital social nu există participare privată directă, cu excepția formelor de participare a capitalului privat al altor persoane juridice controlate de respectiva unitate administrativ-teritorială care nu oferă controlul sau dreptul de veto respectiv
- societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.

Operatorul Municipal (orăşenesc în cazul Oraşului Bocşa) este înfiinţat prin hotărâre adoptată de către autoritatea locală și este o societate de drept comun, care funcţionează în conformitate cu Legea nr. 31/1990 privind societăţile, la fel ca orice societate privată. Potrivit Legii nr. 51/2006 republicată, art. 28, al. 2^1, autorităţile deliberative ale unităţilor administrativ-teritoriale, pot încredinţa unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilităţi publice sau a uneia ori mai multor activităţi din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiţii cumulative atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- unitatea administrativ-teritorială, în calitate de acționar/asociat unic al operatorului, prin intermediul adunării generale a acționarilor și al consiliului de administrație, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional/operatorului în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza

de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea serviciului;

- capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială; participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional/operatorului este exclusă.

Atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului.

Sarcinile îndeplinite de Operatorul Municipal (orăşenesc în cazul Oraşului Bocşa) sunt finanţate din capitalurile sale proprii. Autoritatea locală furnizează active operatorului de transport, astfel încât acesta să poată îndeplini obligațiile de serviciu public.

Activitatea din cadrul Operatorului Municipal (orăşenesc în cazul Oraşului Bocşa) este contabilizată de către acesta. În cazul în care Operatorul efectuează și alte activităţi, care nu sunt legate de Obligaţia de Serviciu Public, acele alte activităţi trebuie contabilizate separat, astfel încât să fie excluse din calculul Compensaţiei pentru serviciul public.

Operatorul Municipal (orăşenesc în cazul Oraşului Bocşa) este asimilat cu operatorul intern în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator intern își va păstra statutul de operator intern atâta timp cât nu participă la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorităţii sale contractante, conform articolului 5 alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Societățile reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct.

În cazul societăţilor înfiinţate de unitatea administrativ-teritorială delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribui în mod direct, fără licitaţie, prin contract de delegare a gestiunii (art. 27 din Legea 92/2007 cu modificările şi completările ulterioare). Acesta este şi cazul operatorului Trans Loc Bocşa S.RL. cu asociat unic Consiliul Local Bocşa.

Obligaţia de serviciu public, în cazul atribuirii directe, este impusă unui Operator Municipal (orăşenesc în cazul Oraşului Bocşa) prin Contractul de servicii publice, pe baza licenței de traseu,

conform articolului 27 din Legea nr. 92/2007. Atât atribuirea directă cât și Contractul de delegare de gestiune se aprobă de către autoritatea locală.

*O*bligaţiile de serviciu public impuse unui operator municipal (orăşenesc în cazul Oraşului Bocşa) sunt definite în detaliu în Contractul de servicii publice, reprezentat de Contractul de delegare de gestiune a serviciului de transport public local. În acest sens, conform art. 28, al. 2^1 din Legea nr. 51/2006, sunt obligatorii următoarele:

a) Operatorul de transport public local va fi înfiinţat de autoritatea publică prin Hotărâre de Consiliu Local;

b) Autoritatea publica va fi unicul acţionar al Operatorului de transport;

c) Autoritatea publică exercită controlul asupra operatorului municipal (asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente), dacă sunt luaţi în considerare următorii factori:

- gradul de reprezentare în organele administrative, de conducere sau supraveghere;
- dispoziţiile referitoare la această reprezentare în actul constitutiv al societăţii;
- participarea la capitalul social este 100%;
- influenţa efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale prin calitate de acţionar unic al societăţii.

Aceste obligaţii sunt conforme și cu art. 5, al. 2, lit. A din Regulamentul CE 1370/2007.

UAT Oraşul Bocşa deține integral capitalul social al operatorului de transport - societatea cu răspundere limitată S.C. TRANS LOC BOCŞA, astfel că atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului se poate face în mod direct.

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

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

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

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

Minus eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul reţelei exploatate în temeiul obligaţiei/obligaţiilor de serviciu public în cauză

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

Plus un profit rezonabil

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

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislaţia naţională, fapt deja menţionat anterior. Atribuirea Directă a unui Contract de Servicii Publice este tratată în lege drept o variaţie a modalităţii de gestiune directă, în cadrul căreia o autoritate publică are drpetul de a atribui direct un contract de servicii publice unui operator, dacă sunt întrunite cumulativ anumite condiţii:

- autoritatea exercită control direct şi o influenţă dominantă asupra respectivului operator, aceleaşi pe care le-ar avea asupra unuia dintre propriile sale departamente în cazul gestiunii directe;
- operatorul prestează numai servicii destinate a servi interesul general al ariei acoperite de către autoritate;
- capitalul social al acesteia este deţinut în totalitate de către autoritate, aportul privat la capitalul social fiind exclus în mod specific.

Atribuirea directă se supune cerinţelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 respectiv, autorităţile contractante au obligaţia de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puţin un an înainte de atribuirea directă, cel puţin informaţii referitoare la numele și adresa autorităţii competente, tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potenţial vizate de atribuirea respectivă.

Din punct de vedere administrativ/organizatoric, în cazul acestei forme de gestiune, nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment. În eventualitatea în care societatea desfășoară mai multe activităţi – în acest caz de utilitate publică, în conformitate cu prevederile art. 35 alin. (2) din Legea nr. 51/2006 actualizată, societatea are

obligaţia deţinerii unei evidenţe contabile separate. Societatea Trans Loc Bocşa nu desfăşoară alte activităţi în afară de cele aferente obligaţiei de serviciu public de transport.

Dacă pentru recuperarea costurilor de exploatare și de investiție sunt implicate elemente de natura ajutorului de stat, autoritățile administrației publice locale solicită avizul Consiliului Concurenței.

În ce privește redevența, legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006, impune la art. 29, al. (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenţei, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică şi puse la dispoziţie operatorului o dată cu încredinţarea serviciului/activităţii de utilităţi publice şi gradul de suportabilitate al populaţiei. Nivelul redevenţei se stabileşte în mod transparent şi nediscriminatoriu pentru toţi potenţialii operatori de servicii de utilităţi publice, utilizându-se aceeaşi metodologie de calcul. Astfel, pentru gestiunea serviciului de transport public local la nivelul oraşului Bocşa, redevenţa va fi calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziţie operatorului odată cu încredinţarea serviciului/activităţii de utilităţi publice și gradul de suportabilitate al populaţiei.

În ce privește profitului rezonabil al operatorului de transport public acesta va fi stabilit anual, pe baza ratei SWAP pentru România, stabilită de Comisia Europeană și publicată de Consiliul Concurenței pe pagina de web www.ajutordestat.ro. Nivelul profitului rezonabil aplicabil nu poate depăși rata SWAP comunicată de Comisia Europeană la care se adaugă 100 puncte de bază (1%).

Din punct de vedere al compensației, în condițiile în care operatorul de transport este o societate al cărui control direct îl are UAT Oraşul Bocşa, riscul de supracompensare este limitat.

Din punct de vedere economico-financiar, în cazul gestiunii directe, se înregistrează un control superior al cheltuielilor, costurilor iar acoperirea diferenţei dintre venituri şi cheltuieli se realizează direct din bugetul anual al UAT.

Din punct de vedere procedural, în ambele variante de gestiune directă a serviciului nu este necesară procedura de atribuire a serviciului public cu toate etapele unei proceduri de achiziţie publică.

Concluziv, principalele avantaje ale acestui mod de gestiune sunt reprezentate de:

- nu este necesară parcurgerea unei proceduri de atribuire cu toate etapele aferente;
- organigrama Primăriei rămâne nemodificată, nefiind necesară includerea unui compartiment/serviciu specializat de transport public local;
- control direct asupra cheltuielilor operatorului şi posibilităţii de eficientizare a serviciului de transport public local; investiţiile realizate de autoritatea publică (achiziţionarea de bunuri care vor fi pus la dispoziţia operatorului de transport) vor conduce în timp la o

creştere a numărului de pasageri în transportul public din oraşul Bocşa şi implicit la creşterea veniturilor obţinute din activitatea de transport public;
- în activitatea sa, operatorul de transport va dispune de un profit rezonabil, ceea ce îi va conferi stabilitate economică;
- limitarea riscului de supracompensare, autoritatea publică locală exercitând un control direct asupra activităţii operatorului de transport.

Între dezavantaje amintim:

- operatorul va trebui să plătească redevenţă pentru bunurile puse la dispoziţie similar amortizării acestora raportate la durata contractului de delegare dar cu luarea în considerare a nivelului de suportabilitate a populaţiei astfel încât să nu se ajungă necesitatea de a creşte tarifele peste pragul de suportabilitate cu includerea revedenţei în cheltuielile eligibile ale operatorului de transport.

5.6. Gestiune delegată către un Operator privat

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

O autoritate a administraţiei publice locale poate încredinţa îndeplinirea sarcinilor sale unei entităţi care nu are calitatea de Operator Intern. Societăţile reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, cu capital social integral pot participa la preocedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilităţi publice în zona teritorială de competenţă a unităţilor administrative-teritoriale care exercită o influenţă dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. din Legea 51/2006.

Procedurile de atribuire a contratelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilităţi publice se desfăşoară conform Legii nr. 98/2016 privind achiziţiile publice sau Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii. Sarcinile se încredinţează în baza unui contract de drept civil, executat în conformitate cu principiile generale. Un astfel de acord se numește Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public, și, în sensul Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, este un contract de servicii publice.

Sarcinile efectuate de un operator privat sunt finanţate din capitalurile proprii ale companiei respective. Autoritatea administraţiei publice locale poate furniza active operatorului extern, astfel încât societatea respectivă să poate îndeplini obligaţiile de serviciu public.

Un operator Extern trebuie să își asume obligaţia de serviciu public în cadrul unui contract de servicii încheiat cu Autoritatea Locală, vizând îndeplinirea sarcinilor legate de satisfacerea nevoilor de transport public local ale cetăţenilor.
Un operator extern își asumă obligaţia de serviciu public, în schimbul veniturilor pe care urmează să le obţină de la călători și/sau în schimbul unei Compensaţii pentru serviciul public.

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

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

Operatorul Privat se selectează în urma aplicării unei proceduri de atribuire competitive organizată de Autoritatea Locală responsabilă.

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

Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 permite încheierea contractului de servicii publice în cazul în care valoarea medie anuală a contractului este estimată la mai puţin de 1,000,000 Euro sau în cazul în care contractul vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puţin de 300,000 de kilometri (aceste plafoane pot fi mărite, în cazul contractelor de servicii atribuite direct unei întreprinderi mici sau mijlocii, la 2,000,000 de Euro și, respectiv, la 600,000 de kilometri).

Atribuirea directă în Situaţie de Urgenţă, care se desfășoară în conformitate cu cerinţele Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007 este scutită de obligaţia de notificare privind ajutoarele de stat. Tot astfel, atribuirea rezultată în urma unor proceduri competitive de atribuire este scutită de notificare, cu condiţia ca compensaţia acordată pentru exploatarea serviciului să fie plătită în conformitate cu Regulamentul (CE) 1370/2007.

Din punct de vedere administrativ/organizatoric nu este necesară modificarea organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment dar nici nu există un control direct al activităților administrative desfăşurate de operatorul de transport privat.

Din punct de vedere al redevenței, ca și în cazul gestiunii directe prin intermediul unei societăți comerciale, la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloace fixe aflate în proprietate publică şi puse la dispoziţie operatorului o dată cu încredinţarea serviciului. Dat fiind că serviciul se va presta cu mijloacele de transport aflate în proprietatea Oraşului Bocşa (existente şi aflate în curs de achiziţie), este necesară plata redevenței.

Din punct de vedere al profitului rezonabil, acesta reprezintă rata de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate respectiv şi care ţine seama de riscul / absenţa riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenţiei autorităţii publice. În ce privește profitului rezonabil al operatorului de transport public acesta va fi stabilit anual, pe baza ratei SWAP pentru România, stabilită de Comisia Europeană și publicată de Consiliul Concurenței pe pagina de web www.ajutordestat.ro. Nivelul profitului rezonabil aplicabil nu poate depăși rata SWAP comunicată de Comisia Europeană la care se adaugă 100 puncte de bază (1%).

Suportabilitatea costurilor nu este posibilă în condiţiile transferului la un operator privat care urmăreşte maximizarea profitului. Transportul de persoane este o activitate socială care este necesar a fi subvenţionată deoarece cheltuielile necesare unui transport decent şi convenabil nu pot fi suportate de călători, costurile înregistrând valori mari.

Delegarea gestiunii pe principii concureţiale

Atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local unui operator privat se realizează în urma unei proceduri de atribuire pe criterii concurenţiale.

Delegarea gestiunii serviciului de transport public realizată pe principii concurenţiale se bazează pe aplicarea unei proceduri de atribuire competitive. În acest sens sunt şi dispozițiile

Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007, recitalul 20: „În cazul în care o autoritate publică locală alege să încredințeze unui terț un serviciu de interes general, aceasta trebuie să selecteze operatorul de serviciu public în conformitate cu dreptul comunitar privind contractele publice și concesiunile, astfel cum este stabilit prin articolele 43-49 din tratat și în conformitate cu principiile transparenței și egalității de tratament.”

Această idee este întărită in art.5 alin (3) din Regulament: „(3) Orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4), (5) și (6). Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție, procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe.”

Organizarea și desfășurarea procedurilor de atribuire a contractului de delegare a gestiunii pentru serviciile de utilități publice se fac în baza unei documentații de atribuire elaborate de delegatar(entitatea contractantă), după caz, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 98/2016, Legii nr. 99/2016 și Legii nr. 100/2016.

Documentația de atribuire cuprinde toate informațiile necesare pentru a asigura ofertantului o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de organizare, desfășurare și aplicare a procedurii de atribuire a contractului de delegare a gestiunii și include în mod obligatoriu proiectul contractului de delegare a gestiunii și anexele obligatorii la acestea menţionate anterior. În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit.

Din această delegare pe principii concurenţiale rezidă şi principalul avantaj al gestiunii delegate către un operator privat.

Ca dezavantaje şi riscuri ale gestiunii delegate menţionăm în schimb:

- Strategiile de dezvoltare a sistemului de transport urban vizate de UAT, respectiv ale operatorului privat vor putea fi cu greu armonizate (autoritatea publică urmăreşte interesul public, operatorul privat urmăreşte interesul propriu). Neavând un control direct asupra cheltuielilor prilejuite de efectuarea obligaţiei de serviciu public de către operatorul cu capital privat, compensaţia acordată poate fi mai mare decât necesarul de acoperire a cheltuielilor și menţinerea echilibrului bugetar, aspect ce reprezintă un dezavantaj. Activitatea de exploatare şi costurile nu pot fi limitate şi controlate decât în baza prevederilor contractuale.

- Procedura competitivă de atribuire a contractului de delegare a gestiunii servicului de transport public poate dura şi până la 6 luni, incluzând pregătirea documentaţiei de atribuire, timpul necesar desfăşurării procedurii, eventualele contestaţii;
- Necesarul de resurse suplimentare implicate în pregătirea documentaţiei de atribuire în vederea atribuirii contractului de delegare a gestiunii.

6. Prezentarea motivelor care justifică delegarea gestiunii

Autoritatea administraţiei publice locale are dreptul de a decide încredinţarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potenţialul tehnic, financiar şi organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea operării corespunzătoare a transportului public de persoane pe teritoriul administrativ al oraşului Bocşsa, conform Planului de mobilitate urbană durabilă al oraşului Bocşa.

Un astfel de operator este operatorul intern (municipal) Trans Loc Bocşa ce a demonstrat capacitatea tehnică şi managerială necesară şi se preocupă de îmbunătăţirea continuă a prestaţiei sale, de adoptarea de măsuri în sensul îmbunătăţirii eficienţei proprii şi a serviciului, fapt evidenţiat în activitatea de peste 3 ani jumătate în prestarea serviciului de transport public local în oraşul Bocşa. Trans Loc Bocşa funcţionează cu respectarea legislaţiei şi reglementărilor tehnice, de autorizare, există o preocupare permanentă pentru protecţia mediului şi reducerea consumurilor, pentru menţinerea în activitate a unei forţe de muncă cu grad de profesionalism ridicat, pentru un bun management financiar, pentru controlul intern sistematic al eligibilităţii costurilor şi veniturilor. Serviciile de transport public prestate de către operator sunt fiscalizate 100%.

Accesul la servicii predictibile şi suficiente, sigure şi d ecalitate de transport public de călători este o condiţie esenţială pentru creşterea şi dezvoltarea zonei şi creşterea incluziunii sociale.
Toate aceste atuuri asigură premisele tehnice şi de management pentru justificarea atribuirii serviciului către operatorul intern Trans Loc Bocşa.

6.1. Motive legale

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 permite expres, la articolul 5 alin. (2), dacă legislaţia nu interzice acest lucru, atribuirea contractelor de servicii publice direct unui operator intern.
Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută şi de legislaţia naţională, în speţă de art. 30 alin. (2) lit. a) şi b) şi la art. 30 alin (3) lit. a) şi b) din Legea 92/2007 şi în Ordinul nr. 140/2017 al preşedintelui Autorităţii Naţionale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilităţi Publice de aprobare a Modalităţii de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la articolul 2, care face referire la prevederile integrale ale Regulamentului (CE) Nr. 1370/2007, în care este prevăzut, la art. 5, alin. (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distincă asupra căreia municipalitatea să aibă controlul integral.

Atribuirea directă se supune cerinţelor de publicitate şi raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, respectiv, autorităţile contractante au obligaţia de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puţin un an înainte de atribuirea directă, cel puţin informaţii

referitoare la numele şi adresa autorităţii competente, tipul de atribuire vizat, serviciile şi zonele potenţial vizate de atribuirea respectivă.

Potrivit Legii nr. 51/2006, Contractul de servicii publice se atribuie unei societăţi comerciale al cărei capital social este deţinut integral de către autoritatea publică. Societăţile municipale sunt considerate Operatori Interni în sensul artcicolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007. Un astfel de operator intern îşi va păstra statutul de operator intern atâta timp cât nu participp la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorităţii sale contractante, conform articolului 5 alineatul (2) litera b) din Regulamentul (CE) 1370/2007.

6.2. Motive financiar economice

Oportunitatea economică a delegării

Riscul financiar al gestiunii prin delegarea serviciului către operatorul intern pus față în față cu riscul financiar al gestiunii printr-un compartiment specializat din cadrul unităţii administrativ teritoriale (și preluarea directă a exploatării de către administrația locală printr-un compartiment specializat) scoate în prim plan una din caracteristicile gestiunii directe prin contract de delegare către un operator extern în condițiile în care este prevăzută și realizarea unei investiții – spre deosebire de simplele achiziții publice – o reprezintă transferul în întregime sau în mare parte a riscurilor de exploatare de la autoritatea contractantă = delegator, către operatorul de transport = delegat, o dată cu transmiterea dreptului de exploatare a investiției.

Identificarea riscurilor cu impact economic direct asupra prestării serviciului de transport public, împărţirea lor pe categorii şi alocarea riscurilor în cazul scenariului gestiunii prin contract de delegare de către operatorul – societate cu asociat unic UAT Oraşul Bocşa, sunt prezentate mai jos:

Nr. crt.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocarea riscului		
			UAT Oraşul Bocşa	Împărțită	Operator
Riscuri de planificare					
1	Întârzieri în obținerea avizelor / aprobărilor	Obținerea avizelor și aprobărilor durează mai mult decât s-a planificat			x
Riscuri de construcție					
2	Depășirea costurilor	Costul final depășește costul planificat			x

Riscuri de întreţinere şi operare					
3	Creșterea costului cu forța de muncă	Creșteri de costuri cu personalul neprevăzute			x
4	Costuri de întreţinere mai mari	Depășirea costurilor de întreţinere prognozate			x
5	Capacitate de management	Nu se realizează țintele de venit			x
6	Risc de disponibilitate	Evenimente neprevăzute împiedică funcționarea sistemului de management al transportului public		x	
Riscuri legislative/politice					
7	Schimbări legislative generale	Modificări legislative care nu vizează acest proiect, dar care duc la creșteri de prețuri		x	
8	Schimbări legislative specifice	Modificări legislative care vizează direct acest tip de proiecte		x	
9	Schimbări politice	Schimbări la nivel politic, care pot duce la o opoziție față de proiect, materializată în întârzieri/sau costuri suplimentare		x	
Riscuri financiare					
10	Indisponibilitatea finanțării	UAT nu are capacitatea să asigure resursele financiare și de capital în timp util			x
11	Compensaţia de serviciu public	UAT nu poate asigura plata compensaţiei de serviciu public		x	
12	Insolvabilitatea Operatorului	Operatorul devine insolvabil	x		
13	Modificări ale dobânzilor bancare	Variația dobânzilor poate schimba costurile finanțării			x
14	Modificări de taxe și impozite	Rezultatul net este influențat de regimul fiscal			x
Riscuri naturale					
15	Forța majoră	Evenimente de forță majoră, așa cum sunt definite în contract, împiedică sau		x	

		amână executarea contractului			
16	Alte riscuri naturale	Alte fenomene sau evenimente, necuprinse în clauzele de forță majoră, împiedică sau amână executarea contractului			x
Riscuri legate de finalizarea delegării					
17	Riscul valorii reziduale	Riscul ca bunurile aferente contractului de delegare să nu fie predate la sfârșitul contractului, în condițiile stipulate în contract		x	

Astfel, din totalul riscurilor cu impact economic, în varianta încredinţării gestiunii serviciului de transport public către operatorul intern prin contract de delegare a gestiunii, un procent de 73,53% din riscuri revin operatorului iar autorităţii contractante îi revine un procent de 26,47% dintre riscuri. Obligaţia de plată a compensaţiei/subvenţiei pentru transportul public determină risc de ambele părţi: delegatul nu este susţinut prin compensarea pentru îndeplinirea corespunzătoare a obligaţiei de serviciu public conform prevederilor contractuale iar această situaţie poate pune în pericol prestarea serviciului public de transport, iar autoritatea publică este la rândul său responsabilă de asigurarea seviciului de transport public.

Puterea de cumpărare a populaţiei oraşului este la un nivel mediu iar suportabilitatea costurilor nu este posibilă în condiţiile transferului la un operator privat care urmăreşte maximizarea profitului. Transportul de persoane este o activitate socială care este necesar a fi subvenţionată deoarece cheltuielile necesare unui transport decent şi convenabil nu pot fi suportate de călători, costurile înregistrând valori mari pentru aceştia.

Operatorul economic trebuie să posede capacitatea tehnică și organizatorică, dotarea și experiența managerială, bonitatea și capacitatea financiară necesare prestării serviciului de transport public local încredințat.

Între justificările de ordin economic care pledează pentru atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local către Trans Loc Bocşa mai amintim:

- prin punerea la dispoziţie a parcului de vehicule de către UAT Oraşul Bocşa, operatorul de transport va îndeplini cerinţele din programul de transport, la condiţiile tehnice, de

calitate şi siguranţă impuse;

- operatorul de transport asigură spaţii şi dotări tehnice pentru asigurarea mentenanţei, reparaţiilor, pentru garare şi desfăşurararea tuturor activităţilor suport pentru transportul public ce face obiectul contractului;
- operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiţii de siguranţă a parcului de vehicule şi a infrastructurii puse la dispoziţie, privind siguranţa rutieră, siguranţa călătorilor şi a conducătorilor vehiculelor;
- operatorul respectă toate cerinţele legale privind operarea şi desfăşurarea activităţii de transport public;
- operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie;
- operatorul asigură buna întreţinere a bunurilor puse la dispoziţie;
- operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfăşurarea tuturor activităţilor necesare pentru transportul public;
- operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea, examinarea medical şi psihologică a persoanelor cu funcţii care concur la siguranţa circulaţiei;
- operatorul asigura respectarea indicatorilor de performanţă ai serviciului stabiliţi în contractual de delegare a gestiunii;
- operatorul respect Regulamentul serviciului şi Caietul de sarcini al serviciului.

Autonomia Financiară a serviciului delegat

Conform art. 41 din Legea 92/2007 actualizată privind serviciile de transport public local în unitățile administrativ-teritoriale:

(1) Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport sau ale transportatorilor autorizați.

(2) Veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat, și/sau din compensații de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.

(3) Sursele de finanțare a cheltuielilor de capital pentru realizarea obiectivelor de investiții publice ale unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor serviciilor publice de transport local de persoane, se asigură potrivit Legii nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(4) Finanțarea investițiilor pentru înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea sistemelor serviciilor publice de transport public local de persoane se face din bugetele locale, din bugetul de stat sau din fonduri private, pe baza hotărârilor consiliilor locale, ale Consiliului General al Municipiului București sau ale Guvernului, după caz, cu respectarea legislației în vigoare privind finanțele publice, respectiv finanțele publice locale și a legislației în vigoare privind achizițiile publice.

Compensarea serviciului delegat - Subvenţionarea serviciului de transport public

Potrivit Ordonanţei de Urgenţă nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenţionate de transport rutier intern şi de transport pe căile navigabile interioare, republicat, pentru satisfacerea unor necesităţi de natură economică, socială sau de mediu, pentru acordarea de facilităţi unor categorii de persoane defavorizate sau provenind din zone defavorizate greu accesibile sau pentru a se asigura capacităţi suficiente de transport pe anumite rute se pot stabili servicii publice subvenţionate de transport rutier.

Prin serviciu public subvenţionat de transport se înţelege acel transport public care necesită subvenţii bugetare, pe care un operator de transport este obligat să îl efectueze, în condiţiile impuse de autorităţile competente, chiar dacă acesta ar avea efecte economice negative asupra activităţii sale, pe perioada efectuării serviciului public subvenţionat contractat.

Astfel, pentru asigurarea suportabilităţii costurilor de către utilizatori, susţinerea şi încurajarea dezvoltării serviciului, serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate în oraşul Bocşa se poate organiza ca serviciu subvenționat cu respectarea prevederilor Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare și a prevederilor OG nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenţionate de transport rutier intern şi de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

Conform Legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare:

- Acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege;
- Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul public de transport local de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale comunelor, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.

- Condițiile concrete în care este acoperit costul călătoriilor sau costurile înregistrate pentru efectuarea serviciului public de transport local se stabilesc prin prin contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local, în conformitate cu prevederile legale în vigoare și în condițiile reglementate de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 și de Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de minimis acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general.

Astfel, conform actelor normative în vigoare, anumite categorii de persoane pot beneficia de gratuitate/reduceri la călătoriile cu transportul public. Legea 92/2007 menţionează că în relația cu călătorii, autoritățile administrației publice locale pot acorda, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale administrației publice locale, facilități de transport elevilor, studenților, ucenicilor și anumitor categorii de persoane defavorizate stabilite potrivit legii.
Prevederile legale la nivel national pentru care se aplică pentru acordarea de gratuități și reduceri la transportul în comun pentru diferite categorii de beneficiari:
Persoane cu dizabilități
LEGE nr. 448 din 6 decembrie 2006 (**republicată**) privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap*)
Revoluționari
LEGE nr. 341 din 12 iulie 2004 recunoştinţei pentru victoria Revoluţiei Române din Decembrie 1989, pentru revolta muncitorească anticomunistă de la Braşov din noiembrie 1987 şi pentru revolta muncitorească anticomunistă din Valea Jiului - Lupeni - august 1977 **)
Veterani
LEGE nr. 44 din 1 iulie 1994 (**republicată**) privind veteranii de război, precum şi unele drepturi ale invalizilor şi văduvelor de război
Elevi și studenți
HOTĂRÂRE nr. 309 din 6 mai 1996 (*actualizată*) privind acordarea de reduceri cu 50% ale tarifelor pentru transportul local în comun, de suprafaţă şi subteran*), precum şi pentru transportul intern auto, feroviar*) şi naval, de care beneficiază elevii şi studenţii din învăţământul de stat şi din învăţământul particular acreditat (actualizată până la data de 1 februarie 2017*)
Compensația pentru facilitățile acordate acestor categorii de persoane se acordă operatorului de transport public din bugetul local în condițiile legii.

Regulamentul nr. 1370/2007 definește "compensaţia de serviciu public" ca fiind *„orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligaţii de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă”*.
Spre deosebire de alte sectoare economice, art. 106 alin. (2) din Tratatul privind funcţionarea Uniunii Europene („TFUE”) conform căruia *„Întreprinderile care au sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general sau care prezintă caracter de monopol fiscal se supun normelor,*

tratatelor și, în special, regulilor de concurență, în măsura în care aplicarea acestor norme nu împiedică, în drept sau în fapt, îndeplinirea misiunii speciale care le-a fost încredințată. Dezvoltarea schimburilor comerciale nu trebuie să fie afectată într-o măsură care contravine intereselor Uniunii" nu se aplică în cazurile în care compensațiile sunt plătite pentru obligațiile de serviciu public din transportul terestru.
Aceste compensații intră sub incidența art. 93 din TFUE care prevede că „*Sunt compatibile cu tratatele ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public*."

În consecință, normele Uniunii referitoare la compensațiile pentru servicii de interes economic general care se bazează pe art. 106 alin. (2) din TFUE, nu se aplică transporturilor interioare[1].
În cazul în care compensația pentru aceste servicii este plătită în conformitate cu Regulamentul nr. 1370/2007, ea este considerată compatibilă cu piața internă și este exceptată de la obligația de notificare prealabilă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

Adesea, serviciile de interes general, indiferent dacă sunt prestate de operatori publici sau privaţi, nu pot fi furnizate în condiţii acceptabile din punct de vedere economic, fără sprijin financiar din partea statului, sub forma unei compensaţii pentru serviciu public. Această compensaţie este reglementată de normele privind ajutoarele de stat prevăzute de TFUE, în măsura în care aceste servicii de interes economic general constituie activităţi economice. În 2003, Curtea de Justiţie a clarificat că o astfel de compensaţie pentru prestarea de servicii de interes economic general (SIEG) constituie ajutor de stat, cu excepţia cazului în care aceasta se limitează strict la suma care ar fi necesară pentru a compensa un operator eficient.

În general, ajutorul de stat este interzis în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, care prevede următoarele: „Cu excepţia derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piaţa internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau ameninţă să denatureze concurenţa prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre". Această interdicţie de a acorda ajutor de stat se aplică serviciilor de interes general, în măsura în care acestea implică desfășurarea de activităţi economice de către o întreprindere.

[1] În anul 2012 Comisia Europeană a aprobat un pachet de acte normative privind ajutoarele de stat, printre care Decizia Comisiei 2012/21/UE din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensaţii pentru obligaţia de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredinţată prestarea unui serviciu de interes economic general.

Cu toate acestea, până la pronunţarea hotărârii Curţii de Justiţie în cauza Altmark, în 2003, nu era pe deplin clar dacă o compensaţie acordată de o autoritate publică pentru prestarea unui SIEG intra sub incidenţa articolului 107 alineatul (1) și, astfel, constituia ajutor de stat. În cauza Altmark, Curtea a apreciat că, în domeniul SIEG, o compensație nu este ajutor de stat dacă aceasta acoperă doar costurile nete aferente îndeplinirii unor astfel de obligații de serviciu public. Cu toate acestea, Curtea a impus, de asemenea, condiţii stricte menite să limiteze compensaţia acordată pentru costurile pe care un furnizor eficient le-ar suporta în scopul îndeplinirii acestor obligaţii. Cele „patru criterii Altmark" trebuie să fie îndeplinite în totalitate pentru a demonstra că o compensaţie pentru SIEG nu constituie ajutor de stat.

Totuși, în Comunicarea Comisiei Europene nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului nr. 1370/2007 se prevede că această prezumție de compatibilitate și exceptare de la obligația de notificare nu se referă la posibilul caracter de ajutor de stat al compensației plătite pentru prestarea de servicii de transport public. Pentru a nu constitui ajutor de stat, această compensație ar trebui să respecte cele patru condiții stabilite de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Altmark.

Pe scurt, Decizia Altmark stabileşte cadrul în care pot fi acordate subvenţiile ce sunt vărsate în compensarea realizării unui serviciu public de către o întreprindere privată (printre acestea fiind incluse şi societăţile cu capital public, dar care funcţionează ca societăţi comerciale de drept privat). Curtea confirmă în decizia sa că normele dreptului comunitar nu se opun acordării de compensaţii pentru serviciile de interes economic general (SIEG), dar impune respectarea cumulativă a patru condiţii pentru ca acestea să intre sub incidenţa regulilor impuse de dreptul comunitar pentru ajutoarele de stat:

a) întreprinderea beneficiară să fi fost însărcinată cu executarea unor obligaţii de serviciu public definite în mod clar;
b) parametrii de calcul ai compensaţiei să fi fost stabiliţi în prealabil în mod obiectiv şi transparent;
c) compensaţia să nu depăşească ceea ce este necesar pentru a acoperi în tot sau în parte costurile ocazionate de executarea obligaţiilor de serviciu public, luând în considerare sumele încasate în legătură cu acest serviciu, precum şi un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligaţii;
d) nivelul compensaţiei necesare a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor la care s-ar fi expus o întreprindere de nivel mediu, bine gestionată şi echipată în mod adecvat pentru satisfacerea exigenţelor impuse de serviciul public (când este vorba despre o întreprindere însărcinată cu executarea unor obligaţii de serviciu public care nu a fost aleasă în cadrul unei proceduri concurenţiale, cum ar fi cazul operatorilor regionali cărora li s-au atribuit direct contracte de delegare a gestiunii cu respectarea regulilor in house).

Art. 6 alin. (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 prevede că, în cazul contractelor de servicii publice atribuite direct sau în cel al normelor generale, compensația trebuie să fie conformă cu dispozițiile sale și ale anexei la acesta, pentru a garanta absența supracompensării.
Astfel, 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, plus un profit rezonabil. În ceea ce privește costurile, pot fi luate în considerare toate costurile direct legate de furnizarea serviciului public.
Veniturile legate direct sau indirect de prestarea serviciului public, trebuie să fie deduse din costurile pentru care se solicită compensația.

Transparenţa modului de finanţare al serviciului

Plata compensaţiei operatorului de transport, conform Regulamentul (CE) Nr.1370/2007 trebuie să stabilească în mod transparent parametrii pe baza cărora să se calculeze plata compensaţiei.
Sumele destinate subvenţiilor/compensării serviciului de transport public local se stabilesc în baza unor hotărâri ale Consiliului Local care sunt făcute publice.
Anterior sunt întocmite rapoarte de specialitate al direcţiilor implicate din cadrul Primăriei şi operatorului de transport.
Ajustarea tarifelor de transport se realizează în baza unei fundamentări a costului combustibilului, energiei electrice, materialelor şi pieselor de schimb, amortizării, altor cheltuieli de exploatare, a salariilor şi tichetelor personalului operatorului de transport.

Între alte justificări de ordin financiar care pledează pentru atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public către Trans Loc Bocşa:

- oraşul Bocşa va furniza active (bunuri de retur) astfel încât operatorul de trabsport să poată îndeplini obligaţiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- operatorul aplică tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători;
- operatorul asigură respectarea prevederilor legale contabile şi fiscale în vigoare şi fiscalizarea integrală a serviciului;
- operatorul de transport asigură prin intermediul conducerii implementarea de măsuri pentru creşterea eficienţei/eficacităţii conform strategiilor oraşului Bocşa;
- operatorul asigură calculul costului/km pe acosturi asociate serviciului de transport, evidenţierea veniturilor pe fiecare categorie de călători.

Prin delegarea gestiunii serviciului de transport public către operatorul Trans Loc Bocşa, societate asupra căreia autoritatea contractantă deţine controlul şi este asociat unic, se creează premisele obţinerii de tarife mici pentru o calitate ridicată a serviciului şi realizarea unui raport calitate/cost

cât mai bun pentru perioada de derulare a contractului de delegare, precum şi menţinerea unui echilibru financiar, operatorul putând fi susţinut prin compensaţii de la bugetul local.

6.3. Motive de ordin social

Creşterea atractivităţii transportului public nu este determinată doar de calitatea şi cantitatea ofertei în ceea ce priveşte frecvenţa curselor, viteza, curăţenia, siguranţa, informaţia furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar şi pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurenţă autoturismului personal, numai în condiţiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condiţiile creşterii continue a eficienţei transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea creşte şi gradul de recuperare a cheltuielilor.

Motivele de ordin social care pledează în vederea asigurării unui mod de gestiune delegată prin încredințare directă a unui operator intern a serviciului de transport public sunt reprezentate şi de locurile de muncă oferite de operatorul de transport și asigurarea unui serviciu de transport public eficient care să deservească cât mai mare parte a populației Oraşului Bocşa.

Transportul public trebuie văzut ca o competiție pe piața transportului, în care convenabilitatea și comoditatea autoturismului sunt aproape imposibil de egalat, dar transportul public are numeroase avantaje cum ar fi oportunitatea de a face alte lucruri (lectura, conversaţie telefonică, audiție muzicală) între timp și eliminând dificultatea și costul specific spațiilor de parcare.

Între principalele probleme cu care se confruntă autorităţile locale şi operatorii de transport sunt neglijarea consecinţelor tehnice ale dezvoltării urbane asupra traficului, lipsa coordonării între transportul urban şi cel din zonele limitrofe, precum şi statutul diferit al mijloacelor de transport: autoturismul fiind considerat modern, iar transportul în comun demodat, destinat persoanelor cu resurse financiare limitate care nu îşi pot permite un autoturism. Astfel, nu este nevoie doar de sporirea atractivităţii transportului public de călători şi a infrastructurii pentru pietoni şi biciclişti, ci şi limitarea în mod conştient a utilizării autoturismului deoarece nu există resurse financiare şi spaţiu suficiente pentru dezvoltarea simultană a infrastructuri rutiere pentru autoturisme şi pentru transportul public de călători pe distanţe scurte.

Transportul public local de călători reprezintă un factor important al incluziunii sociale. Activitățile desfășurate în cadrul unui oraș și gestionarea mobilității rezidențiale condiționează deplasările care au loc. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială. Prin delegarea gestiunii către operatorul Trans Loc Bocșa se va asigura

satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici de pe teritoriul administrativ al orașului Bocșa.

În analiza aspectelor sociale ale încredinţării gestiunii serviciului de transport public local trebuie ținut cont de faptul că beneficiarii direcți ai serviciului de transport public local sunt locuitorii oraşului Bocşa:

- Încredinţarea directă a gestiunii serviciului de transport public local către operatorul intern apare ca fiind alegerea corectă pentru administraţia locală şi ca măsură de "externalizare" a unei activităţi cu mare grad de specializare;
- Încredinţarea sistemului de transport local de călători permite UAT oraşul Bocşa să repartizeze efortul financiar pe mai mulţi ani decât în cazul unei angajări directe pe piaţa de capital cu repercusiuni favorabile pentru bugetul local;
- Confort şi siguranţă pe durata călătoriei cu noile mijloace ecologice de transport public ce vor fi achiziţionate;
- Îmbunătăţirea calităţii mediului şi implicit a sănătăţii populaţiei prin reducerea gradului de poluare în condiţiile unei schimbări modale în efectuarea deplasărilor în cadrul oraşului (de la autoturismul personal la transportul public o dată cu introducerea acestuia);
- Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populaţiei şi ale operatorilor economici pe teritoriul administrativ al oraşului Bocşa.

Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătăţirii mobilitatăţii locale cu transportul public, populaţia este încurajată să renunţe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice. Deplasările pe distanţe scurte se pretează foarte bine pentru acest mod de deplasare atât cât timp sunt asigurate toate condiţiile pentru aceasta.

Deplasările la locul de muncă şi spre şcoală cu transportul public va asigura fluidizarea circulaţiei oamenilor, reducerea timpilor de deplasare, urmărind efectele benefice asupra mediului general al localităţii.

Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernanţei locale, acceptanţa socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public.

În vederea respectării prevederilor legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, prin încredințarea gestiunii serviciului se va urmări protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local. În relația cu călătorii, autoritățile administrației publice locale pot acorda, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale

administrației publice locale, facilități de transport elevilor, studenților, ucenicilor și anumitor categorii de persoane defavorizate stabilite potrivit legii. Pentru plata serviciului public de transport local, anumite categorii de utilizatori, persoane fizice, pot beneficia, în condițiile legii, de facilități.

Consiliul Local Bocşa monitorizează modul de ajustare al tarifelor şi modificările acestora prin clauze stabilite în contractul de delegare şi aprobarea lor de către această autoritate publică.

Un alt motiv social care pledează pentru delegarea gestiunii către Trans Loc Bocşa este acela că se vor asigura deplasări în condiţii de siguranţă şi de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, preucm şi a bunurilor acestora prin poliţe de asigurări.

6.4. Motive de mediu

Din perspectiva mediului, cel mai relvant aspect care pledează în favoarea încredinţării gestiunii serviciului de transport public local prin curse regulate la nivelul Oraşului Bocşa şi efectuarea investiţiilor de achiziţionare a mijloacelor de transport nepoluante este reprezentat de îmbunătăţirea calităţii mediului şi implicit a sănătăţii populaţiei. Transportul cu autoturismul conduce în mod frecvent la cheltuieli legate de întârzieri şi de consumul sporit de combustibil cauzat de blocajele apărute la orele de vârf, poluarea produsă în detrimentul sănătăţii publice şi a atractivităţii mediului de locuit, poluarea fonică, acapararea unor suprafeţe de către traficul auto în mers şi staţionar. Eliminarea acestor costuri externe în domeniul transportului se poate realiza prin promovarea transportului public de călători.

Activitatea de transport public de persoane joacă un rol esenţial în dezvoltarea economică şi socială a unei societăţi, însă impactul acesteia asupra mediului se manifestă la nivelul tuturor factorilor de mediu prin: poluarea fonică şi vibraţiile, poluarea aerului şi a apei, aglomerări de trafic şi accidente, generarea de deşeuri solide (anvelope uzate, acumulatoare etc.).

Planul de mobilitate urbană durabilă al Oraşului Bocşa prevede că pentru atingerea obiectivelor strategice care concură la îndeplinirea viziunii de dezvoltare a mobilităţii urbane este necesară implementarea intervenţei "2.2. Achiziţionare autobuze ecologice transport local". în acelaşi document se estimează că introducerea în circulaţie a vehiculelor de transport public ecologice va conduce la reducerea impactului creat de activitatea de transport asupra mediului, prin relocarea modală - renunţarea la utilizarea transportului cu autovehiculul personal.

Dat fiind faptul că în cadrul Uniunii Europene transporturile sunt răspunzătoare de o parte importantă din emisiile de gaze cu efect de seară iar o treime din catitatea totală de energie finală

se consumă în sectorul transporturilor, s-a încercat mai ales în ultimul deceniu utilizarea unor tehnologii cât mai curate. Cele mai importante direcții de acțiune sunt reorientarea transporturilor către mijloacele cele mai eficiente și mai puțin poluante, introducerea unor tehnologii de transport, a unor combustibili și a unor infrastructuri mai sustenabile și asigurarea unor prețuri în sectorul transporturilor care să reflecte pe deplin efectele adverse asupra mediului și asupra sănătății. Documentele strategice ale UE se axează pe „decarbonizarea transporturilor". Strategia din 2018 a Comisiei Europene, intitulată „O planetă curată pentru toți: o viziune europeană strategică pe termen lung pentru o economie prosperă, modernă, competitivă și neutră din punctul de vedere al impactului asupra climei" caută să traseze cursul unei tranziții către „zero emisii nete" de gaze cu efect de seră în UE până în 2050. În ceea ce privește transporturile, strategia subliniază necesitatea unei abordări sistemice, accentuează importanța **trecerii la moduri de transport cu emisii reduse de carbon și la vehicule cu emisii zero** și insistă asupra îmbunătățirii eficienței operaționale. Alte obiective evidențiate în strategie sunt o mai bună planificare urbană și **valorificarea deplină a beneficiilor transportului public**.

Integrarea prevederilor de mediu în politica din domeniul transportului vizează astfel protejarea mediului ambiant prin promovarea acţiunilor care vor reducere zgomotul şi emisiile de bioxid de carbon, care vor favoriza folosirea combustibililor alternativi şi a noilor tehnologii în toate formele de transport. Va creşte astfel atractivitatea şi calitatea mediului şi a peisajului, în folosul cetăţenilor, al economiei şi al societăţii în ansamblu.

O dată cu încredințarea directă a gestiunii serviciului de transport public, operatorul de transport va trebui să se conformeze regulilor specifice privind protejarea mediului înconjurător.
Emisiile de CO_2 pentru un autobuz electric sunt zero.

Dintre efectele pe care transportul le are asupra mediului cel mai perceput este cel al poluării fonice pentru că este factorul de agresiune cel mai direct şi mai sesizabil, urmat de poluarea factorilor de mediu şi apă.
Operatorul Trans Loc Bocşa va fi implicat continuu în îmbunătăţirea proceselor interne cu impact asupra mediului prin:

- Implementarea şi respectarea prevederilor standardelor de mediu;
- Preocupare pentru îmbunătăţirea proceselor pentru reducerea emisiilor;
- Preocupare pentru instruirea personalului pentru redecuerea consumului la conducere;
- Respectarea programului de salubrizare exterioară a vehiculelelor etc.

Din perspectiva acestor aspecte (economic, financiar, social, de mediu) reies și o serie de obligații contractuale:

Obligații de ordin economic:

- Autoritatea Publică Locală asigură achiziţia de autobuze care să deservească cele traseul de transport public;
- Operatorul va asigura respectarea reglementarilor legale privind omologarea, înmatricularea și efectuarea inspecţiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloace de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
- Operatorul va asigura operaţiile de întreţinere și reparaţii necesare parcului de mijloace de transport stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activităţi;
- Operatorul va asigura starea tehnică corespunzătoare a mijloacelor de transport;
- Operatorul va asigura spaţii în suprafaţă suficientă pentru parcarea mijloacelor de transport;
- Operatorul va asigura activitatea de dispecerizare și dotarile speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport;
- Operatorul va asigura personalul calificat;
- Operatorul va asigura respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcţii care concură la siguranţa circulaţiei;
- Operatorul va asigura menţinerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalaţiilor auxiliare și a curăţeniei acestora;
- Operatorul va asigura respectarea indicatorilor de performanţă și de calitate stabiliţi prin contractul de delegare a gestiunii și precizaţi în regulamentul serviciilor de transport public local;
- Operatorul va asigura furnizarea către autoritatea administratiei publice locale a informatiilor solicitate și accesul la toate informatiile necesare în vederea verificarii și evaluarii functionarii și dezvoltarii serviciului de transport public local;
- Operatorul va asigura realizarea unui sistem de evidenta a sesizarilor și reclamatiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul va asigura aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor operaţionale;
- Operatorul va asigura analiza oportunităţii privind dotarea cu active pentru dezvoltarea serviciului de transport public.

Obligații de ordin financiar:

- Autoritatea contractantă va furniza activele operatorului de transport orăşenesc astfel încât acesta să poată îndeplini obligațiile de serviciu public;
- Activitatea economică a operatorului municipal este verificată de Autoritatea publică locală;
- Operatorul va asigura contabilizarea separată a activităților care nu sunt aferente serviciului de transport public.

Obligații de ordin social:

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

Obligații de mediu:

- Reducerea emisiilor de carbon prin utilizarea unei flote de transport public moderne, ecologice cu impact asupra reducerii transportului privat.

7. Propunerea soluției optime privind modul de gestiune al serviciului și de atribuire a contractului de delegare

Este **de preferat încredinţarea gestiunii directe unei societăţi comerciale controlate de autoritatea publică locală** deoarece toate sarcinile și responsabilităţile privind prestarea de servicii specifice, precum și administrarea și exploatarea infrastructurii tehnico-edilitare pe baza unui contract de delegare a gestiunii s-au transferat operatorului de prestări servicii de utilităţi publice.

Gestiunea delegată către un compartiment specializat în cadrul aparatului Primăriei presupune reorganizarea acestei instituţii și obţinerea acordului Agenţia Naţională a Funcţionarilor Publici. De asemenea, vor fi necesare activităţi administrative de delegare a angajaţilor Primăriei și includerea acestora în cadrul compartimentului nou creat sau organizarea şi desfăşurarea concursurilor de ocupare a posturilor vacante pentru personalul contractual conform „Regulamentului cadru privind stabilirea principiilor generale de ocupare a unui post vacant sau temporar vacant corespunzător funcţiilor contractuale şi a criteriilor de promovare în grade sau trepte profesionale imediat superioare a personalului contractual din sectorul bugetar plătit din fonduri publice” aprobat prin H.G. nr. 286 din 23 martie 2011.

Gesiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puţine avantaje, alegerea acestei modalităţi de delegare poate avea un impact negativ asupra calităţii serviciului de transport public, mai ales din cauza inexistenţei unei modalităţi de control al autorităţii publice asupra acestuia. Controlul direct este important din perspectiva asigurării îndeplinirii obiectivelor strategice de dezvoltare la nivelul localităţii.

Se poate imagina şi situaţia din[2] transportul public urban de călători pus în operă pe teritoriul oraşului Bocşa atunci când încredinţarea gestiunii serviciului s-ar face către un operator privat prin gestiune delegată. Un operator privat are la dispoziţie 2 alternative de bază – care eventual pot fi combinate în diferite proporţii:

- sau îşi orientează activitatea spre obţinerea unei subvenţionări substanţiale din partea autorităţii publice – din care ar înregistra venituri
    - ✓ Venituri se pot face din vânzarea legitimațiilor de călătorie, dar prețul unei călătorii nu poate fi impus – în transportul public urban de călători – doar pe baza analizei economice exhaustive întrucât componența socială a transportului public obligă la oferirea călătoriei în schimbul unei contravalori posibil de suportat și de cei mai puțin favorizați financiar; nu

[2] Deci nu a transportului ca serviciu, ci a organizaţiei care manageriază transportul public.

credem că o firmă privată ar fi interesată de o astfel de componentă socială.

- ✓ Ar fi posibil să se obțină rentabilizarea unei activități care prin definiție este în slujba cetățeanului (deoarece subvenția este în ultimă instanță rezultatul impozitării locuitorilor)? Evident nu, deoarece călătorul nu trebuie doar deplasat dintr-un loc în altul, ci și oraşul trebuie protejat împotriva efectelor colaterale care însoțesc transportul (poluare, zgomot, accidente, consum de timp din cauza traficului adăugat celorlalte deplasări motorizate, etc.), deci numai vehicule noi, performante, care oferă facilități persoanelor cu dizabilități, de EURO 6 sau cu combustibili alternative.

- sau poate lua măsuri de rentabilizare a firmei sale prin eliminarea din cadrul obiectivelor a componentelor sociale şi "de masă" ale transportului – altfel cum să facă economii
  - ✓ Şi atunci se va lua măsura pe care o ia orice firmă particulară: va asigura transportul doar pe relațiile și la orele la care are asigurată încărcarea la capacitate a vehiculelor sale.

Concluzionând:

- în ambele cazuri, dupa încredinţarea gestiunii unui operator privat, Primăria va fi cvasi-permanent datoare operatorului respectiv.
- strategiile de dezvoltare a sistemului de transport local vizate de administraţia publică, respectiv ale operatorului privat vor putea fi cu greu armonizate (Primăria urmăreşte interesul public, operatorul privat urmăreşte interesul propriu).
- situaţia în care transportul este încredinţat unui operator privat nu poate fi extrasă din mediul concurențial în care își desfășoară activitatea orice firmă privată, în timp ce un operator care își are originea în sistemul organizatoric și administrativ al autorităţii publice locale va fi interesată de conlucrare cu instituţia care a generat operatorul cu bază financiară publică: este greu de presupus că UAT Oraşul Bocşa ar tinde către confruntare în loc de colaborare.

Ca şi concluzie la cele expuse referitor la posibilitatea gestiunii directe a serviciului public de transport local de la nivelul oraşului Bocşa, aceasta se poate realiza doar prin intermediul:

1. Unui serviciu public de interes local, specializat, cu personalitate juridică, înființat și organizat în subordinea Consiliului Local al Oraşului Bocşa, prin hotărâri ale Consiliului Local al Oraşului Bocşa, fie prin

2. Unei societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al Oraşului Bocşa, înființată de Consiliul Local al Oraşului Bocşa și încredinţarea gestiunii serviciului către acest operator.

Dintre scenariile alternative de delegare, cea mai avantajoasă modalitate de atribuire a contractului de servicii publice este cel delegat către un Operator Municipal, orăşenesc, în cazul Bocşa.

Societatea Trans Loc Bocşa S.R.L. întrunește condițiile pentru a i se atribui în mod direct gestiunea serviciului de transport public de călători prin curse regulate la nivelul oraşului Bocşa:

- Desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor;
- Are capitalul social deţinut în totalitate de unitatea administrativ-teritorială pe raza căreia își desfășoară activitatea.

Plecând de la aceste ipoteze, Autoritatea competentă, în acest caz, UAT Oraşul Bocşa se va bucura pe deplin de organizarea, coordonarea, dezvoltarea și eficientizarea serviciului public de transport călători din comună printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economic dar mai ales social.

Gestiunea directă a serviciului public local de transport poate fi realizată de către societatea comercială TRANS LOC BOCŞA S.R.L., societate înfiinţată prin hotărâre de Consiliul Local şi al cărei asociat unic este Oraşul Bocşa. Societatea este înfiinţată în temeiul art. 2, art. 14, alin. 1 din Legea nr. 31/1990 privind societăţile comerciale, republicată, cu modificările şi completările ulterioare.

Între avantajele încredinţării gestiunii serviciului de transport public local către această societate amintim:

- UAT Oraşul Bocşa prin autoritatea deliberativă îşi păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public și a sistemului public de transport local de la nivelul oraşului, precum și dreptul de a supraveghea și controla modalitatea de desfăşurare a serviciului, deținând control și influență dominantă asupra operatorului în ce privește organizarea și funcționarea acestuia;
- nu este necesară realizarea procedurii de atribuire a serviciului public;
- din punct de vedere economic și financiar, avantajul prim rezidă din faptul că UAT Oraşul Bocşa va avea un control superior al costurilor iar acoperirea diferenței dintre venituri și cheltuieli se va realiza direct din bugetul acesteia;
- societatea este deja înfiinţată.

Programul de transport efectuat de Trans Loc Bocşa a fost întocmit avându-se în vedere necesităţile de transport ale locuitorilor oraşului Bocşa.

Segmentul de populaţie mai defavorizat sau cu venituri mai mici a fost luat în considerare de operatorul de transport prin practicarea unor tarife de transport suportabile pentru populaţie, tarife aprobate de Consiliul Local al oraşului Bocşa.

Analizând toate variantele posibile de gestiune a viitorului serviciu de transport public local de la nivelul Oraşului Bocşa, cea mai avantajoasă modalitate de încredinţare/atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători este cel încredinţat în mod direct către operatorul S.C. TRANS LOC BOCŞA S.R.L., cu acţionar şi asociat unic UAT Oraşul Bocşa prin decizia Consiliului Local al Oraşului Bocşa. Societatea are prevăzut în domeniul de activitate activitatea de „Transporturi urbane, suburbane şi metropolitane de călători", are deja o structură de personal care poate fi extinsă prin angajarea de conducători auto şi personal de întreţinere care să asigure operarea autobuzelor electrice aflate în procedură de achiziţie. De asemenea, societatea are o cifră de afaceri în creştere, a raportat profit, aspecte ce ilustrează o bună funcţionare şi o garanţie a posibilităţii de a desfăşura servicii de interes public. Mai mult, prin desfăşurarea activităţilor de transport public sunt create posibilităţi de noi locuri de muncă la nivelul comunităţii, fapt ce prezintă un plus pentru aceasta.

Controlul exercitat de către Autoritatea Contractantă asupra Operatorului

Potrivit art. 8, alin. (1) din Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilităţi publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, Consiliul Local Bocşa are competenţă exclusivă, în condiţiile legii în tot cee ace priveşte înfiinţarea, organizarea, coordonarea şi funcţionarea serviciilor de utilităţilor publice. De asemenea, conform art. 8, alin. (3), în exercitarea competenţelor şi atribuţiilor ce le revin în sfera de utilităţi publice, Consiliul Local Bocşa adoptă hotărâri în legătură cu: elaborarea şi strategiilor proprii privind dezvoltarea serviciilor, a programelor de reabilitare, extinderea şi modernizarea sistemelor de utilităţi publice existente, elaborarea şi aprobarea regulamentelor serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de prestare a serviciilor de utilităţi publice, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării preţurilor şi tarifelor pentru serviciile de utilităţi publice. În conformitate cu art. 17 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local în unităţile administrativ-teritoriale, atribuţiile Consiliului Local Bocşa constau în: elaborarea şi aprobarea normelor locale şi regulamentelor serviciilor de transport public local, stablirea, ajustarea şi modificarea tarifelor de călătorie pentru serviciul de transport public local de persoane, stabilirea subvenţiei acrodate de la bugetul local etc.

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 permite autorităţilor competente locale să furnizeze ele însele servicii de transport de călători (serviciu în cadrul UAT) sau să atribuie un contract de servicii

publice direct unui operator intern. În situaţia în care autoritatea competentă decide să atribuire direct operatorului intern contractul de servicii publice, trebuie să respecte anumite condiţii cu privire la controlul pe care îl exercită asupra operatorului.

Astfel, potrivit prevederilor regulamentului, operatorul intern trebuie să fie "*o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă […] exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente".*

Având în vedere aceste prevederi, pentru a respecta condiţia de control, autoritatea publică Bocşa a luat o serie de măsuri care atestă faptul că aceasta păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor şi strategiilor proprii de deszvoltare a serviciului şi a sistemului de transport public local, precum şi dreptul de a supraveghea şi controla modul de desfăşurare a serviciului cu privire la:

- Respectarea şi îndeplinirea obligaţiilor contractuale asumate de operatorul de transport rutier;
- Derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute şi a orariilor zilnice şi săptămânale;
- Dezvoltarea şi modernizarea sistemului de transport public local, precum şi modul de administrare, exploatare şi menţinere în funcţiune a acestuia;
- Respectarea procedurilor de formare, stabilire şi ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul de transport public local.

Consiliul Local Bocşa controlează toate deciziile strategice privind politica comercială a operatorului, prin numirea conducerii superioare a acestuia şi prin stabilirea bugetului. Administratorul societăţii de transport este numit de autoritatea publică locală Bocşa.

Prin aparatul primăriei oraşului Bocşa, Consiliul Local îşi exercită funcţia de reglementare.

Separarea funcţiei de reglementare de funcţia de execuţie

Prin activitatea diferitelor compatimente organizatorice de la nivelul Primăriei Oraşului Bocşa se exercită funcţiile administrative de reglementare, monitorizare şi control a serviciului de transport public local din partea Primăriei Oraşului Bocşa.

Obiectul de activitate al operatorului de transport nu prevede activităţi de reglementare ci doar activităţi din sfera operării.

Autoritatea competentă, UAT Oraşul Bocşa se va implica şi va controla permanent organizarea, coordonarea, dezvoltarea şi eficientizarea serviciului public de transport călători printr-o metodă de atribuire eficientă din punct de vedere administrativ, economic dar mai ales social.

În vederea implementării şi dezvoltării ulterioare a serviciului de transport public local la nivelul Oraşului Bocşa este necesară şi obligatorie încheierea unui contract de delegare a gestiunii serviciului către operatorul de transport public al cărui asociat unic este UAT Oraşul Bocşa, cu respectarea normelor legale aflate în vigoare şi a directivelor europene. Se creează astfel condiţiile optime pentru dezvoltarea unui serviciu de transport public care să faciliteze deplasările spre locurile de muncă de pe raza localităţii şi care să îmbunătăţească interconectările dintre rute, atât cele interne cât şi cele externe, frecvenţele de deservire, mai ales în perioada de vârf şi care să deservească fluxul dintre staţiile de transport public în comun, pe întreaga reţea rutieră semnificativă a localităţii. Contractul cu operatorul va fi încheiat în baza regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

8. Prezentare condiții contractuale

Alinierea la normativele europene privind calitatea serviciilor de transport public prin adaptarea contractului de delegare a gestiunii serviciului, astfel încât prevederile acestuia să fie în concordanţă cu specificaţiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de trabsport feroviar şi rutier de călători reprezintă condiţie sine qua non pentru organizarea şi finanţarea serviciilor publice de trabsport. O abordare coerentă şi corectă a dispoziţiilor sale este importantă atât din punct de vedere tehnico-economic, cât şi din punct de vedere politic.

Legea 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, la art. 28, alin. (2) prevede că pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, autoritățile administrației publice locale păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului public și a sistemului public de transport local, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:

"a*) respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;*

b) derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;

c) dezvoltarea și modernizarea sistemului public de transport local, precum și modul de administrare, exploatare și menținere în funcțiune a acestuia;

d) respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul public de transport local."

Toate aceste aspecte menţionate se vor regăsi în cadrul contractului de delegare a gestiunii.

Conform Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publicerepublicată cu modificările şi completările ulterioare:

"Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unităţile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, în calitate de delegatar, atribuie, pe o perioadă determinată, unui operator licenţiat, în calitate de delegat, care acţionează pe riscul şi răspunderea sa, dreptul şi obligaţia de a furniza/presta integral un serviciu de utilităţi publice ori, după caz, numai unele activităţi specifice acestuia, inclusiv dreptul şi obligaţia de a administra şi de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activităţii furnizate/prestate, în schimbul unei redevenţe, după caz. Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de asociaţia de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilităţi publice în numele şi pe seama unităţilor administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative şi intră sub incidenţa prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările şi completările ulterioare."

Regulamentul nr. 1370/2007 utilizează noțiunea de „***Contract de servicii publice***", definit ca: *"unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic şi care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă şi un operator de serviciu public cu scopul de a încredinţa respectivului operator de serviciu public gestionarea şi exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligaţii de serviciu public; în funcţie de dreptul statelor membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă:*

a) sub forma unui act cu putere de lege sau a unor acte administrative speciale, sau

b) care cuprinde condiţiile în care autoritatea competentă însăşi prestează serviciile sau încredinţează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern;"

Conform Regulamentului nr. 1370/2007, încheierea contractului de servicii publice este obligatorie „*în cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv şi/sau o compensaţie de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligaţii de serviciu public*".

Prin „contract de servicii publice", în temeiul Regulamentului 1370/2007 „*se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și 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; în funcție de dreptul statelor membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă ...care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern.*"

Prin „operator intern" se înțelege o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.

Articolul 4 din Regulamentul 1370/2007 menţionează conţinutul obligatoriu al contractelor de servicii publice. Acestea trebuie să definească clar obligaţiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză şi să stabilească în prealabil, în mod obiectiv şi transparent parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensaţiei şi natura şi întinderea oricărui drept exclusiv acordat într-un mod care să prevină compensarea în exces.

Contractele stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.

Conform Legii 51 din 2006 republicată, contractul de delegare a gestiunii cuprinde în mod obligatoriu clauze referitoare la:

"a) denumirea părţilor contractante;

b) obiectul contractului, cu indicarea activităţilor din sfera serviciului de utilităţi publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;

c) durata contractului;

d) aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;

e) drepturile şi obligaţiile părţilor contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului şi la sistemul de utilităţi publice aferent, inclusiv conţinutul şi durata obligaţiilor de serviciu public;

f) modul de repartizare a riscurilor între părţi, în cazul contractelor de concesiune;

g) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;

h) sarcinile şi responsabilităţile părţilor cu privire la investiţii/programele de investiţii, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanţare a acestora;

i) indicatorii de performanţă privind calitatea şi cantitatea serviciului şi modul de monitorizare şi evaluare a îndeplinirii acestora;

j) preţurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum şi regulile, principiile şi/sau formulele de ajustare şi modificare a acestora;

k) compensaţia pentru obligaţiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control şi revizuire a compensaţiei, precum şi modalităţile de evitare şi recuperare a oricărei supracompensaţii;

l) modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor şi/sau delegatarului, după caz;

m) nivelul redevenţei sau al altor obligaţii, după caz; la stabilirea nivelului redevenţei, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică şi puse la dispoziţie operatorului odată cu încredinţarea serviciului/activităţii de utilităţi publice şi gradul de suportabilitate al populaţiei. Nivelul redevenţei se stabileşte în mod transparent şi nediscriminatoriu pentru toţi potenţialii operatori de servicii de utilităţi publice, utilizându-se aceeaşi metodologie de calcul;

n) garanţia de bună execuţie a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire şi de executare a acesteia;

o) răspunderea contractuală;

p) forţa majoră;

q) condiţiile de revizuire a clauzelor contractuale;

r) condiţiile de restituire sau repartiţie, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investiţiile realizate;
s) menţinerea echilibrului contractual;
t) cazurile de încetare şi condiţiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;
u) forţa de muncă;
v) alte clauze convenite de părţi, după caz."

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoţit în mod obligatoriu de următoarele anexe:
a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
b) regulamentul serviciului;
c) inventarul bunurilor mobile şi imobile, proprietate publică sau privată a unităţilor administrativ-teritoriale, aferente serviciului;
d) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute la lit. c);
e) indicatori tehnici corelaţi cu ţintele/obiectivele asumate la nivel naţional.

Regulamentul și Caietul de sarcini al serviciului de transport

Conform art. 22 din Legea nr. 51/2006 republicată cu modificările şi completările ulterioare, ”*Desfășurarea activităților specifice oricărui serviciu de utilități publice, indiferent de forma de gestiune aleasă, se realizează pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, elaborate și aprobate de autoritățile administrației publice locale, în conformitate cu regulamentul-cadru și cu caietul de sarcini-cadru ale serviciului.*”

În aplicarea acestor dispoziții, prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 au fost aprobate Regulamentul-cadru pentru efectuarea transportului public local şi Caietul de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local.

Regulamentul-cadru privește efectuarea serviciilor de transport public local, astfel cum sunt definite prin Legea nr. 92/2007, cu excepţia transportului public pe căile navigabile interioare, a transportului în regim de taxi şi în regim de închiriere şi a transportului cu metroul și definește modalităţile şi condiţiile-cadru necesare pentru efectuarea respectivelor servicii, indicatorii de performanţă, condiţiile tehnice, precum şi raporturile dintre operatori şi utilizatori.

Caietul de sarcini-cadru stabileşte condiţiile tehnice de efectuare a serviciului de transport public local prin curse regulate în condiții de eficiență și de siguranță în exploatare, precum și nivelurile de calitate, constituind ansamblul cerințelor tehnice de bază.

Regimul juridic al bunurilor ce compun Sistemul de Transport Public

În conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, componentele infrastructurii tehnico-edilitare aferente Transportului Public se pot afla în proprietatea publică sau privată a statului, a unităţilor administrativ-teritoriale ori în proprietatea unor persoane juridice de drept privat. Conform prevederilor legale, componentele infrastructurii tehnico-edilitare aparţinând unităţilor administrativ-teritoriale se evidenţiază şi se inventariază în cadastrele imobiliar-edilitare ale unităţilor administrativ-teritoriale, în condiţiile legii.

Elementele contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

1. Aria teritorială

Serviciile de transport public se desfăşoară pe teritoriul administrativ al Oraşului Bocşa.

2. Obligaţia de serviciu public de transport

Operatorul se obligă să îndeplinească Serviciul cu respectarea Obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:

i. Operatorul are dreptul de a presta Serviciul public de transport călători doar în aria teritorială de competență a Autorității Contractante, fără a depăşi limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepţia liniilor de ieşire sau altor elemente auxiliare activităţii respective care intră pe teritoriul localităţii învecinate.
ii. Operatorul va aplica Tarifele de Călătorie aprobate de Autoritatea contractantă;
iii. Operatorul va presta servicii de transport pentru categoriile sociale de călători care beneficiază de reduceri/gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile adoptate de către Consiliul Local Bocșa;
iv. Operatorul va presta Serviciul în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de Transport;
v. Operatorul va presta Serviciul în conformitate cu Indicatorii de Performanță prevăzuți în Anexa nr. 8 la prezentul Contract;
vi. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute de prezentul Contract și de legislația din domeniul transportului public de călători;
vii. Operatorul va presta Serviciul exclusiv cu Mijloacele de Transport prevăzute în contract.

3. Natura şi întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

Operatorul:

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 și conform prevederilor legale în vigoare;
iii. va avea dreptul exclusiv de a presta Serviciul pe traseul atribuit;
iv. va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în prezentul Contract;
v. va avea dreptul de exploatare a infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului public de transport călători.

4. Durata contractului

Durata Contractului este de 8 (*opt*) ani, începând de la Data Intrării în Vigoare, cu luarea în considerare a recuperării investiţiilor prevăzute a fi realizate în cadrul acestuia. În funcţie de data de intrării în vigoare se va stabili nivelul ratei SWAP pentru calculul profitului rezonabil. Justificarea duratei estimate a contractului este prezentată în subcapitolul 8.1. din prezentul studiu.

5. Parametrii pe baza cărora se va calcula compensaţia

Valoarea redevenţei

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, respectiv Oraşul Bocşa, Operatorul se obligă să plătească Autorităţii Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență calculată anual similar amortizării, din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziţie. Nivelul perceput al redevenţei va ţine cont de gradul de suportabilitate al populaţiei. Modul de calcul al redevenţei este prezentat la subcapitolul 8.2. din prezentul studiu.

Venituri

Veniturile vor considerate cele obţinute din vânzarea de bilete şi abonamente la preţ integral, biletele pentru pensionari/persoane cu handicap şi abonamente special pentru elevi fiind considerate ca şi compensaţie ca diferenţe de tarif cuvenite operatorului. În cadrul subpunctului 8.4. din prezentul contract este prezentată estimarea veniturilor obţinute din vânzarea de bilete şi abonamente pe întreaga durată a contractului de delegare.

Profitul rezonabil

Marja de profit a fost stabilită conform Regulamentului CE nr. 1370/2007 şi reprezintă rata SWAP pentru România publicată pe site-ul ajutordestat.ro pentru perioada 01.01.2020 - 30.06.2020, aferentă perioadei de contract de 8 ani la care se adaugă 100 puncte procentuale, respectiv 1%;

Rata SWAP pentru Romania pentru contractele de 8 ani este la data elaborării studiului este 3,14%; adăugarea unui punct procentual de 1% conduce la un nivel al profitului rezonabil de 4,14% aplicat la cheltuielile eligibilie).
Marja profitului este stabilită astfel la 4,28% pe toată durata contractului.

Cheltuieli

Costul per kilometru a fost calculat pe baza estimării cheltuielilor înregistrate cu realizarea obligaţiei de serviciu public şi a kilometrilor anuali parcurşi pe fiecare an a contractului de delegare. Prezentarea calculelor estimative ale cheltuielilor este realizată în cadrul subcapitolului 8.4. din prezentul contract.

Calculul compensaţiei

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

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil – Venituri ale Operatorului asociate Obligaţiei 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 pe km pentru autobuze; c unitar este calculat cu includerea amortizării investiţiilor operatorului şi a cheltuielilor financiare aferente investiţiilor (dobânzi şi alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiţii). Amortizarea investiţiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă.

C unitar autobuze / [an de referință] = […] lei/ km

Km reprezintă numărul de km efectivi realizati de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acorda Compensaţia, pe traseele stabilite în Programul de transport;

Astfel

CE = c unitar autobuze x Km autobuze

Estimarea compensaţiei pe întreaga durată a contractului de delegare este prezentată în cadrul subcapitolului 8.4. a prezentului contract.

6. Standarde de calitate şi mecanisme de stimulare a eficienţei

Indicatorii de performanţă şi evaluare ai serviciilor de transport public de călători se revizuiesc anual de către Autoritatea Contractantă iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creşterea în timp a eficacităţii şi calităţii serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adiţional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcţie de politica în domeniu şi obiectivele

autorităţii contractante. Prin ponderea dată anumitor indicatori şi nivelul acestora, performanţa serviciului este direct vizată de autoritatea contractantă. De asemenea, contractul prevede monitorizarea atentă a performanţelor derulării sarcinilor operatorului asumate prin contract şi penalităţi pentru neîndeplinire, incluzând şi adoptarea de măsuri corective.

În cazul în care, la sfârşitul anului, veniturile obţinute din îndeplinirea obligaţiilor de Serviciu Public sunt mai mari decât costurile eligibile, nu se acordă compensaţie. În situația în care, în anul N, se vor înregistra reduceri de costuri unitare rezultate din creşterea eficienţei activităţii operatorului, certificate ca atare de un auditor independent, față de anul N-1, acestea vor fi repartizate astfel: 50% din câștigurile de eficiență va rămâne la dispoziția operatorului, sub formă de profit majorat, iar restul la autoritatea publică.

7. Mecanismul de evitare a oricărei supracompensări

Evitarea supra sau subcompensării şi respectarea Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se realizează prin mecanismul auditului tehnico-economic urmat de decontarea anuală de regularizare. În plus, cerinţele de evidenţă separată a altor activităţi desfăşurate şi alocarea de cota de costuri indirecte asigură trasabilitatea costurilor obligaţiei de serviciu public.

8. Modificarea contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport

Modificarea contractului propus se realizează prin act adiţional.

8.1. Durata estimată a contractului de delegare

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Durata contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză.

Legislaţia naţională, în speţă Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale prin ultimele modificări (Legea nr. 328 din 21 decembrie 2018, publicată în Monitorul Oficial nr. 1106 din 28 decembrie 2018) s-a aliniat la Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 şi prevede la art. 28 alin. (1) că „Durata încredințării gestiunii serviciului public de transport local se stabilește prin hotărâri de dare în administrare sau prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale ori asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau alte forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale și trebuie să fie corelată cu durata necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului, dar nu mai mult de:

a) **10 ani**, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului;"

Şi mai mult, Legea 51/2006 actualizată, stipulează la art. 32 alin (3) că:

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

În sensul prevederilor legale prezentate, se propune ca durata contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători al Oraşului Bocşa să fie de **8 (opt) ani** cu precizarea că fiind vorba de gestiune directă, autoritatea administraţiei publice locale va fi obligată ca la 5 ani să intreprindă analize privind eficienţa economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, dacă va fi cazul.

Primul an al contractului de delegare a gestiunii va fi considerat perioadă de mobilizare, până la definitivarea procedurilor de achiziție a celor 4 autobuze electrice și a sistemelor ITS aferente și intrarea în operare a acestora.

8.2. Nivelul redevenței

În schimbul dreptului și obligaţiei de a exploata bunuri puse la dispoziţie, Operatorul poate plăti o redevenţă către Autoritatea Contractantă, calculată anual în conformitate cu prevederile Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensaţiei.

În textele legislației naționale care tratează noțiunea de sumă care revine proprietarului de drept al bunurilor încredințate ca auxiliare în contractele de delegare de gestiune, cuvântul redevența este urmat de formularea "după caz". În mod explicit redevența este o **obligaţie financiară care se plăteşte periodic şi sub formă de cotă fixă.**

Formularea "după caz" este introdusă în lege pentru a sublinia că administrațiile locale trebuie să decidă nivelul redevenței în funcție de condițiile locale:

- Anvergura pieţei transporturilor de călători în aria urbană
- Calitatea tramei stradale
- Vechimea parcului de vehicule pus la dispoziţia intreprinzătorului
- Nivelul de trai al locuitorilor munipiului
- Costul real al călătoriei (nu costul de comercializare a legitimaţiilor)
- Apartenenţa la o perioadă investiţională
- Alte circumstanţe particulare.

Prin art. 4 alin. 1 lit. c din Regulamentul nr. 1370/2007/CE privind serviciile de transport feroviar şi rutier de călători se stabilesc "modalităţile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevenţele aferente infrastructurii, întreţinerea şi reparaţiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant şi instalaţiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe şi o rentabilitate adecvată a capitalului."

Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006, impune la art. 29, al. (11), pct. (m), ca *„la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul*."

Redevenţa pentru bunurile puse la dispoziţia operatorilor în cadrul contractelor de servicii publice

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

• Minimizarea impactului asupra populaţiei;

• Simplificarea procedurilor de decontare.

Amortizarea mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziţia operatorului

Valoarea actuală de inventar a bunurilor puse la dispoziţie operatorului de transport, respectiv cele 2 autobuze este de 644.961,60 lei/autobuz iar valoarea rămasă de amortizat la data elaborării prezentului studiu este de 362.790,90 lei/autobuz conform evidenţelor contabile.

Autobuzele au o vechime de 3,6 ani. La calculul amortizării mijloacelor fixe se utilizează metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de maortizare liniară la valoarea fiscal a mijlocului fix amortizabil. Pentru autobuze perioada de amortizare este de 8 ani. Perioada rămasă de amortizat pentru cele două autobuze este de 5 ani, ceea ce conduce la o amortizare anuală de 72558,18 lei/autobuz (pentru primii 5 ani de derulare a contractului de delegare, ulterior

bunurile fiind amortizate, ajungand la finalul perioadei de amortizare). Pentru cele două autobuze revine o rată de amortizare anuală de **145116,36 lei**.

În primul an de contract se vor considera ca bunuri puse la dispoziţie doar aceste 2 autobuze, procedura de achiziţie a autobuzelor electrice, a sistemului de e-ticketing şi a sistemului de încărcare autobuze fiind în desfăşurare la data elaborării prezentului studiu. Va mai fi necesară o perioadă pentru finalizarea procedurii şi apoi pentru livrarea autobuzelor care nu se estimează că va acoperi primul an de derulare a contractului de delegare.
Aşadar, pentru primul an al contractului de delegare revine o redevenţă de **154.116,36 lei pentru cele două autobuze**. Aceasta reprezintă **o sumă mult prea mare**, astfel încât ea trebuie raportată de gradul de suportabilitate a populaţiei.

Gradul de suportabilitate a populaţiei privind costurile cu redevenţa
Rata de suportabilitate este procentajul din venitul mediu lunar al familiei (gospodăriei) cheltuit pe o categorie de servicii comunitare de utilităţi publice (nivelul facturii medii lunare împărţit la venitul mediu lunar ai gospodăriei exprimat în procente), conform Hotărârii nr. 246 din 16 februarie 2006 pentru aprobarea Strategiei naţionale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilităţi publice.
Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populaţiei este de a stabili contextul condiţiilor socioeconomice și demografice faţă de care vor fi introduse măsuri de investiţii în domeniul transportului public. *Aceste condiţii vor determina efectiv dacă valoarea redevenţei propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile acestuia vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public*.

Calculul gradului de suportabilitate se face împărţind cheltuielile suportate al unui utilizator cu serviciul de transport public la veniturile nete ale gospodăriilor.

Gradul/rata de suportabilitate(%)=Total factura pe luna/ Venitul mediu x 100

Nivelul general recomandate pentru rada de suportabilitate, calculate pe baza formulei anterioare, sunt pentru transportul public local = **3%.**

Potrivit informaţiilor furnizate de Institutul Naţional de Statistică, în anul 2018, în Macroregiunea 4 (Regiunea de Dezvoltare Vest), numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2,575 persoane[3]. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în Regiunea de Dezvoltare

[3] Institutul Naţional de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 10, Diviziunea

Vest au fost de 3891,83 lei[4]. Astfel, venitul mediu lunar / membru din gospodărie este de 1511,39 lei. Analizând aceste date, dar și ipoteza conform căreia o persoană călătorește în medie de 20 de ori pe lună, constatăm:

Gradul de suportabilitate

=[(2 lei (reprezentând valoarea unei călătorii)*20)/1511,39] *100=2,65%

Considerăm oportun la calculul redevenţei aplicarea unei limite de **2,65% reprezentată de gradul de suportabilitate a populaţiei**. Astfel, revedenţa pentru primul an de derulare a contractului va fi de 2,65%*154.116,36 lei = 4084,08 lei.

Pentru celelalte bunuri care vor fi achiziţionate calculul amortizării indică următoarea situaţie

Bun – mijloc fix	Valoare lei fără TVA	Perioada de amortizare	Amortizare anuală
Autobuze electrice 12 m – 4 buc.	8.779.600	8	1.097.450
Sistem e-ticketing – 1 buc	1.709.407	15	113.960,47
Sistem de încărcare autobuze (4 lente)	93.400	30	3.113,33

Aşadar, o valoare de 1.214.523,80 lei de amortizat anual pentru bunurile puse la dispoziţie. Această valoare se adaugă la valoarea mortizării anuale pentru cele 2 autobuze existente, rezultând un total de 1368640,16 lei. Valoarea redevenţei ca valoarea anuală ramasă de amortizat pentru bunurile puse la dispoziţie care vor include bunurile noi care vor fi puse la dispoziţia operatorului este o valoare foarte mare pentru nivelul de suportabilitate a populaţiei. Se va aplica rata de 2,65% de suportabilitate. Rezultă o valoare propusă a redevenţei de 36.268,96 lei.

Valoarea amortizării anuale cumulate pentru cele 6 autobuze (2 EURO 6 anterioare şi cele 4 electrice viitoare) este de 154.116,36 lei + 1.214.523,80 lei = 1.368.640,16 lei.

Mai jos sunt prezentate pentru fiecare an de derulare a contractului de delegare valoarea amortizării anuale, estimarea valorii redevenţei care ar trebui plătită (calculate în funcţie de amortizare), redevenţa plătită efectiv de operator şi diferenţa valorii Redevenţei.

BUF103K – ABF Numarul mediu de membri componenţi ai unei gospodării pe principalele categorii sociale şi macroregiuni;

[4] Institutul Naţional de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 11, Diviziunea BUF104J – ABF Veniturile totale medii lunare pe o gospodărie, pe categorii de venituri şi principalele categorii sociale, pe macroregiuni şi regiuni de dezvoltare.

Tabel 13 - Estimarea nivelului redevenţei pe durata de 8 ani a contractului de delegare

lei

	An 1 -	**An 2**	**An 3**	**An 4**	**An 5**	**An 6**	**An 7**	**An 8**	**Total**
(I) Amortizare Anuală	154,116.36	1,368,640.16	1,368,640.16	1,368,640.16	1,368,640.16	1,214,523.80	1,214,523.80	1,214,523.80	**9,272,248.40**
(II) Estimarea valorii redevenţei care ar trebui plătită (calculate în funcţie de amortizare)	154,116.36	1,368,640.16	1,368,640.16	1,368,640.16	1,368,640.16	1,214,523.80	1,214,523.80	1,214,523.80	**9,272,248.40**
(III) Redevenţa plătită efectiv de operator	4,084.08	36,268.96	36,268.96	36,268.96	36,268.96	32,184.88	32,184.88	32,184.88	**245,714.58**
Diferenţa valorii Redevenţei (II-III)	150,032.28	1,332,371.20	1,332,371.20	1,332,371.20	1,332,371.20	1,182,338.92	1,182,338.92	1,182,338.92	**9,026,533.82**

8.3. Diferențe de tarif

Prin diferenţe de tarif se înţeleg sumele acordate Operatorului de la bugetul local care intră în calculul Compensației, în vederea acoperirii influențelor financiare rezultate din gratuitățile și reducerile de tarif la Titlurile de călătorie pentru anumite categorii de călători. Cu alte cuvinte, diferenţele de tarif se referă la categoriile de persoane care beneficiază de reduceri de tarif sau gratuităţi în transportul public local.

Conform Legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, art. 42, alin. (1), acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege.

Aceeaşi prevedere legislativă, la art. 42, alin. (2) menţionează că: „Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul public de transport local de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale, sau de Consiliul General al Municipiului București, după caz, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale comunelor, orașelor, municipiilor după caz, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.”

Potrivit art. 17 alin. (2) din Normele cadru din 12 decembrie 2007 (aprobate de Ordinul nr. 272 din 12 decembrie 2007 cu modificările şi completările ulterioare) privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, categoriile de persoane beneficiare ale tarifelor de călătorie cu valoare redusă și gratuități sunt: elevii, studenții, donatorii onorifici, pensionarii și alte categorii de călători, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Conform definiţiilor şi abrevierilor din art. 7 ale normelor reprezintă categorie de călători o anumită categorie de persoane, stabilită prin norme generale și/sau hotărâri ale autorităților locale competente implicate, care beneficiază de reduceri la titlurile de călătorie pe criterii de protecție socială, precum elevi, studenți, pensionari, veterani, persoane cu dizabilități.

Categoriile de beneficiari ai facilităţilor la transportul public local de călători în Oraşul Bocşa, aprobate prin Hotărâre de Consiliul Local (şi conform prevederilor legale aplicabile la nivel national) sunt reprezentate de:

a) Veterani de război şi văduvele de război, în baza legitimaţiei de veteran conform Legii nr. 44/1994 privind veteranii de război, precum şi unele drepturi ale invalizilor şi văduvelor de război, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

b) Persoanele aflate în una din situaţiile prevăzute la art. 1 din Decretul-Lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum şi celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările şi completările ulterioare;
c) Persoanele aflate în situaţiile prevăzute de art. 5, lit k din Legea recunoştinţei faţă de eroii-martiri şi luptătorii care au contribuit la Victoria Revoluţiei române din decembrie 1989, precum şi faţă de persoanele care şi-au jertfit viaţa sau au avut de suferit în urma revoluţiei muncitoreşti anticomuniste de la Braşov din noiembrie 1987, nr. 341/2004, cu modificările şi completările ulterioare,
d) Văduvele necăsătorite ale veteranilor de război, cu domiciliul pe raza administratziv-teritorială a oraşului Bocşa;

Pentru beneficiarii menţionaţi, acoperirea contravalorii facilităţilor acordate se face din bugetul local al oraşului Bocşa prin intermediul Serviciului public de Asistenţă Socială.

Alte categorii de beneficiari ai facilităţilor la transportul public:

a) Pensionarii cu domiciliul sau reşedinţa în oraşul Bocşa cu venituri nete lunare mai mici de 650 lei/lună inclusiv – beneficiază de 15 călătorii gratuite/lună (Legea nr. 263/2010 privind sistemul unitar de pensii publice, Legea nr. 147 din 26 iulie 2000 privind reducerile acordate pensionarilor pentru transportul intern);
b) Elevii din învăţământul obligatoriu, professional şi liceal acreditat de pe raza oraşului Bocşa – beneficiază de reduceri de 50% la preţul de transport local cu mijloace de transport în comun (Hotărârea nr. 309 din 6 mai 1996 (*actualizată*) privind acordarea de reduceri cu 50% ale tarifelor pentru transportul local în comun, de suprafaţă şi subteran*), precum şi pentru transportul intern auto, feroviar*) şi naval, de care beneficiază elevii şi studenţii din învăţământul de stat şi din învăţământul particular acreditat (actualizată până la data de 1 februarie 2017*);
c) Minorii în vârstă de până la 6 ani – gratuitate pentru transportul public local pe tot parcursul anului calendaristic;
d) Elevii orfani, elevii cu cerinţe educaţionale special, precum şi cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecţie specială, în condiţiile legii – gratuitate pe tot parcursul anului calendaristic;

Prin hotărâre de Consiliul Local este aprobată acordarea de gratuităţi pe mijloacele de transport în comun în oraşul Bocşa pentru următoarele categorii de persoane care au domiciliul sau reşedinţa în oraşul Bocşa:

a) Persoanele cu handicap grav şi accentuat;
b) Asistenţii personali ai persoanelor cu handicap grav.

Prevederile legale aplicabile la nivel national pentru aceste categorii sunt: Legea nr. 448 din 6 decembrie 2006 (**republicată**) privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap*), cu modificările şi completările ulterioare, Hotărârea Guvernului nr. 268/2007 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Legii nr. 448/2006 privind protecţia şi promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, Ordinul Ministerului Muncii, Familiei şi Egalităţii de Şanse – Autoritatea Naţională

pentur Persoanele cu Handicap nr. 62/2007 pentru aprobarea Instrucţiunilor privind legitimaţia pentru transportul local cu mijloace de transport în comun de suprafaţă pentru persoanele cu handicap şi modelul acesteia.

Gratuiatea la transportul local de călători pe raza localităţii Bocşa constă în acordarea unui abonament lunar special gratuit acestor categorii de persoane.

8.4. Calculul compensației

Venituri

În calculul compensaţiei, veniturile vor considerate cele obţinute din vânzarea de bilete şi abonamente la preţ integral, biletele pentru pensionari/persoane cu handicap şi abonamente special pentru elevi fiind considerate ca şi compensaţie ca diferenţe de tarif cuvenite operatorului.

Venituri An 1

Pentru primul an al contractului de delegare, veniturile au fost estimate prin raportare la anul 2019 şi o menţinere la acelaşi nivel, neexistând schimbări în infrastructura de operare pusă la dispoziţie În primul an al contractului de delegare vor opera cele 2 autobuze EURO 6 existente, urmând ca din anul 2 al contractului de delegare, după finalizarea procedurii de achiziţie şi a perioadei de livrare, să intre în operare cele 4 autobuze electrice cu sistemele ITS aferente.

	An 1 - lei
Venituri totale	**192,840.00**
Venituri din vânzări bilete	136,200.00
Venituri din vânzări de abonamente integrale	56,640.00
Diferenţe de tarif	**222,482.00**
Venituri din vânzări bilete de călătorie pensionari/handicap	104,882.00
Abonamente speciale	117,600.00

Venituri An 2

Al doilea an de derulare a contractului de delegare va fi anul în care se estimează că vor intra în operare autobuzele electrice. În cererea de finanţare depusă pentru proiectul de achiziţie autobuze, la indicatorii proiectului se estimează o creştere a numărului de pasageri/persoane în transportul public astfel:

- anul 2018 anul de bază -157.011 persoane;
- anul 2021 primul an după implementarea proiectului -170.494 persoane;

- anul 2026-182.775 persoane.

Astfel, se constată o creştere a numărului de pasageri transportaţi de 13.483 pasageri, ceea ce corespunde unei creşteri de 8,59%., din 2028 în 2021.

Proporţional, pentru venituri am considerat în estimare o creştere proporţională de 8,59% faţă de veniturile înregistrate în anul 2018.

În cee ace priveşte diferenţele de tarif, am analizat evoluţia grupelor de vârstă corespunzătoare pensionarilor şi elevilor. Astfel, pentru grupele de vârstă corespunzătoare pensionarilor se constată din datele statistice privind populaţia pe grupe de vârstă o creştere de 0,82% în 2019 faţă de 2018 iar pentru grupele de vârstă corespunzătoare elevilor, o creştere de 0,58% în 2019 faţă de 2018. Proporţional am considerat pentru al doilea an a contractului de delegare o uşoară creştere a veniturilor obţinute din vânzarea de bilete pentru pensionari şi persoane cu handicap şi a abonamentelor speciale cu procentele corespunzătoare: 0,82% pentru vânzarea de bilete pentru pensionari şi persoane cu handicap şi 0,58% pentru abonamentelor special acordate elevilor.

Pentru o vizualizare adecvată a estimării veniturilor din al doilea an, prezentăm şi valorile din 2018 care au servit ca bază pentru estimările anului 2 de contract, pornind de la numărul estimate de pasageri prezentat în cadrul cererii de finanţare.

Venituri 2018 la 157011 pasageri	**225,300.00**
Venituri din vânzări bilete	172,200.00
Venituri din vânzări de abonamente integrale	53,100.00
Diferenţe de tarif 2018	**244,822.00**
Venituri din vânzări bilete de călătorie pensionari/handicap	114,262.00
Abonamente speciale	130,560.00

	An 2 - lei
Venituri totale	**244,647.18**
Venituri din vânzări bilete	186,987.32
Venituri din vânzări de abonamente integrale	57,659.85
Diferenţe de tarif	**246,522.33**
Venituri din vânzări bilete de călătorie pensionari/handicap	115,201.22
Abonamente speciale	131,321.11

Venituri An 3

Pe baza indicatorilor din cererea de finaţare privind numărul de pasageri în transportulpublic se constată o creştere a acestora din 2021 în 2026 de 12281 pasageri (anul 2021 primul an după implementarea proiectului -170.494 persoane; anul 2026-182.775 persoane), ceea ce corespunde unei creşteri de 7,20%. Această creştere am raportat-o la anii 3-7 de derulare a contractului de delegare şi în fiecare an, am considerat un pas de creştere de 1,44% obţinut din împărţirea procentului de creştere de 7,20 pe cei cinci ani până în 2026. Diferenţele de tarif pentru categoriile menţionate au fost menţinute la acelaşi nivel.

	An 3 - lei
Venituri totale	**248,170.10**
Venituri din vânzări bilete	189,679.94
Venituri din vânzări de abonamente integrale	58,490.16
Diferenţe de tarif	**246,522.33**
Venituri din vânzări bilete de călătorie pensionari/handicap	115,201.22
Abonamente speciale	131,321.11

Venituri An 4

Pentru anul 4 de derulare a contractului de delegare am considerat aceeaşi creştere de 1,44% a veniturilor din bilete şi abonamente integrale faţă de anul precedent, cu menţinerea la acelaşi nivel a diferenţelor de tarif.

	An 4 - lei
Venituri totale	**251,743.75**
Venituri din vânzări bilete	192,411.33
Venituri din vânzări de abonamente integrale	59,332.41
Diferenţe de tarif	**246,522.33**
Venituri din vânzări bilete de călătorie pensionari/handicap	115,201.22
Abonamente speciale	131,321.11

Venituri An 5

Pentru anul 5 de derulare a contractului de delegare am considerat aceeaşi creştere de 1,44% a veniturilor din bilete şi abonamente integrale faţă de anul precedent, cu menţinerea la acelaşi nivel a diferenţelor de tarif.

	An 5- lei
Venituri totale	**255,368.86**
Venituri din vânzări bilete	195,182.06
Venituri din vânzări de abonamente integrale	60,186.80
Diferenţe de tarif	**246,522.33**
Venituri din vânzări bilete de călătorie pensionari/handicap	115,201.22
Abonamente speciale	131,321.11

Venituri An 6

Pentru anul 6 de derulare a contractului de delegare am considerat aceeaşi creştere de 1,44% a veniturilor din bilete şi abonamente integrale faţă de anul precedent, cu menţinerea la acelaşi nivel a diferenţelor de tarif.

	An 6 - lei
Venituri totale	**259,046.17**
Venituri din vânzări bilete	197,992.68
Venituri din vânzări de abonamente integrale	61,053.49
Diferenţe de tarif	**246,522.33**
Venituri din vânzări bilete de călătorie pensionari/handicap	115,201.22
Abonamente speciale	131,321.11

Venituri An 7

Pentru anul 7 de derulare a contractului de delegare am considerat aceeaşi creştere de 1,44% a veniturilor din bilete şi abonamente integrale faţă de anul precedent, cu menţinerea la acelaşi nivel a diferenţelor de tarif.

	An 7 - lei
Venituri totale	**262,776.43**
Venituri din vânzări bilete	200,843.77
Venituri din vânzări de abonamente integrale	61,932.66
Diferenţe de tarif	**246,522.33**
Venituri din vânzări bilete de călătorie pensionari/handicap	115,201.22
Abonamente speciale	131,321.11

Venituri An 8

Pentru anul 8 de derulare a contractului de delegare au fost menţinute aceleaşi valori ca la nivelul anului 7.

	An 8 - lei
Venituri totale	**262,776.43**
Venituri din vânzări bilete	200,843.77
Venituri din vânzări de abonamente integrale	61,932.66
Diferenţe de tarif	**246,522.33**
Venituri din vânzări bilete de călătorie pensionari/handicap	115,201.22
Abonamente speciale	131,321.11

Veniturile corespunzătoare fiecărui an menţionate se vor regăsi în tabelul destinat calculului estimate al compensării pentru toţi anii de derulare ai contractului.

Cheltuieli eligibile

Pentru primul an al contractului de delegare cheltuielile eligibile au fost estimate prin raportare la anul 2019 şi o menţinere la acelaşi nivel, neexistând schimbări în infrastructura de operare pusă la dispoziţie În primul an al contractului de delegare vor opera cele 2 autobuze EURO 6 existente, urmând ca din anul 2 al contractului de delegare, după finalizarea procedurii de achiziţie şi a perioadei de livrare, să intre în operare cele 4 autobuze electrice cu sistemele ITS aferente.

Numărul de kilometrii anual a fost estimate prin raportare la kilometrii înregistraţi pe cele 2 autobuze EURO 6 aflate în operare şi la vechimea acestora. Astfel la un număr total de 500.000 km (285.000 km un autobuz şi 215.000 km celălalt autobuz) şi la o vechime de 3,6 ani, rezultă un număr de 138.889 km anual. La o valoare raportată a cheltuielilor de 630.063 lei, rezultă un **cost per kilometru de 4,54 lei**, pentru primul an de operare.

O data cu intrarea în operare a celor 4 autobuze electrice, cu schimbarea frecvenţei de circulaţie se va înregistra un număr anual de 227.620 km parcurşi în transportul public (date preluate din studiul de oportunitate pentru achiziţia de autobuze ecologice la nivelul oraşului Bocşa).

Categorii de cheltuieli

Pentru estimarea cheltuielilor pentru anii 2-8 ai contractului de delegare s-au estimate următoarele categorii de cheltuieli.

1. Cheltuieli cu redevenţa – valorile au fost estimate în cadrul capitolului referitor la nivelul redevenţei

Redevenţa	**Valoare lei**
Redeventa an 1	4,084.08
Redeventa an 2	36,268.96
Redeventa an 3	36,268.96
Redeventa an 4	36,268.96
Redeventa an 5	36,268.96
Redeventa an 6	32,184.88
Redeventa an 7	32,184.88
Redeventa an 8	32,184.88

2. Cheltuielile cu salariile

S-a luat în considerare suplimentarea numărului de şoferi, în sensul că la un autobuze revine un număr de 2,5 şoferi iar pentru 4 autobuze sunt necesari 10 şoferi. Dat fiind că structura de personal se va suplimenta în acest caz cu circa 86%, cheltuielile au fost crescute corespunzător acestui procent, faţă de cele înregistrate în anul 2019.

3. Cheltuieli cu tichetele de masă

Pentru aceste cheltuieli s-a luat în calcul o suplimentare a cheltuielilor cu acelaşi procent de 86% ca în cazul salariilor.

4. Cheltuieli cu combustibilul

Combustibil – energie electrică

Pentru autobuzele electrice se estimează un cost de 0,62174 lei/km (valoare ce corespunde unui consum mediu de kWh/1km parcurs la un preţ al energiei electrice de 0,4441 lei/kWh,ecologice - din datele furnizate de studiul de oportunitate pentru achiziţia de autobuze). La un număr total de 227.620 km parcurşi anual după intrarea în operare a autobuzelor electrice rezultă o valoare de 141.520,46 lei anuală pentru chletuielile cu combustibil-energia electrică.

5. Cheltuieli cu combustibil – motorină

Dat fiind că autobuzele EURO 6 actuale vor fi de rezervă odată cu intrarea în operare a celor electrice, am estimate o cheltuială minimă de circa 5% din cea înregistrată cu combustibilul pentru cele 2 autobuze în 2019.

6. Cheltuieli cu AdBlue

Ca şi în cazul combustibilului, pentru cele 2 autobuze de rezervă, cheltuiala cu AdBlue a fost estimate la circa 5% din cea înregistrată cu AdBlue pentru cele 2 autobuze în 2019.

7. Cheltuieli cu asigurări şi bagaje pasageri

Aceste cheltuieli au fost estimate pe baza datelor puse la dispoziţie de operatorul de transport: 300 lei per autobuz X 6 autobuze = 1800 lei.

8. Cheltuielile cu Răspunderea civilă auto (RCA)

Aceste cheltuieli au fost estimate pe baza datelor puse la dispoziţie de operatorul de transport: 2181 lei per autobuz X 6 autobuze = 13086 lei.

9. Cheltuielile cu ITP

Aceste cheltuieli au fost estimate pe baza datelor puse la dispoziţie de operatorul de transport: 600 lei per autobuz X 6 autobuze = 3600 lei.

10. Cheltuieli cu contribuţii A.N.R.S.C.

Contribuţia A.N.R.S.C. reprezintă 0,12% per an din veniturile înregistrate de operator cu serviciului de utilitate publică – transportul local. Mai jos sunt prezentate aceste venituri pe fiecare din anii 2-8 ai contractului de delegare (acestea include ataât veniturile onţinute din bilete şi abonamente integrale cât şi biletele pentru persoanele cu handicap şi abonamentele special pentru elevi). Estimarea veniturilor pentru toţi anii de derulare ai contractului de delegare s-a realizat anterior în cadrul prezentului studiu.

	Venituri - lei	**Contributie ANRSC – lei (0,12% din venituri)**
An 2	491,169.51	589.40
An 3	494,692.43	593.63
An 4	498,266.08	597.92
An 5	501,891.19	602.27
An 6	505,568.50	606.68
An 7	509,298.77	611.16
An 8	509,298.77	611.16

11. Cheltuieli cu servicii de contabilitate

Acestea au fost preluate din cheltuielile raportate de operator pe 2019.

12. Cheltuieli cu vizita medical şoferi + fişa de aptitudini

Acestea au fost preluate din cheltuielile raportate de operator pe 2019 dar raportate la un număr de 10 şoferi, câţi vor deserve cele 4 autobuze şi cele două de rezervă. Rezultă 312,5 lei per şofer X 10 şoferi = 3125 lei.

13. Cheltuieli cu consultanţă management (S.S.M.)

Acestea au fost preluate din cheltuielile raportate de operator pe 2019.

14. Cheltuieli cu piese de schimb şi reviziile

Dat fiind faptul că după intrarea în operare a autobuzelor electrice, cele 2 autobuze EURO 6 vor fi de rezervă, se estimează ă scădere a cheltuielilor cu piesele de schimb şi reviziile. Acestea au fost appreciate la circa 10% din cele anterioare. În primi doi ani de operare a autobuzelor electrice, acestea fiind în garanţie, nu se vor înregistra cheltuieli cu pisese de schimb şi reviziile. Din anul 3 va fi necesară înlocuirea anvelopelor – 4 anvelope x 2 seturi (iarnă, vară) x 4 autobuze x 1000 lei cost mediu anvelopă, rezultă 32.000 lei cheltuieli cu schimbarea seturilor de anvelope. La aceste costuri se va adauga un cost estimativ mediu de 2800 lei pentru piese de schimb per autobuz, după ieşirea din garanţie.

15. Cheltuieli cu înlocuirea bateriilor

Din anul 6 de operare a autobuzelor electrice va fi necesară înlocuirea acestora. Apreciem un cost de minim75.000 euro pentru înclouirea bateriilor unui autobuz. Dat fiind că durata de viaţă a acestora este de 5 ani, cheltuiala va fi eşalonată pe circa 5 ani. Annual revine o cheltuială de 15.000 euro per autobuz pentru schimbarea bateriilor. Pentru 4 autobuze acesta devine 60.000 euro. La un curs mediu de 1 EURO = 4,811 lei, revin 288660 lei per an. Această cheltuială anuală va fi luată în considera în anul 7 şi 8 al contractului de delegare (anul 7 de contract este anul 6 de operare a autobuzelor electrice, când are loc schimbarea bateriilor).

16. Cheltuieli cu întreţinerea şi reparaţiile

Aceste cheltuieli includ cheltuielile cu întreţinerea şi reparaţiile autobuzelor existente EURO 6. Fiind de rezervă, după intrarea în operare a autobuzelor electrice, s-a estimat doar un procent de 10% din cheltuielie anterioare cu întreţinerea lor. Procentul de 10% a fost raportat la cheltuiala prilejuită în anul 2018 cu întreţinerea şi reparaţiile din evidenţele contabile pentru care există bilanţ finalizat. Pentru autobuzele electrice, fiind în garanţie nu se estimează cheltuieli cu întreţinerea şi reparaţiile în primii 2 ani de operare. După perioada de garanţie de 2 ani, se estimează din practică o cheltuială de circa 2600 lei/autobuz pentru întreţinere şi reparaţii.

17. Cheltuieli pentru primele de asigurare pentru autobuzele electrice

Cheltuielile cu primele de asigurare pentru autobuzele electrice s-au realizat pe baza unui procent de asigurare de 1,5% şi de la o bază de calcul per autobuz de 2.194.900 lei (valoarea estimată a unui autobuz electric de 12 metri). Astfel, pentru un autobuz electric prima de asigurare anuală este de 32.923,50, iar pentru cele 4 autobuze 131.694 lei.

În tabelul de mai jos este prezentată sintetic structura cheltuielilor pe anii 2-8 de derulare a contractului de delegare, pe baza estimărilor a căror detaliere a fost realizată anterior.

Tabel 14 - Structura cheltuielilor de anii de derulare ai contractului de delegare

Nr. ctr.	Categorii Cheltuieli	An 2	An 3	An 4	An 5	An 6	An 7	An 8
1	Cheltuieli cu redevenţa	36,268.96	36,268.96	36,268.96	36,268.96	32,184.88	32,184.88	32,184.88
2	Cheltuieli cu salariile	499,499.28	499,499.28	499,499.28	499,499.28	499,499.28	499,499.28	499,499.28
3	Cheltuieli cu tichete de masă	27,587.07	27,587.07	27,587.07	27,587.07	27,587.07	27,587.07	27,587.07
4	Cheltuieli cu combustibil energie electrică	141,520.46	141,520.46	141,520.46	141,520.46	141,520.46	141,520.46	141,520.46
5	Cheltuieli cu combustibil - motorina	10,473.18	10,473.18	10,473.18	10,473.18	10,473.18	10,473.18	10,473.18
6	Cheltuieli cu AdBlue	105.00	105.00	105.00	105.00	105.00	105.00	105.00
7	Cheltuieli asigurări bagaje şi pasageri	1,800.00	1,800.00	1,800.00	1,800.00	1,800.00	1,800.00	1,800.00
8	Cheltuieli cu RCA	13,086.00	13,086.00	13,086.00	13,086.00	13,086.00	13,086.00	13,086.00
9	Cheltuieli cu I.T.P.	3,600.00	3,600.00	3,600.00	3,600.00	3,600.00	3,600.00	3,600.00
10	Cheltuieli cu contribuţii A.N.R.S.C.	589.40	593.63	597.92	602.27	606.68	611.16	611.16
11	Cheltuieli cu servicii contabilitate	6,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00
12	Cheltuieli cu vizita medicală şoferi+fişa de aptitudini	3,125.00	3,125.00	3,125.00	3,125.00	3,125.00	3,125.00	3,125.00
13	Cheltuieli cu consultanţă management (S.S.M.)	1,440.00	1,440.00	1,440.00	1,440.00	1,440.00	1,440.00	1,440.00
14	Cheltuieli cu piese de	11,581.36	11,581.36	54,781.36	22,781.36	22,781.36	54,781.36	22,781.36

Nr. ctr.	Categorii Cheltuieli	An 2	An 3	An 4	An 5	An 6	An 7	An 8
	schimb şi reviziile							
15	Cheltuieli cu înlocuirea bateriilor						288,660.00	288,660.00
16	Cheltuieli cu întreţinerea şi reparaţiile	3,200.00	3,200.00	13,600.00	13,600.00	13,600.00	13,600.00	13,600.00
17	Cheltuieli cu primele de asigurare	131,694.00	131,694.00	131,694.00	131,694.00	131,694.00	131,694.00	131,694.00
	TOTAL	**891,569.72**	**891,573.95**	**945,178.23**	**913,182.58**	**909,102.92**	**1,229,767.39**	**1,197,767.39**

	Cost/km	**3.92**	**3.92**	**4.15**	**4.01**	**3.99**	**5.40**	**5.26**

Raportat la numărul total de kilometrii anual de 227.620 lei, se obţin costurile per kilometru menţionate pe ultimul rând al tabelului anterior.

Estimarea compensaţiei pentru toţi anii de derulare a contractului de delegare, pe baza veniturilor, cheltuielilor şi a profitului rezonabil (rata SWAP pentru România, aferentă perioadei de contract de 8 ani la care se adaugă 100 puncte procentuale, respectiv 1%; rata SWAP pentru Romania pentru contractele de 8 ani este la data elaborării studiului este 3,14%; adăugarea unui punct procentual de 1% conduce la un nivel al profitului rezonabil de 4,14% aplicat la cheltuielile eligibilie).

Diferenţele de tarif cuprind biletele şi abonamentele pentru categoriile de persoane care beneficiază de reduceri şi gratuităţi în transportul public şi au fost menţionate separat ca şi compensaţie ca diferenţe de tarif cuvenite operatorului.

Tabel 15 - Estimarea compensaţiei pe durata contractului de delegare

Concept	**Planificat 1**	**Planificat 2**	**Planificat 3**	**Planificat 4**	**Planificat 5**	**Planificat 6**	**Planificat 7**	**Planificat 8**
Anul	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Număr total de auto km – km	138,889.00	227,620.00	227,620.00	227,620.00	227,620.00	227,620.00	227,620.00	227,620.00
(C unitar) Cost unitar per km – lei	4.54	3.92	3.92	4.15	4.01	3.99	5.40	5.26
(I) Cheltuieli eligibile totale (autokm. efectuaţixCunitar) –lei	**630,063.00**	**891,569.72**	**891,573.95**	**945,178.23**	**913,182.58**	**909,102.92**	**1,229,767.39**	**1,197,767.39**
(II) (Pr) Profit rezonabil 4,14*Chelt eligibile	**26,084.61**	**36,910.99**	**36,911.16**	**39,130.38**	**37,805.76**	**37,636.86**	**50,912.37**	**49,587.57**
Venituri din servicii de transport public din care: - lei	192,840.00	244,647.17	248,170.10	251,743.74	255,368.86	259,046.17	262,776.43	262,776.43
·Venituri din vânzari de bilete – lei	136,200.00	186,987.32	189,679.94	192,411.33	195,182.06	197,992.68	200,843.77	200,843.77
·Venituri din vânzari de abonamente – lei	56,640.00	57,659.85	58,490.16	59,332.41	60,186.80	61,053.49	61,932.66	61,932.66
·Alte venituri încadrul reţelei unde se prestează OSP – lei	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
(III) TOTAL VENITURI PLANIFICATE	**192,840.00**	**244,647.17**	**248,170.10**	**251,743.74**	**255,368.86**	**259,046.17**	**262,776.43**	**262,776.43**
(C) TOTAL COMPENSAŢIE ANUALĂ PLANIFICATĂ (I+II-III) - lei	**463,307.61**	**683,833.53**	**680,315.01**	**732,564.87**	**695,619.48**	**687,693.61**	**1,017,903.33**	**984,578.53**
Compensaţie ca diferenţe de tarif cuvenite operatorului	**222,482.00**	**246,522.33**	**246,522.33**	**246,522.33**	**246,522.33**	**246,522.33**	**246,522.33**	**246,522.33**

8.5. Garanția de bună execuție

Garanția de bună execuție va fi 5% din valoarea anuală medie a contractului.

Valoarea totală a contractului reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului de transport, reprezentând numărul de km planificați multiplicat cu costul/km la care se adaugă profitul rezonabil.

Valoarea totală a contractului este 7,923,184.89 lei fără TVA.

Valoarea medie anuală reprezintă echivalentul valorii totale a contractului împărțită la numărul de ani.

Valoarea medie anuală este 990,398.11 lei, fără TVA.

Garanția de bună execuție va fi **49,519.91 lei**, ceea ce reprezintă 5% din valoarea anuală medie a contractului.

9. Concluzii

Prezentul studiu a fundamentat oportunitatea privind delegarea de gestiune a serviciului de transport public local pe raza UAT Oraşul Bocşa, analizând pe baza elementelor legale, administrative, organizatorice, ecoomico-financiare, sociale şi de mediu varianta cea mai optimă de gestiune.

Necesitatea încheierii unui contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) 1370/2007 rezidă din mai multe considerente:

- Serviciul public de transport ocal este un serviciu de utilitate publică, ce influenţează direct calitatea vieţii unei colectivităţi locale, prin asigurarea dreptului fundamental de mobilitate a oricărui cetăţean; pentru aceste motive, serviciul public de transport local de persoane în oraşul Bocşa se încadrează în categoria serviciilor de interes economic general.
- Pentru eficientizarea serviciilor publice locale de orice natură este necesară crearea posibilităţii gestionării acestora într-o manierăr cât mai accesibilă din punct de vedere legislativ.
- Obligaţia României, în calitate de stat membru al Uniunii Europene, de a ridica nivelul calitativ al serviciilor publice astfel încât cerinţele şi standardele impuse de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Perlamentului European şi Consiliului privind serviciile publice d etransport feroviar şi rutier de călători să fie atinse.
- Faptul că prin încheierea Contractului de Delegare a serviciului public de transport public de călători prin curse regulate în oraşul Bocşa se vor asigura condiţiile pentru o funcţionare eficientă şi mai economică a serviciului de transport local de persoane din Bocşa.
- Asumarea de către Oraşul Bocşa a faptului că va prezenta un contract de servicii public/hotărâre privind darea în administrare a prestării serviciului de transport public local, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 şi ale Legii nr. 51/2006 republicată, cu modificările şi completările ulterioare, în condiţiile proiectului investiţional **„Modernizare pista de biciclete şi infrastructura pietonală. Modernizare autobază şi staţii de autobuze pentru transportul de călători" cod SMIS 120204**, proiect finanţat prin Programul Operaţional Regional 2014-2020, Axa prioritară 3 – Sprijinirea tranziţiei către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de Investiţii 4e: Promovarea unor strategii cu emsii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv prmovarea mobilităţii urbane multimodale durabile şi a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare; Oraşul Bocşa

este beneficiarul proiectului iar acesta presupune investiţii în componentele sistemului de transport.

- Conformarea la prevederilelegale în vigoare: Regulamentul CE nr. 1370/2007 privind serviciile de transport public feroviar şi rutier de călători, Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, Legea nr. 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările şi completările ulterioare.

Este de preferat încredinţarea gestiunii directe unei societăţi comerciale controlate de autoritatea publică locală deoarece toate sarcinile și responsabilităţile privind prestarea de servicii specifice, precum și administrarea și exploatarea infrastructurii tehnico-edilitare pe baza unui contract de delegare a gestiunii s-au transferat operatorului de prestări servicii de utilităţi publice.

Analiza modalităţilor posibile de gestiune, a relevat că cea mai avantajoasă modalitate de încredinţare/atribuire a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători este cea a încredinţării în mod direct către operatorul S.C. TRANS LOC BOCŞA S.R.L., cu asociat unic UAT Oraşul Bocşa prin decizia Consiliului Local al Oraşului Bocşa. Societatea are prevăzut în domeniul de activitate activitatea de „Transporturi urbane, suburbane şi metropolitane de călători”, are deja o structură de personal care poate fi extinsă prin angajarea de conducători auto şi personal de întreţinere care să asigure operarea autobuzelor electrice aflate în procedură de achiziţie. De asemenea, societatea are o cifră de afaceri în creştere, a raportat profit, aspecte ce ilustrează o bună funcţionare şi o garanţie a posibilităţii de a desfăşura servicii de interes public. Mai mult, prin desfăşurarea activităţilor de transport public sunt create posibilităţi de noi locuri de muncă la nivelul comunităţii, fapt ce prezintă un plus pentru aceasta.

Consiliul Local Bocşa are influenţă efectivă şi control efectiv asupra deciziilor strategiceşi asupra deciziilor manageriale ale TRANS LOC BOCŞA, fiind asociat unic.

În sensul prevederilor legale prezentate, se propune ca durata contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători al Oraşului Bocşa să fie de **8 (opt) ani** cu precizarea că fiind vorba de gestiune directă, autoritatea administraţiei publice locale va fi obligată ca la 5 ani să intreprindă analize privind eficienţa economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, dacă va fi cazul.

Primul an al contractului de delegare a gestiunii va fi considerat **perioadă de mobilizare**, până la definitivarea procedurilor de achiziție a celor 4 autobuze electrice și a sistemelor ITS aferente și intrarea în operare a acestora.

În schimbul dreptului și obligaţiei de a exploata bunuri puse la dispoziţie, Operatorul va plăti o **redevenţă** către Autoritatea Contractantă, calculată anual în conformitate cu prevederile Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensaţiei. La stabilirea nivelului redevenței, s-a luat în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației Astfel, revedenţa pentru primul an de derulare a contractului va fi de 4084,08 lei.

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

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil – Venituri ale Operatorului asociate Obligaţiei 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 pe km pentru autobuze; c unitar este calculat cu includerea amortizării investiţiilor operatorului şi a cheltuielilor financiare aferente investiţiilor (dobânzi şi alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiţii). Amortizarea investiţiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă.

C unitar autobuze / [an de referință] = […] lei/ km

Km reprezintă numărul de km efectivi realizati de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acorda Compensaţia, pe traseele stabilite în Programul de transport; Astfel

CE = c unitar autobuze x Km autobuze

Nivelul profitului rezonabil calculat pe baza ratei SWAP este 4,14% din cheltuielile eligibile.

Pentru primul an de derulare a contractului de delegare se vor înregistra următoarele valori:

- costul per kilometru calculat funcţie de numărul estimativ de kilometrii şi cheltuieli = 4,54 lei/km;
- total compensaţie anuală planificată = 463.307,61 lei
- Compensaţie ca diferenţe de tarif = 222.482,00 lei.

PROIECTUL CONTRACTULUI DE DELEGARE

CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIILOR PUBLICE DE TRANSPORT PERSOANE ÎN ARIA TERITORIALĂ DE COMPETENȚĂ A ORAȘULUI BOCȘA

Nr. ..... din data .....

CUPRINS

CAPITOLUL 1. DEFINIȚII 6
Articolul 1. Definiții și interpretare 6
CAPITOLUL 2. OBIECTUL CONTRACTULUI 13
Articolul 2. Obiectul contractului 13
Articolul 3. Obiectivele Operatorului şi Autorităţii Contractante 14
CAPITOLUL 3. OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC 14
Articolul 4. Obligațiile de Serviciu Public 14
CAPITOLUL 4. CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI 16
Articolul 5. Bunuri utilizate în derularea Contractului 16
CAPITOLUL 5. DURATA CONTRACTULUI 17
Articolul 6. Durata Contractului 17
CAPITOLUL 6. PERIOADA DE MOBILIZARE 18
Articolul 7. Perioada de mobilizare 18
CAPITOLUL 7. REDEVENȚA 18
Articolul 8. Nivelul și plata redevenței 18
CAPITOLUL 8. GARANȚIA DE BUNĂ EXECUȚIE 19
Articolul 9. Garanția de Bună Execuție 19
CAPITOLUL 9. DIFERENȚELE DE TARIF 20
Articolul 10. Diferențele de tarif 20
CAPITOLUL 10. COMPENSAȚIA 21
Articolul 11. Compensația 21
CAPITOLUL 11. TARIFE ȘI TITLURI DE CĂLĂTORIE 24
Articolul 12. Tarife și Titluri de Călătorie 24
CAPITOLUL 12. INVESTIȚII 25
Articolul 13. Investițiile în sarcina Operatorului 25
Articolul 14. Investiții în sarcina Autorităţii Contractante 25
CAPITOLUL 13. SISTEMUL ȘI SERVICIUL PUBLIC DE TRANSPORT 26
Articolul 15. Infrastructura de transport 26
Articolul 16. Condiţii de exploatare a sistemului de transport 27
Articolul 17. Elaborarea Programului de Transport 27
Articolul 18. Cerinţele standard pentru mijloacele de transport 27
Articolul 19. Siguranța 28
Articolul 20. Calitatea Serviciului 28

Articolul 21. Măsuri de Control al Traficului 29
Articolul 22. Reclamaţiile Călătorilor 29
Articolul 23. Sistemul de taxare 29
Articolul 24. Controlul Titlurilor de călătorie 30
CAPITOLUL 14. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE OPERATORULUI 30
Articolul 25. Drepturile Operatorului 30
Articolul 26. Obligațiile Operatorului 31
Articolul 27. Autorizații și licențe 33
Articolul 28. Separarea contabilității 33
Articolul 29. Obligațiile de întreținere, reparații și salubrizare 34
Articolul 30. Siguranța și confortul Călătorilor 35
Articolul 31. Proceduri interne 35
Articolul 32. Alte activități conexe Serviciului de Transport Public 36
Articolul 33. Cesiunea și subcontractarea 36
Articolul 34. Activități de Marketing 37
Articolul 35. Informarea publicului 37
CAPITOLUL 15. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚII CONTRACTANTE 37
Articolul 36. Dispoziții generale privind drepturile și obligațiile Autorităţii Contractante 37
Articolul 37. Obligații în legătură cu infrastructura publică 38
Articolul 38. Monitorizarea executării Contractului 39
CAPITOLUL 16. RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ A ANGAJAȚILOR OPERATORULUI 41
Articolul 39. Politica de resurse umane și protecția socială 41
CAPITOLUL 17. FORȚA MAJORĂ 41
Articolul 40. Forța Majoră 41
CAPITOLUL 18. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENȚINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL 42
Articolul 41. Menținerea echilibrului contractual 42
CAPITOLUL 19. ÎNCETAREA CONTRACTULUI 43
Articolul 42. Cauzele de încetare a Contractului 43
Articolul 43. Rezilierea Contractului 44
Articolul 44. Efectele încetării Contractului 45
CAPITOLUL 20. RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ 46
Articolul 45. Răspunderea contractuală generală a Părților 46
Articolul 46. Excepții permise 47
Articolul 47. Clauze contractuale referitoare la împărțirea responsabilităților de mediu 48

CAPITOLUL 21. REDEFINIREA CLAUZELOR CONTRACTUALE 48
Articolul 48. Modificarea Contractului prin acordul Părților 48
Articolul 49. Modificări Unilaterale efectuate de Autoritatea Contractantă 48
Articolul 50. Alte modificări 49
CAPITOLUL 22. LITIGII 49
Articolul 51. Soluționarea litigiilor 49
CAPITOLUL 23. LEGEA APLICABILĂ 50
Articolul 52. Legea aplicabilă 50
CAPITOLUL 24. ALTE CLAUZE 50
Articolul 53. Comunicări 50
CAPITOLUL 25. DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII 51
Articolul 54. Limba Contractului 51
Articolul 55. Anexele Contractului 51

PREZENTUL CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT LOCAL DE CĂLĂTORI a fost încheiat la sediul Primăriei Bocșa, între:

(1) Unitatea administrativ-teritorială Bocșa, persoană juridică, cu sediul în Bocșa, strada 1 Decembrie 1918, nr. 22, cod poștal 325300, telefon/fax 0255/555.000, având codul de înregistrare fiscală nr. 3227939, cont nr. RO04TREZ24A840302580103X, deschis la Trezoreria Reșița, reprezentată prin domnul Cismățeanu Gabriel Eugen, având funcţia de Primar, în numele și pentru unitatea administrativ-teritorială Bocșa, în calitate de delegatar, pe de o parte, denumită în continuare **Autoritatea Contractantă**,

și

(2) Societatea SC TRANS LOC BOCȘA SRL, cu sediul în Bocșa, strada Autogării Corp B al Primăriei, nr. 6, județul Caraș-Severin, înregistrată sub nr. J11/459/2016 la Registrul Comerţului de pe lângă Tribunalul ..... având contul [...], deschis la [...], codul unic de înregistrare 36435600, reprezentat legal prin domnul Novac Gheorghe Marian, având funcţia de Administrator, în calitate de delegat, pe de altă parte, denumită în continuare **Operator**.

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

ÎNTRUCÂT:

A. Contractul a fost atribuit potrivit legislației aplicabile în materia serviciilor publice de transport persoane prevăzută în anexa nr. 1 la prezentul contract și cu respectarea cerinţelor privind publicitatea intenţiei de atribuire a contractului, potrivit prevederilor art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 şi nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările şi completările ulterioare, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;
B. Contractul este atribuit direct, potrivit prevederilor Regulamentului C.E. 1370/2007 şi potrivit prevederilor articolelor Legii 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice republicată, cu modificările și completările ulterioare;
C. Potrivit Legii 92/2007 a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, art. 29 alin (1), *Serviciul public de transport local poate fi atribuit pentru executare, în gestiune directă sau delegată, operatorilor de transport rutier deţinători de licenţe de transport, eliberate sau recunoscute în condiţiile legii, ori transportatorilor autorizaţi deţinători ai unei autorizaţii de transport de persoane, eliberată, în condiţiile legii, de către autoritatea administraţiei publice locale, numită în acest caz autoritate de autorizare*;
D. Contractul a fost încheiat potrivit prevederilor legale şi atribuit Operatorului conform Hotărârii .....;
E. Prezentul Contract are ca scop prestarea de servicii publice de transport de interes economic general și stabilirea condițiilor pentru modernizarea și dezvoltarea sistemului de transport public de persoane în orașul Bocșa.

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

CAPITOLUL 1. DEFINIȚII

Articolul 1. Definiţii şi interpretare

1.1. În măsura în care nu se prevede altfel și cu excepția situației în care contextul reclamă altfel, termenii și expresiile folosite în Contract vor avea următorul înțeles:

"Administrare"	orice context din prezentul contract în care este folosit termenul de „administrare" are întotdeauna înţelesul de gestionare, exploatare şi nu face referire la un „drept de administrare". Operatorul exploatează toate bunurile aparţinând infrastructurii de operare a transportului puse la dispoziţie de Autoritatea Contractantă.
„ANRSC"	înseamnă Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.
„Aria Serviciului"	înseamnă raza administrativ-teritorială a orașului Bocșa, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare Serviciului de transport care intră pe raza unităților administrative-teritoriale vecine.
„Audit financiar"	auditul financiar cuprinde auditul statutar aşa cum este definit la pct. 1 din Legea nr. 162 din 6 iulie 2017 *privind auditul statutar al situaţiilor financiare anuale şi al situaţiilor financiare anuale consolidate şi de modificare a unor acte normative*, precum şi activitatea efectuată în vederea exprimării unei opinii asupra situaţiilor financiare sau a unor componente ale acestora, dar şi exercitarea altor misiuni de asigurare şi servicii profesionale potrivit standardelor internaţionale de audit şi altor reglementări în domeniu.
„Autoritate de Autorizare"	înseamnă structura locală cu atribuții de organizare, reglementare, autorizare, monitorizare și control al serviciului public de transport persoane, înființată în cadrul aparatului de specialitate al primarului. Principalele atribuții ale autorității de autorizare sunt: elaborarea proiectului de regulamente de organizare și funcționare a serviciului public de transport local în conformitate cu regulamentele-cadru existente, cu prevederile legii 92/2007 cu modificările și completările ulterioare și cu alte reglementări în vigoare, emiterea licențelor de traseu în serviciul public de transport local prin curse regulate.
„Autoritatea contractantă"	Înseamnă autoritatea locală competentă: unitatea administrativ-teritorială Bocșa, care are competenţa legală de a delega gestiunea serviciului public de transport local de călători

„Bune Practici Comerciale”	înseamnă toate acțiunile, faptele, metodele și practicile relevante aplicabile în general în vederea gestionării Serviciului care, la un anumit moment dat, în termeni rezonabili și în condițiile legii, pot asigura rezultatul dorit. Pentru scopul Serviciului care face obiectul prezentului Contract, Bunele Practici Comerciale includ: (A) disponibilitatea necesarului de echipamente, utilaje, vehicule, materiale, resurse adecvate, inclusiv a utilităților necesare astfel încât aceste elemente ante-menționate să funcționeze la capacitate maximă atât în condiții normale de operare, cât și în condiții excepționale de operare ce pot fi prevăzute în limite rezonabile, (B) suficient personal de exploatare cu experiență și instruire adecvate în operarea corectă și eficientă a elementelor menționate la litera (A) de mai sus, ținând cont de specificațiile și normele de fabricație; totodată, acest personal trebuie să fie capabil să lucreze și în condiții neobișnuite ce pot fi prevăzute în limite rezonabile, (C) operațiile de întreținere și reparații preventive ori de rutină, executate într-un mod care asigură exploatarea și operarea în siguranță și pe termen lung, ținând cont de recomandările fabricantului; de asemenea, operațiunile de întreținere și reparații ante-menționate vor fi executate de personal instruit și cu experiență, care deține know-how-ul, tehnica, uneltele și echipamentele adecvate, (D) verificări și controale inopinate și adecvate pentru a asigura funcționarea la parametri optimi a echipamentelor folosite pentru furnizarea Serviciului, atât în condiții normale, cât și în condiții neobișnuite (ce pot fi prevăzute în limite rezonabile) și (E) operarea echipamentelor folosite pentru furnizarea Serviciului în condiții de siguranță deplină pentru personalul manevrant, alți angajați, populație, mediul înconjurător, precum și pentru alte instalații conexe.
„Caietul de Sarcini”	înseamnă caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane cu autobuze în orașul Bocșa, aprobat de Consiliul Local Bocșa conform Ordinului Ministerului Transporturilor nr. 972/2007 *pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local*.
„Călători”	înseamnă utilizatorii Serviciului, respectiv persoanele beneficiare ale Serviciului pe baza Titlurilor de Călătorie.

„Compensație”	reprezintă compensația de serviciu public, astfel cum este definită la art. 2 litera (g) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 respectiv *„orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă, din fonduri publice, în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă*”
„Continuitatea Serviciului public de transport”	înseamnă capacitatea de menținere și reconstituire a funcțiilor esențiale ale serviciului public de transport, respectiv activitățile sau sarcinile pe care un operator de transport public trebuie să le îndeplinească în siguranță pentru asigurarea limitată a serviciilor vitale pentru susținerea funcțiilor social/economice ale unei zone, în cazul unor situații perturbatoare previzionate sau de urgență.
„Contractul”	înseamnă prezentul Contract de delegare a gestiunii Serviciului public de transport persoane, inclusiv toate anexele la acesta, fiind un „contract de servicii publice” astfel cum este acesta definit la art. 2 litera i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv actul obligatoriu din punct de vedere juridic care confirmă acordul încheiat între Autoritatea Contractantă și Operator, ca operator de serviciu public, cu scopul de a-i încredința Operatorului gestionarea și exploatarea Serviciului, sub rezerva Obligațiilor de serviciu public.
„Data Intrării în Vigoare”	înseamnă data semnării de ambele părţi a prezentului Contract.
„Data Începerii (prestării Serviciului)”	înseamnă data începerii prestării Serviciului public de transport călători, respectiv la data semnării de către Părți a procesului verbal prevăzut în cuprinsul Capitolului 6 („*Perioada de Mobilizare*”) din prezentul Contract.
„Diferențe de Tarif”	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 călătorie individuale pentru anumite categorii de călători, potrivit Art. 10 („*Diferențele de Tarif*) din prezentul Contract; diferenţele de tarif se încadrează ca şi „alte venituri generate în îndeplinirea obligaţiei/obligaţiilor de serviciu public în cauză”
„Drept Exclusiv”	înseamnă dreptul exclusiv, astfel cum este definit la art. 2 litera f) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care permite exploatarea Serviciului de către Operator în Aria Serviciului, cu excluderea oricărui alt asemenea operator.
„Efectul financiar net”	înseamnă totalitatea efectelor financiare, pozitive sau negative, ale conformării Operatorului cu Obligaţia 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 către Operator, reflectate în situațiile financiare anuale auditate ale acestuia, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa nr. 15 la prezentul contract.
„Garanția de Bună Execuție”	înseamnă garanția prevăzută la Capitolul 8 (*„Garanția de Bună Execuție*”).
„Indicatori de Performanță”	înseamnă cerințele și standardele în legătură cu Serviciul care trebuie să fie satisfăcute de către Operator, astfel cum sunt prevăzute în Anexa nr. 8 la prezentul Contract.
„Infrastructura transport”	reprezintă totalitatea căilor de comunicație între două sau mai multe puncte și dotările aferente; Infrastructura de transport este cea definită de art. 14 din Legea nr. 92/2007 și este formată din infrastructura rutieră şi infrastructura de operare.
„Infrastructura rutieră”	reprezintă totalitatea drumurilor, de regulă deschise circulației publice, împreună cu semnalizarea și amenajările rutiere, pe care o persoană poate circula cu un vehicul dintr-un punct în altul; constă în infrastructura de transport, utilizată de Operator pentru efectuarea Serviciului de transport public local (străzi, semafoare, semnalistica rutieră etc).
„Infrastructura de operare”	reprezintă infrastructura de transport pusă la dispoziţie în scopul prestării Serviciului de transport public local și/sau infrastructura proprie utilizată pentru prestarea serviciului
„Lege”	înseamnă orice norme de drept aplicabile în România incluzând, dar fără a se limita la acestea: tratate, legi, ordonanțe, hotărâri, regulamente, coduri, norme metodologice, ordine, decizii, decrete, directive, principii generale de drept și hotărâri judecătorești obligatorii *erga omnes*, precum și reglementările obligatorii emise la nivelul Uniunii Europene, precum și orice cerință sau recomandare a Autorității de Reglementare și Autorității de Reglementare în Transporturi, a unei Autorități Competente din România sau la nivelul Uniunii Europene, sau interpretare sau aplicare a oricăreia dintre cele de mai sus de către o Autoritate Competentă din România sau la nivelul Uniunii Europene. În sensul prezentei definiții *„hotărârile judecătorești obligatorii erga omnes*” reprezintă (i) hotărârile judecătorești definitive pronunțate în materia contenciosului administrativ prin care s-a anulat în tot sau în parte un act administrativ cu caracter normativ, (ii) deciziile Curții Constituționale prin care se constată neconstituționalitatea unui act normativ, (iii) recursurile în interesul legii pronunțate de

	Înalta Curte de Casație și Justiție asupra problemelor de drept care au fost soluționate diferit de instanțele de judecată precum și (iv) hotărârile judecătorești pronunțate în acțiunile colective introduse de către o categorie anume de cetățeni si care beneficiază de efectele acesteia.
„Licență de Traseu”	înseamnă actul tehnic şi juridic emis de Autoritatea de (transport) autorizare, ca anexă la contractul de delegare a gestiunii (Anexa nr. 19), opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă că Operatorul are dreptul să presteze serviciul public local de transport călători, efectuat pe căi publice de transport rutier cu autobuze, pe un anumit traseu şi conform Programului de transport al Operatorului.
„Metodologia ANRSC”	înseamnă Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, aprobate prin Ordinul președintelui ANRSC nr. 272/2007 sau orice act normativ care ar înlocui aceste norme-cadru la un moment dat.
„Mijloace de Transport”	înseamnă autovehiculele prin care Operatorul efectuează Serviciul de Transport Public Local pe raza administrativ-teritorială a orașului Bocșa.
„Obligații de serviciu public”	înseamnă acele obligații definite de art. 2 litera e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv cerințele 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. Obligațiile de serviciu public asumate de Operator prin prezentul Contract sunt prevăzute la Art. 4 („*Obligațiile de serviciu public*”).
“Operator”	înseamnă societatea SC TRANS LOC BOCȘA SRL care are competenţa şi capacitatea recunoscute de a presta serviciile de transport public local care fac obiectul prezentului Contract, în condiţiile reglementărilor în vigoare, şi care asigură nemijlocit administrarea şi exploatarea sistemului de utilităţi publice aferent acestuia. Operatorul este un operator de serviciu public, definit la art. 2 litera d) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice

	de transport de călători. Operatorul de transport rutier este un operator intern, astfel cum acesta este definit de art. 2 litera (j) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv o entitate cu personalitate juridică distinctă, asupra căreia Autoritatea Contractantă exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente și are toate obligațiile legale ce decurg din această calitate.
„Partea”	Înseamnă Autoritatea contractantă sau Operatorul.
„Părțile”	Înseamnă Autoritatea contractantă și Operatorul.
„Perioadă de tranziţie”	Înseamnă primul an calendaristic de la intrarea în vigoare a prezentului, perioadă în care se va finaliza achiziția autobuzelor electrice și sistemelor ITS aferente.
„Profit Rezonabil”	Înseamnă rata de rentabilitate a capitalului care este normală pentru sectorul de activitate respectiv într-un stat membru dat și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operatorul de serviciu public în virtutea intervenției autorității publice, conform Anexei Regulamentului 1370/2007.
„Program de Circulație”	înseamnă documentul utilizat în transportul public de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații, zilele de circulație a curselor, intervalele de succedare a curselor locale. Programele de circulație sunt aferente traseelor ce fac parte din Programul de Transport asumat de către Operator prin prezentul Contract.
„Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare”	înseamnă programul de întreținere și reparare a infrastructurii de transport, asumat de Operator și aprobat de Autoritatea Contractantă în conformitate cu prevederile Art. 15 („*Infrastructura de Transport*”) din prezentul Contract.
„Programul de investiții”	înseamnă Programul de investiții al Operatorului și Programul de Investiții al Autorității Contractante, atașat la prezentul contract ca Anexa nr. 3.
„Programul de investiții al Autorității Contractante”	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 nexa nr. 3.2.
„Programul de investitii al	înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de

Operatorului”	către Operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri proprii ale Operatorului, atașat la prezentul contract ca Anexa nr. 3.1.
„Programul de Transport”	înseamnă documentul întocmit şi aprobat de Autoritatea Contractantă, prin care se stabilesc traseele, Programele de circulaţie, numărul mijloacelor de transport necesare şi capacitata minimă de transport pentru efectuarea transportului public de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competenţă a Autorităţii Contractante. Programul de transport este ataşat la prezentul contract ca Anexa nr. 2.
„Raportul lunar de constatare”	înseamnă documentul întocmit în conformitate cu Anexa 14.1 la prezentul Contract, în baza căruia Autoritatea Contractantă plătește lunar Operatorului Compensația (art. 11.2 la prezentul Contract)
„Redevență”	înseamnă orice sumă ce trebuie plătită în bani sau în natură pentru folosirea sau dreptul de folosință a unor active corporale sau necorporale.
„Serviciu public de transport călători”	înseamnă serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu autovehicule, aflat sub responsabilitatea Autorității Contractante și a cărui gestiune este încredințată Operatorului, pe durata și în condițiile prezentului Contract. Acesta este suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul autovehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, potrivit prevederilor prezentului Contract, conform Programului de Transport Public local de persoane cu autobuze pe raza administrativ-teritorială a orașului Bocșa. Serviciul este definit de art. 2 litera a) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, drept serviciu de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu în Aria Serviciului, potrivit Programului de Transport și Traseelor atribuite.
„Sistemul”	înseamnă infrastructura tehnico-edilitară utilizată pentru efectuarea Serviciului, astfel cum este definită de Lege.
"Sisteme de transport inteligent sau STI"	înseamnă un ansamblu de sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport STI poate cuprinde fără a fi limitat la acestea: sistemul de management și control în trafic, sistemul de informare a călătorilor, sistemul monitorizare și localizare prin GPS a autovehiculelor, sistemul electronic de taxare,

	sistemul de numărare a călătorilor etc.
„Staţie publică”	înseamnă punctul de pe traseul unui serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate, amenajat corespunzător, semnalizat printr-un indicator rutier şi care să aibă în dotare un panou suplimentar pe care este ataşat orarul conform căruia opresc mijloacele de transport pentru urcarea şi coborârea persoanelor transportate.
„Tarif de Călătorie”	înseamnă preţul perceput de către Operator de la călători 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, emise conform prevederilor legale, prin care Operatorul încasează Tariful de Călătorie.
„Traseu”	înseamnă parcursul care asigură legătura între mai multe obiective cuprinse între două capete pe care se efectuează transportul public local de persoane prin curse regulate.

1.2. În cuprinsul prezentului Contract și/sau în Anexele sale, termenii folosiți cu majuscule își vor păstra, indiferent de locul în care sunt folosiți în cuprinsul acestora, înțelesul dat în definiția aferentă.
1.3. Împărțirea pe Capitole, Secțiuni și Articole este introdusă numai pentru a ușura sistematizarea și nu va afecta interpretarea prezentului Contract și nu va servi interpretării intențiilor Părților.
1.4. Orice referire la articole sau numere de articole va însemna, dacă nu este altfel specificat, o referire la articolele prezentului Contract.
1.5. La redactarea, semnarea și executarea Contractului, clauzele acestuia și intențiile Părților vor fi interpretate pe baza prezumției de bună credință.
1.6. Referirile la “Părți” desemnează părțile prezentului Contract, iar referirile la “Parte” desemnează una dintre părțile prezentului Contract.
1.7. Termenii utilizați și nedefiniți în prezentul Contract și care sunt definiți de Lege, în special în actele normative de referință prevăzute în Anexa 1 la prezentul Contract (sau oricare Lege ce va modifica, înlocui sau completa aceste acte normative de referință) vor avea înțelesul prevăzut în definiția corespunzătoare din Lege.

CAPITOLUL 2. OBIECTUL CONTRACTULUI

Articolul 2. Obiectul contractului

2.1. Obiectul prezentului Contract îl constituie ***Delegarea sarcinilor și responsabilităților către Operator cu privire la prestarea propriu-zisă a Serviciului public de transport pe raza administrativ-***

teritorială a orașului Bocșa, inclusiv dreptul şi obligaţia de a administra şi de a exploata infrastructura de transport aferentă serviciului.

2.2. Operatorul va presta Serviciul public de transport local de persoane, efectuat cu autobuze, în conformitate cu Obligațiile de serviciu public prevăzute la Capitolul 3 din prezentul Contract, pe traseul Drumul Binișului – Brazi, în lungime de 10 km pe sens.

2.3. Autoritatea contractantă își rezervă dreptul de a suplimenta, în condițiile legislației din materia achizițiilor sectoriale, cantitatea serviciilor, fără organizarea unei noi proceduri de atribuire, în situația în care devine necesară prelungirea de trasee, introducerea de curse suplimentare sau noi stații.

2.4. Prin prezentul Contract, Autoritatea Contractantă acordă Operatorului, ca parte integrantă și obligatorie a Delegării Gestiunii Serviciului, dreptul exclusiv, obligația și autoritatea de a exercita toate activitățile necesare efectuării Serviciului, în condițiile prezentului Contract.

2.5. Acordarea Delegării Gestiunii Serviciului se efectuează cu condiția respectării de către Operator, deopotrivă a termenilor prezentului Contract, precum și a oricărei Legi aplicabile.

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

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

Articolul 3. Obiectivele Operatorului şi Autorităţii Contractante

3.1. Obiectivele Operatorului sunt:

a. promovarea calității și eficienței Serviciului;
b. dezvoltarea durabilă a Serviciului;
c. asigurarea continuității Serviciului;
d. protecția mediului înconjurător.

3.2. Obiectivele Autorităţii Contractante sunt:

a. asigurarea organizării, coordonării şi funcţionării Serviciului;
b. dezvoltarea şi modernizarea Serviciului;
c. protecţia mediului înconjurător.

CAPITOLUL 3. OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC

Articolul 4. Obligaţiile de Serviciu Public

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

i. Operatorul are dreptul de a presta Serviciul public de transport călători doar în aria teritorială de competență a Autorității Contractante, fără a depăşi limitele administrativ-

teritoriale ale acesteia, cu excepţia liniilor de ieşire sau altor elemente auxiliare activităţii respective care intră pe teritoriul localităţii învecinate.

ii. Operatorul va aplica Tarifele de Călătorie aprobate de Autoritatea contractantă;
iii. Operatorul va presta servicii de transport pentru categoriile sociale de călători care beneficiază de reduceri/gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile adoptate de către Consiliul Local Bocșa;
iv. Operatorul va presta Serviciul în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de Transport;
v. Operatorul va presta Serviciul în conformitate cu Indicatorii de Performanță prevăzuți în Anexa nr. 8 la prezentul Contract;
vi. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute de prezentul Contract și de legislația din domeniul transportului public de călători;
vii. Operatorul va presta Serviciul exclusiv cu Mijloacele de Transport prevăzute în prezentul Contract, potrivit Anexei 5.

4.2. Operatorul va realiza Serviciul public de transport local de călători în conformitate cu Obligațiile de serviciu public prevăzute la art. 4.1 și va avea:

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

4.3. Serviciul public subvenţionat de transport se poate realiza numai dacă sunt îndeplinite următoarele obligaţii:

a. obligaţia de exploatare, care impune operatorului de transport autorizat şi/sau licenţiat să efectueze serviciul respectiv încondiţii de continuitate, regularitate şi de asigurare a capacităţilor necesare de transport şi să respecte condiţiile impuse de autorităţile competente care acordă subvenţia. Obligaţia de exploatare include şi obligaţia operatorului de transport respectiv de a asigura toate serviciile complementare serviciului public de transport, respectiv: transportul bagajelor, spaţii pentru depozitarea bagajelor, vânzarea de bilete în interiorul vehiculelor, informarea călătorilor în timpul transportului, întreţinerea şi curăţenia mijloacelor de transport, îmbarcarea şi debarcarea pasagerilor în locuri special amenajate - gări, autogări, pontoane de acostare, condiţii de confort în timpul transportului;
b. obligaţia de transport, care impune oricărui operator de transport să accepte şi să efectueze servicii publice subvenţionate de transport în condiţiile stabilite de autorităţile competente;
c. obligaţia tarifară, care impune operatorilor de transport practicarea tarifelor stabilite de autorităţile competente, contrar interesului comercial al operatorilor, impunere care rezultă

fie din stabilirea tarifelor sub costurile reale, fie din respingerea cererii de majorare a anumitor tarife.

4.4. Specificaţiile privind obligaţiile de serviciu public şi compensarea aferentă a efectului financiar net al obligaţiilor de serviciu public trebuie:

a. să îndeplinească obiectivele politicii de transport public într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor; şi
b. să susţină financiar asigurarea transportului public de călători în conformitate cu cerinţele stabilite în politica de transport public pe termen lung.

4.5. Drepturile și obligațiile Operatorului de la pct. 4.1 şi pct. 4.2 se completează cu cele prevăzute la Capitolul 14 din prezentul Contract.

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

CAPITOLUL 4. CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

Articolul 5. Bunuri utilizate în derularea Contractului

5.1. În derularea prezentului Contract Operatorul va utiliza următoarele categorii de bunuri, astfel cum sunt definite la Art. 1 („Definiții și interpretare”) din prezentul Contract:

a. **Bunuri de Retur** – respectiv bunurile puse la dispoziție de către Autoritatea Contractantă către Operator în scopul executării Contractului, prevăzute în Anexa 4.1, bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate şi/sau modernizate cu subvenţii pentru investiţii de la bugetul local sau central, precum şi cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiţii şi care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit şi libere de orice sarcini, Autorității contractante;
b. **Bunuri de Preluare** - respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Autorităţii Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finanţare proprii ale Operatorului în condiţiile legii, care aparțin Operatorului 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 30 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea neamortizată a bunurilor de preluare la data încetării contractului. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Autorității Contractante;
c. **Bunuri proprii** - respectiv bunurile care aparţin Operatorului şi care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepţia celor prevăzute la punctul b) de mai sus. Bunurile proprii sunt prevăzute în Anexa 4.3. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

5.2. Bunurile realizate de Autoritatea Contractantă, pe durata delegării Gestiunii Serviciului, în bunuri care conform legii fac parte din Sistem de transport public local, vor fi puse la dispoziția Operatorului,

fiind considerate Bunuri puse la dispoziţie, imediat ce acestea sunt finalizate sau gata de a fi exploatate, în condițiile prevăzute la Art. 5.5 de mai jos, pe bază de proces-verbal de predare-primire.

5.3. Operatorul va primi posesia și folosința asupra Bunurilor puse la dispoziţie pe Durata Contractului, în termen de 30 de zile de la semnarea contractului, dar nu și dreptul de proprietate asupra acestora.

5.4. Autoritatea Contractantă va transmite Operatorului toate informațiile și documentele necesare prestării serviciului, care cuprind, printre altele, hărți și desene ale Sistemului public local de călători din orașul Bocșa, lucrări în curs de desfășurare, etc.

5.5. Pe toată durata Delegării Gestiunii Serviciului, Operatorul va păstra toate Bunurile puse la dispoziţie în stare bună, având în vedere starea acestora la data primirii lor de la Autoritatea Contractantă prin proces-verbal, și în astfel de condiții, încât, în măsura cerută, acestea să rămână corespunzătoare folosirii în vederea îndeplinirii Serviciului și ținând cont de necesitatea întreținerii periodice, de natura și caracteristicile fiecărui tip de bunuri, de necesitățile legate de Serviciu, precum și de uzura normală, conform Bunei Practici Comerciale.

5.6. Operatorul are drepturi depline de a dobândi, înstrăina, greva cu sarcini sau de a dispune în orice alt mod de Bunurile Proprii fără să afecteze buna desfăşurare sau continuitatea serviciului. La încetarea Contractului, din orice cauză, Bunurile Proprii rămân în proprietatea Operatorului.

5.7. La încetarea prezentului Contract din orice cauză, Autoritatea Contractantă are dreptul de a dobândi Bunurile de Preluare în termen de 30 (*treizeci*) zile de la încheierea prezentului contract, cu plata unei sume de bani egală cu valoarea neamortizată a acestora la data încetării contractului. În termen de cel mult 30 (*treizeci*) zile de la încetarea Contractului, Autoritatea Contractantă va notifica Operatorului care sunt Bunurile de Preluare pe care dorește să le dobândească. Operatorul va transfera proprietatea și posesia asupra Bunurilor de Preluare către Autoritatea Contractantă după primirea plății valorii acestora astfel stabilită.

5.8. În situația care Operatorul nu mai deține, din orice motiv, oricare dintre Mijloacele de Transport (Bunuri de Preluare şi/sau Bunuri Proprii), cu excepţia situaţiei în care bunurile respective au fost casate cu respectarea prevederilor legale acesta este obligat să înlocuiască respectivul Mijloc de Transport cu unul care să îndeplinească cel puțin caracteristicile tehnice asemănătoare și fără ca prin aceasta să afecteze continuitatea Serviciului.

CAPITOLUL 5. DURATA CONTRACTULUI

Articolul 6. Durata Contractului

6.1. Durata Contractului este de 8 (*opt*) ani, începând de la Data Intrării în Vigoare, cu luarea în considerare a recuperării investiţiilor prevăzute a fi realizate în cadrul acestuia. În funcţie de data de intrării în vigoare se va stabili nivelul ratei SWAP pentru calculul profitului rezonabil.

6.2. Durata contractului poate fi prelungită prin act adiţional în condiţiile prevăzute de legislaţia naţională şi în condiţiile prevăzute de art. 4 alin (4) sau circumstanţele prevăzute de art. 5 alin (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

CAPITOLUL 6. PERIOADA DE MOBILIZARE

Articolul 7. Perioada de mobilizare

7.1. Între Data Intrării în Vigoare și Data de Începere, se întinde Perioada de Mobilizare.

7.2. În Perioada de Mobilizare, care este de 1(un) an calendaristic de la Data Intrării în Vigoare a prezentului Contract, dacă Părțile nu convin, în scris, prelungirea acestei perioade, Operatorul are obligația să prezinte Autorității Contractante următoarele:

a. mijloacele de transport în stare bună de funcționare și dotate conform cerințelor din Caietul de Sarcini;
b. copii după licențele/autorizațiile eliberate de autoritățile competente pentru toate mijloacele de transport cu care Operatorul va efectua Serviciul public de transport călători;
c. copii după actele doveditoare privind angajarea personalului necesar pentru prestarea serviciului, inclusiv personal cu atribuții pentru repararea și întreținerea mijloacelor de transport și manager de transport, însoțite de dovada calificării profesionale aferentă fiecărei activități prestate de personalul angajat;
d. copii după actele doveditoare privind infrastructura aflată la dispoziția operatorului, amenajată și dotată pentru parcarea, întreținerea, repararea și alimentarea cu combustibili și energie electrică a mijloacelor de transport pe raza teritorială de competență a Autorității contractante, conform cerințelor din Caietul de Sarcini, precum și prezentarea fizică, în teren, a respectivelor amenajări;
e. copii după contractele de asigurare a persoanelor transportate şi a bagajelor acestora, inclusiv contractele de asigurare obligatorie RCA pentru fiecare autovehicul;
f. procedurile interne prevăzute în prezentul Contract;
g. dovada constituirii garanției de bună execuție a contractului, în cuantumul prevăzut în prezentul Contract.

7.3. În termen de maximum 2 (*două*) zile lucrătoare de la data îndeplinirii de către Operator a tuturor obligațiilor prevăzute la pct. 7.2. ori de la data expirării Perioadei de Mobilizare, Părțile vor încheia Procesul-verbal de constatare a îndeplinirii obligațiilor din Perioada de Mobilizare.

7.5. Pe durata Perioadei de Mobilizare, Părțile vor coopera în sensul că își vor asuma toate obligațiile necesare și vor depune toate diligențele pentru ca efectuarea Serviciului să poată începe în termenul prevăzut la pct. 7.2. de mai sus, astfel cum a fost prelungit, dacă este cazul, și se vor informa reciproc cu privire la datele la care estimează că vor îndeplini obligațiile ce le revin, precum și cu privire la orice alte aspecte de interes în legătură cu stadiul îndeplinirii acestor obligații ori la activitățile întreprinse în vederea îndeplinirii acestora.

CAPITOLUL 7. REDEVENȚA

Articolul 8. Nivelul şi plata redevenţei

8.1. În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor publice puse la dispoziție de către proprietarul bunurilor, prevăzute în Anexa 4, Operatorul se obligă să plătească Autorităţii Contractante, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. m) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență

calculată anual similar amortizării, în procent de 2,65% din valoarea totală anuală rămasă a bunurilor puse la dispoziţie. La data semnării Contractului redevența anuală datorată de Operator este de 4.084,08 lei.

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

8.3. Plata redevenței se va face în contul RO04 TREZ 24A8 4030 2580 103X, deschis la Trezoreria Reșița. Codul de înregistrare al Autorității Contractante este 3227939.

8.4. Pentru nerespectarea termenului de plată a redevenței, Operatorul datorează Autorităţii Contractante penalități de întârziere, în procent de 0,1 %/zi din suma neachitată pentru fiecare zi de întârziere.

8.5. În caz de întârziere la plată a redevenței cu 90 (*nouăzeci*) de zile, Autoritatea contractantă va executa garanția constituită de Operator cu suma datorată de aceasta.

CAPITOLUL 8. GARANȚIA DE BUNĂ EXECUȚIE

Articolul 9. Garanţia de Bună Execuţie

9.1. În termen de 30 (*treizeci*) de zile de la Data Intrării în Vigoare a prezentului Contract, Operatorul este obligat să constituie, cu titlu de garanţie de bună execuţie, în contul Autorităţii Contractante, o sumă de 49,519.91 lei, în cuantum de 5% din valoarea anuală medie a contractului.

9.2. Garanția de Bună Execuție se va constitui prin virament bancar sau printr-un instrument de garantare emis în condițiile legii de o societate bancară sau de o societate de asigurări, care devine anexă la Contract. Garanția de Bună Execuție trebuie menținută pe toată Durata Contractului.

9.3. Pentru evitarea oricărui dubiu, constituirea Garanției de Bună Execuție nu reduce și nu limitează în niciun fel responsabilitatea Operatorului în legătură cu obligațiile care-i revin conform Contractului și nu împiedică Autoritatea Contractantă, în exercitarea atribuțiilor sale de monitorizare a executării Contractului și aplicare a penalităților, să ia orice altă măsură permisă de Legea în vigoare sau de clauzele Contractului în legătură cu încălcarea de către Operator a obligațiilor sale.

9.4. Din garanția de bună execuție se rețin, dacă este cazul, penalitățile și orice alte sume datorate Autorității Contractante și neachitate de către Operator, în baza Contractului, în condițiile prevăzute la art. 47 din Anexa la H.G. nr. 394/2016. Anterior emiterii unei pretenții asupra Garanției de bună Execuție, Autoritatea Contractantă are obligația de a notifica, cu cel puțin 5 (*cinci*) zile înainte, pretenția sa Operatorului cât și emitentului instrumentului de garantare, precizând obligațiile care nu au fost respectate, modul de calcul al prejudiciului, precum și termenul acordat pentru remedierea situației. Dacă Operatorul nu remediază situația în termenul acordat, Autoritatea Contractantă va executa Garanția de Bună Execuție, fără nicio altă notificare. Executarea garanţiei se va face pentru remedierea acelor prejudicii la nivelul contractului din punctul de vedere al neîndeplinirii cantitative şi calitative a prestării serviciilor.

9.5. În cazul stingerii, expirării, anulării sau încetării valabilității, din orice motiv, a Garanției de Bună Execuție, Operatorul o va reface sau va constitui o altă Garanție de Bună Execuție, cu cel puțin 5 (*cinci*) zile lucrătoare înainte de asemenea stingere, expirare, anulare sau încetare a valabilității, la nivelul prevăzut inițial în Contract. În cazul executării totale sau parțiale a Garanției de Bună Execuție, Operatorul va fi obligat să refacă Garanția de Bună Execuție sau să constituie o altă Garanție de Bună Execuție, în termen de 5 (*cinci*) zile lucrătoare de la data executării, la nivelul prevăzut inițial în Contract.

9.6. Garanția de bună execuție se restituie la sfârșitul prezentului Contract, cu respectarea prevederilor art. 48 alin. (2) din Anexa la H.G. nr. 394/2016. Autoritatea Contractantă va restitui/elibera Garanția de Bună Execuție în cel mult 14 (*paisprezece*) zile de la data semnării procesului-verbal de predare-primire a Bunurilor de Retur care sunt restituite Autorităţii Contractante odată cu încetarea Contractului, dacă Autoritatea Contractantă nu a ridicat până la acea dată pretenții asupra ei ca urmare a nerespectării de către Operator a unor obligații contractuale.

9.7. Nerespectarea de către Operator a obligațiilor prevăzute de prezentul articol reprezintă o încălcare semnificativă de către Operator a obligațiilor contractuale și poate duce la rezilierea Contractului conform Art. 43 (“Rezilierea Contractului”) de mai jos.

CAPITOLUL 9. DIFERENȚELE DE TARIF

Articolul 10. Diferențele de tarif

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

10.2. Operatorul se obligă să emită Titluri de Călătorie la Tarif cu valoare redusă pentru toate categoriile de călători care beneficiază de reduceri și/sau gratuități, potrivit Legii și Hotărârilor Consiliului Local Bocșa.

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

10.4. Acoperirea Diferențelor de Tarif acordate Operatorului se va face potrivit Legii, până la valoarea integrală a Titlurilor de Călătorie, în baza numărului de Titluri de Călătorie cu Tarif cu valoare redusă vândute/gratuite.

10.5. Pentru realizarea decontărilor pentru Diferențele de Tarif, Operatorul trebuie să facă dovada prin documentele justificative prevăzute în Anexa 7, pe fiecare categorie de pasageri care beneficiază de reduceri/gratuități, a numărului de Titluri de Călătorie cu tarife cu valoare redusă vândute, respectiv a numărului de Titluri de Călătorie gratuite emise.

10.6. Plata către Operator pentru Diferențele de Tarif acordate se va face lunar de către Autoritatea Contractantă, în baza unei Facturi emise de către Operator și a decontului aprobat în prealabil. Decontul va fi aprobat după verificarea documentelor justificative prevăzute în Anexa 7 de către serviciul de specialitate din cadrul Autorității Contractante. Operatorul are obligația de a emite Factura pâna la data de 10 a lunii următoare celei pentru care se face decontarea. Autoritatea Contractantă este obligată să facă plata în termen de 30 (*treizeci*) de zile de la emiterea facturii. Modelul de decont este prevăzut în Anexa 7.4. fiind emis de către Operator până în data de 5 a lunii următoare celei pentru care se face decontarea la care va atașa dovezile prevăzute la Art. 10.5 de mai sus, pentru fiecare categorie de facilități în parte și înaintat Autorităţii Contractante pentru verificare.

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

CAPITOLUL 10. COMPENSAȚIA

Articolul 11. Compensația

11.1. Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, după urmãtoarea formulã:

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil – Venituri ale Operatorului asociate Obligaţiei 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 pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport; c unitar este calculat cu includerea amortizării investiţiilor operatorului şi a cheltuielilor financiare aferente investiţiilor (dobânzi şi alte cheltuieli financiare aferente rambursării creditelor de investiţii). Amortizarea investiţiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă.

C unitar autobuze / [an de referință] = […] lei/ km

Km reprezintă numãrul de km efectivi realizati de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acorda Compensaţia, pe traseele stabilite în Programul de transport, inclus în Anexa 2 și potrivit metodologiei inclusă la Anexa 10, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel

CE = c unitar autobuze x Km autobuze

Pr – reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, al cărui nivel se va stabili pe baza ratei SWAP pentru România, aferentă perioadei de contractla care se pot adăuga 100 puncte de bază (1%), aplicată costurilor nete suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, pe toată durata contractului. Pe toată durata contractului, nivelul profitului rezonabil nu poate depăși rata SWAP comunicată de Comisia Europeană, valabilă la data încheierii contractului, corespunzătoare duratei contractului, la care se adaugă 100 puncte de bază. Pentru primul an al Contractului, rata profitului stabilita este de 4,14%.

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

A. Venituri din vânzări de titluri de călătorie,

B. Alte venituri în cadrul reţelei unde se prestează PSO

Compensaţia totala acordata operatorului va avea două componente:

1. diferenţele de tarif rezultate din reducerile de tarif la legitimaţiile de călătorie individuale pentru anumite categorii de călători faţă de tariful de călătorie; şi

2. compensaţia propriu-zisă, rezultată din îndeplinirea obligaţiei de serviciu public.

11.2. Compensația se calculează și se plătește cumulat pentru activitățile de transport în comun cu autobuze.

11.3. 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 14.1 la prezentul Contract și a facturii emise de Operator în baza Raporului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreat și semnat de Autoritatea Contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

11.4. În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare sunt contestate de către Autoritatea contractantă, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar Autoritatea Contractantă va plăti partea necontestată în termenul prevăzut la Art. 11.8. de mai jos, urmând ca pentru partea Compensației contestată, Părțile să acționeze potrivit Art. 51 („Soluționarea litigiilor”) de mai jos.

11.5. Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata Compensației în termen de 5 (cinci) zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. Autoritatea Contractantă are obligația de a plăti Compensația Operatorului în termen de 30 (treizeci) de zile de la emiterea facturii de către acesta din urmă.

11.6. Compensația nu poate depăși Efectul financiar net.

11.7. În vederea evitării efectului financiar negativ și a supra-compensării, în termen de 30 (*treizeci*) de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale, potrivit Anexei 14.2. Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre:

- valoarea totală anuală a Compensației calculată potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; și
- valoarea totală anuală a Compensației calculată potrivit Art. 11.3 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 16, conform situațiilor financiare anuale auditate în baza auditului financiar.

Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata Compensației anuale în termen de 5 (*cinci*) zile de la aprobarea valorii acesteia. Autoritatea Contractantă are obligația de a plăti Compensația Operatorului în termen de 30 (*treizeci*) de zile de la emiterea facturii de către acesta din urmă.

11.8. În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât Compensația anuală calculată potrivit Art. 11.7 de mai sus, Operatorul va vira în contul Autorităţii Contractante, diferența rezultată, în termen de 30 (*treizeci*) de zile calendaristice de la stabilirea Compensației anuale, în baza unei facturi de stornare emisă de Operator. În mod corespunzător, în cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mică decât Compensația calculată potrivit pct. 11.1, Autoritatea contractantă va vira în contul Operatorului diferența rezultată în termen de 30 (*treizeci*) zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale, iar dacă suma necesară nu se încadrează în prevederile bugetare aprobate Autoritatea contractantă va vira partea rămasă din compensația anuală în termen de 30 (*treizeci*) zile calendaristice de la rectificarea bugetului.

11.9. În cazul în care, la sfârşitul anului, veniturile obţinute din îndeplinirea ogligaţiilor de Serviciu Public sunt mai mari decât costurile eligibile, nu se acordă compensaţie. Eventualele beneficii rezultate în urma creşterii eficienţei operatorului de transport vor conduce la modificarea tarifelor de călătorie (în sensul diminuării acestora) şi a nivelului redevenţei (în sensul creşterii acesteia), asigurându-se astfel partajarea echilibrată între operator, autoritatea publică şi utilizatori a oricăror beneficii rezultate în urma creşterii eficienţei. În cazul în care, la sfârşitul anului, veniturile obţinute din îndeplinirea obligaţiilor de Serviciu Public sunt mai mari decât costurile eligibile, nu se acordă compensaţie. În situația în care, în anul N, se vor înregistra reduceri de costuri unitare rezultate din creşterea eficienţei activităţii operatorului, certificate ca atare de un auditor independent, față de anul N-1, acestea vor fi repartizate astfel: 50% din câștigurile de eficiență va rămâne la dispoziția operatorului, sub formă de profit majorat, iar restul la autoritatea publică.

11.10. Părțile vor datora penalități de întârziere în cuantum de 0,01% din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, în cazul în care nu virează la timp sumele datorate în baza prezentului Capitol.

11.11. Sumele aferente diferenţelor de tarif se fundamentează anual conform Anexei 7.3 la începutul fiecărui an din derularea contractului, astfel încât valoarea estimată a diferenţelor de tarif să poată fi cuprinsă în bugetul Autorităţii Contractante. Numărul estimat de unităţi pentru fiecare categorie pentru care se acordă protecţie socială se realizează pe baza numărului de unităţi emise pentru fiecare categorie în anul anterior.

11.12. Sumele necesare pentru acoperirea compensaţiilor lunare vor fi estimate la începutul anului prin aplicarea formulei prevăzute la art 11.1 din Contract în care termenul „km autobuz" va fi estimat pentru anul în curs conform Programului de transport aprobat de Autoritatea Contractantă, costul/km pentru fiecare tip de mijloc de transport în parte va fi cel stabilit prin ultimul Raport de audit financiar întocmit, iar veniturile vor fi estimate în baza veniturilor obţinute în anul anterior. Pentru primul an contractual costul/km luat în calcul va fi de 4,54 lei/km.

11.13. În vederea estimării Compensației pentru fiecare an calendaristic și a evitării supra-compensării, nivelul profitului rezonabil al operatorului de transport public va fi stabilit anual, pe baza ratei SWAP pentru România, stabilită de Comisia Europeană și publicată de Consiliul Concurenței pe pagina de web www.ajutordestat.ro. Pentru primul an al Contractului, rata Profitului Rezonabil este de 4,14% din totalul cheltuielilor eligibile.

11.14. Aceasta procedură anuală a stabilirii nivelului estimat al Compensaţiei, diferenţelor de tarif şi nivelului Profitului Rezonabil se va demara până la data de 30 ianuarie a fiecărui an și se va finaliza în

termen pentru a putea fi cuprinsă în bugetul Autorităţii Contractante. Fondurile acordate cu titlu de Diferențe de Tarif și de Compensație vor fi aprobate de Autoritatea Contractantă în funcție de estimările inițiale și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la sfârșitul anului.

11.15. Operatorul poate solicita modificarea/renegocierea Costului unitar pe km în cursul anului, în condiţiile prevăzute în Anexa 16.1.

11.18. Autoritatea contractantă poate solicita operatorului renegocierea costului unitar pe km aprobat prin contract la finalizarea şi recepţionarea unor lucrări de investiţii sau achiziţia de vehicule/echipamente care au ca efect o influenţă sensibilă asupra costurilor Operatorului, în baza unui audit financiar.

11.19. Sumele ce urmează a fi acordate anual Operatorului cu titlu de Compensație vor fi aprobate de către Consiliul Local Bocșa, în funcție de estimările inițiale și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la sfârșitul anului.

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

11.21. Valoarea estimată anuală a Compensaţiei cuvenită Operatorului pe durata contractului este prezentată în Anexa 14.3. Aceasta va fi actualizată în funcţie de concluziile auditului financiar şi a modificării Programului de transport.

11.22. Pentru decontul anual pentru calculul Compensaţiei anuale se va prezenta Raportul de audit financiar şi Anexa 14.2 – Modelul de Raport anual de constatare pentru calculul compensaţiei.

CAPITOLUL 11. TARIFE ŞI TITLURI DE CĂLĂTORIE

Articolul 12. Tarife și Titluri de Călătorie

12.1. 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. Tarifele vor fi calculate potrivit Metodologiei ANRSC.

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

12.3. 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.

12.4. Elementele de identificare ale Titlurilor de călătorie vor fi stabilite de Autoritatea Contractantă potrivit prevederilor legale.

12.5. Transportul public de călători se va desfăşura conform legislaţiei în vigoare şi a Regulamentului de organizare și funcționare a Serviciului de transportul public local aprobat de către Consiliul Local Bocșa, care prevede obligaţiile călătorilor şi suprataxa pentru încălcarea acestor obligaţii, inclusiv sancţiunile pentru călătorii care călătoresc fără Titlu de călătorie valabil. Elaborarea proiectului de

regulament de organizare și funcționare a Serviciului public de transport local, în conformitate cu regulamentele-cadru existente, cu prevederile Legii 92/2007 cu modificările și completările ulterioare și cu alte reglementări în vigoare este atribuția Autorității de Autorizare.

12.6. Operatorul are dreptul de a reține toate veniturile provenite din vânzarea Titlurilor de Călătorie.

12.7. Controlul titlurilor de călătorie pe teritoriul administrativ al Autorităţii Contractante este realizat de către Operator în mijloacele de transport prin personal propriu sau prin serviciu extern.

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

12.9. Operatorul are obligația să aplice Tarifele de călătorie aprobate începând cu data prevăzută în hotărârile adoptate de către Consiliul Local Bocșa.

CAPITOLUL 12. INVESTIȚII

Articolul 13. Investiţiile în sarcina Operatorului

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

13.2. Costurile aferente investiţiilor realizate de Operator conform Anexei 3.1 vor fi luate în considerare pentru calculul Compensaţiei, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

13.3. Activităţile de implementare a investiţiilor din Programul de Investiţii al Autorităţii Contractante, desfăşurate de Operator în baza prezentului Contract, se consideră activităţi eligibile pentru calculul cheltuielilor de exploatare CE aferente Obligaţiilor de serviciu public, fundamentate conform prevederilor din Ordinul preşedintelui A.N.R.S.C nr. 272/2007 și instrucțiunilor din Anexa nr. 15.

13.4. Amortizarea investiţiilor efectuate de operator din fonduri proprii dar provenite prin subvenţie de capital de la bugetul local nu este eligibilă pentru calculul costului/km.

13.5. Amortizarea investiţiilor efectuate de operator din fonduri proprii va fi inclusă ca şi cheltuială eligibilă în cadrul calculul costului/km.

13.6. Operatorul este obligat să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiţii din surse proprii, conform legislaţiei în vigoare pentru a fi supuse aprobării Consiliului Local Bocșa.

Articolul 14. Investiţii în sarcina Autorităţii Contractante

14.1. Pe durata prezentului contract, Autoritatea contractantă va finanța investiţiile prevăzute la Anexa 3.2 la Contract.

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

pentru înregistrare în evidența bunurilor de natura domeniului public, care se pun la dispoziția Operatorului.

CAPITOLUL 13. SISTEMUL ȘI SERVICIUL PUBLIC DE TRANSPORT

Articolul 15. Infrastructura de transport

15.1. Infrastructura de transport este definită de art. 14 din Legea nr. 92/2007 și este formată din infrastructura rutieră și infrastructura de operare, respectiv următoarele elemente aferente Sistemului:

a. construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcarea mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare etc.;
b. dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare;
c. amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a Titlurilor de Călătorie;
d. Mijloacele de Transport, cum sunt definite la Art. 1 („Definiții și interpretare”) de mai sus.

15.2. Operatorul are dreptul și obligația de a gestiona componenetele din sistemul de transport public, care reprezintă infrastructura de transport pusă la dispoziţie de către unitatea administrativ-teritorială Bocșa, în baza procesului-verbal de predare-preluare a bunurilor publice, anexă la prezentul contract, în scopul prestării Serviciului și/sau infrastructura de transport proprie Operatorului utilizată pentru prestarea Serviciului.

15.3. Autoritatea Contractantă are obligația de a administra și responsabilitatea de a întreține componentele infrastructurii de transport aferente infrastructurii tehnico-edilitare utilizate de Operator pentru efectuarea Serviciului public de transport călători care nu sunt puse la dispoziția acestuia, precum străzi, semafoare, indicatoare rutiere etc.

15.4. Responsabilitatea întreținerii infrastructurii de operare (deszăpezire, curățenie și salubrizare etc.) este obligația Operatorului.

15.5. Responsabilitatea întreținerii infrastructurii rutiere (deszăpezire, întreținere rigole, curățenie și salubrizare, etc.) este obligația Autorității Contractante.

15.6. Operatorul va întocmi un Program anual de întreținere și reparare a infrastructurii de transport pusă la dispoziţie de către Autoritatea Contractantă, până la data de 31 octombrie a anului precedent celui pentru care se întocmește, cu scopul de a asigura menținerea infrastructurii de operare într-o condiție tehnică optimă de funcționare, pe care îl va trimite spre aprobare Autorității Contractante. Programul anual de întreţinere şi reparare a infrastructurii de transport se va constitui în anexă la Buget Venituri şi Cheltuieli al Operatorului.

15.7. Independent de executarea Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare întocmit și aprobat potrivit 15.6 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 mult de 3 zile de la producerea evenimentului, în vederea asigurării continuității și siguranței Serviciului de transport public de transport călători.

Articolul 16. Condiţii de exploatare a sistemului de transport

16.1. Exploatarea sistemului de transport public se va realiza de Operator în concordanţă cu reglementările specifice şi legislaţia aplicabilă în vigoare, în baza autorizării exercitării activității de transport acordată de către autorităţile competente, conform prevederilor legale.

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

Articolul 17. Elaborarea Programului de Transport

17.1. Autoritatea contractantă este responsabilă de 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.

17.2. Până la data 15 octombrie a fiecărui an, Operatorul va prezenta Autorităţii Contractante propuneri scrise cu privire la eventualele amendamente la Programul de transport și implicit la Programul de circulaţie pentru anul următor.

17.3. Autoritatea contractantă va comunica Operatorului până la data de 1 noiembrie dacă propunerile de modificare a Programului de transport al Operatorului sunt acceptate, astfel încât Programul de transport să poată fi finalizat şi aprobat de către Autoritatea contractantă cel târziu până la de data de 20 decembrie a fiecărui an. În situaţia în care Autoritatea contractantă nu aprobă Programul de transport final până la data de 20 decembrie a anului curent, Operatorul va continua să aplice Programul de transport existent.

17.4. Numărul total de kilometri din Programul de transport nu va putea varia de la un an la altul cu mai mult de ± 10 %, faţă de numărul de kilometri din anul anterior, decât cu acordul expres prealabil și scris al Operatorului.

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

Articolul 18. Cerinţele standard pentru mijloacele de transport

18.1. Operatorul va presta Serviciile de transport public local cu Mijloacele de Transport:

i. Puse la dispoziție de către UAT Bocșa, potrivit proceselor-verbale de predare-preluare a bunurilor publice, Operatorului pentru prestarea Serviciului de transport public local, anexe la prezentul 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.

18.2. Operatorul va utiliza Mijloacele de Transport conform cerințelor legale privind siguranța în trafic și protecția mediului.

18.3. Operatorul poate folosi pentru prestarea Serviciului 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;
iii. respectă cerinţele standard pentru mijloacele de transport din Anexa 5.1 la contract și sunt prevăzute în Anexa 5.2 la prezentul Contract.

18.4. Mijloacele de Transport aflate în circulaţie, în limitele tehnice posibile trebuie să permită îmbarcarea/debarcarea persoanelor cu dizabilități.

18.5. Mijloacele de Transport trebuie să fie adecvate pentru utilizarea de către Călători, curate, fără suprafețe deteriorate sau periculoase.

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

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

Articolul 19. Siguranța

19.1. Operatorul este singurul responsabil de siguranța Călătorilor săi.

19.2. 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.

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

Articolul 20. Calitatea Serviciului

20.1. Indicatorii de Performanță ai Serviciului, care trebuie respectați de Operator și monitorizați de Autoritatea Contractantă sunt prezentați în Anexa nr. 8 la Contract.

20.2. Cu excepția cazului în care se prevede în mod expres contrariul prin prezentul Contract, Operatorul este liber să determine mijloacele și metodele pentru realizarea Indicatorilor de Performanță, ținând seama de Regulile de Bune Practici Comerciale, cu respectarea reglementărilor legale aplicabile în domeniul protecției mediului înconjurător și în oricare alte domenii relevante, incidente în legătură cu dezvoltarea și îmbunătățirea Sistemului și Serviciului.

20.3. Respectarea de către Operator a Indicatorilor de Performanță va fi monitorizată de către Autoritatea Contractantă, conform Art. 38 („Monitorizarea executării Contractului") din prezentul Contract.

20.4. Abaterile justificate de la Programul de Transport sunt prezentate în Anexa nr. 10 la prezentul Contract.

20.5. Nerespectarea Indicatorilor de Performanță de către Operator duce la aplicarea de penalități, în conformitate cu Anexa nr. 8 din prezentul Contract. Aplicarea acestor penalități nu exonerează Operatorul de plata amenzilor contravenționale prevăzute în Regulamentul Serviciului, în condițiile prevăzute de acesta.

20.6. Penalitățile vor fi facturate Operatorului şi vor fi scadente la 30 de zile de la data emiterii facturii sau momentului în care intervine faptul generator al obligaţiei.

20.7. În cazul neîndeplinirii Indicatorilor de Performanță de către Operator, Autoritatea Contractantă va stabili în sarcina acestuia un plan de măsuri pentru îndeplinirea Indicatorilor, măsura ce va fi dusă la îndeplinire în termen de 60 de zile.

Articolul 21. Măsuri de Control al Traficului

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

i. menţinerea în grafic a vehiculelor Operatorului, conform Programului de circulaţie aprobat;
ii. stabilirea priorităţilor de trafic;
iii. transmisia, înregistrarea și stocarea imaginilor din trafic.

21.2. Durata de stocare a înregistrărilor va fi stabilită de Autoritatea Contractantă.

Articolul 22. Reclamaţiile Călătorilor

22.1. 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.

22.2. Operatorul va înregistra toate reclamațiile Călătorilor indiferent de calea de primire a acestora: telefon/fax, poştă, email, într-un registru special pentru reclamații ("Registrul de Reclamații"). Autoritatea Contractantă are dreptul să ceară în fiecare lună un raport cu privire la Registrul de Reclamații de-a lungul lunii anterioare.

22.3. Operatorul este obligat să răspundă întotdeauna în scris reclamațiilor scrise ale Călătorilor primite, în termen de 30 (*treizeci*) de zile de la înregistrarea lor, în conformitate cu legislația în vigoare.

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

Articolul 23. Sistemul de taxare

23.1. Operatorul va utiliza sistemul de taxare inteligentă (e-ticketing) odată cu implementarea acestuia.

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

23.3. Operatorul are obligația de a menține în stare de funcționare validatoarele pentru Titlurile de Călătorie și echipamentele de bord pe Mijloacele de Transport folosite pentru realizarea Serviciului, pe toată durata Contractului.

Articolul 24. Controlul Titlurilor de călătorie

24.1. Controlul Titlurilor de călătorie se va realiza conform legislaţiei în vigoare şi a Regulamentului serviciului de transportul public de călători aprobat de Autoritatea contractantă, care prevede obligaţiile călătorilor şi sancţiunile aplicate pentru încălcarea respectivelor obligaţii, inclusiv pentru călătorii care călătoresc fără bilet, abonament sau alt Titlu de călătorie valabil.

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

CAPITOLUL 14. DREPTURILE ŞI OBLIGAŢIILE OPERATORULUI

Articolul 25. Drepturile Operatorului

25.1. Operatorul are următoarele drepturi generale, care se completează cu alte drepturi specifice prevăzute de prezentul Contract:

a. să exploateze bunurile, activitățile și Serviciul, care fac obiectul prezentului Contract;
b. să aplice Tarifele aprobate conform Legii în vigoare și prevederilor prezentului Contract;
c. să propună ajustarea și modificarea Tarifelor;
d. să beneficieze de Diferenţe de Tarif pentru acoperirea Tarifului de călătorie;
e. să emită Titlurile de Călătorie;
f. să încaseze și să păstreze toate veniturile obținute din vânzarea Titlurilor de Călătorie şi suprataxei;
g. să utilizeze gratuit pentru prestarea Serviciului infrastructura publică (străzi, poduri, pasaje denivelate, mobilier stradal, terenuri etc.) și instalațiile auxiliare aferente acesteia;
h. să solicite în instanță daune-interese pentru încălcarea de către alți operatori de transport rutier/transportatori autorizați a Drepturilor exclusiv acordate prin prezentul Contract;
i. să solicite Autorității Contractante modificarea Programului de transport în vederea schimbării, anulării sau adăugării de noi trasee ori a Programului de circulație, iar Autoritatea contractantă va iniția, dacă consideră necesar, aprobarea modificării Programului de Transport;
j. să efectueze, cu aprobarea Autorității de Autorizare, modificări temporare (suspendări, limitări, micșorarea frecvenței de circulație, devieri de traseu etc.) în deservirea traseului, 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, dar numai sub condiția informării în aceeași zi a Autorității de Autorizare;
k. să ceară întreruperea executării Serviciului în cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de importante prejudicii bunurilor puse la dispoziție;

l. 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;
m. să efectueze și alte activități/servicii de transport sau activități conexe, în următoarele condiții:
    i. Activităţile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă;
    ii. Activităţile respectă legislaţia respectivului domeniu de activitate;
    iii. Activităţile respective prestate către terţi îşi acoperă în întregime costurile din veniturile colectate de la aceştia;
    iv. Activităţile nu generează costuri asociate Serviciului de transport public local prin curse regulate şi nu afectează în niciun fel prestarea Serviciului de transport public local prin curse regulate;
    v. Activităţile respectă concurenţa;
    vi. 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.

Articolul 26. Obligaţiile Operatorului

26.1. Operatorul are următoarele obligații generale, care se completează cu obligațiile specifice prevăzute în prezentul Capitol și în alte clauze ale prezentului Contract:

a. să presteze Serviciul care face obiectul prezentului contract și să exploateze în mod direct, pe riscul și pe răspunderea sa, Bunurile puse la dispoziţie;
b. să își desfășoare activitatea de transport public de călători doar în aria teritorială de competență a Autorității Contractante, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;
c. să respecte angajamentele asumate prin Contract;
d. să gestioneze Serviciul conform prevederilor din Regulamentul Serviciului, Caietul de sarcini al Serviciului și celelalte Legi specifice Serviciului, în condiții de calitate și eficiență;
e. să pună la dispoziția Autorității Contractante toată documentația solicitată pentru calculul lunar al Compensației și pentru regularizarea anuală;
f. să obțină de la Autoritățile Competente Aprobările Necesare efectuării Serviciului;
g. să presteze Serviciul pentru toți Călătorii din Aria Serviciului, cu respectarea Programului de Transport prevăzut în Anexa 2;
h. să asigure continuitatea Serviciului prin curse regulate conform Caietului de Sarcini și Programului de Transport;
i. să asigure îndeplinirea tuturor obligațiilor de exploatare, a obligațiilor de transport și a obligațiilor tarifare;
j. să plătească pentru întreaga durată a Contractului taxele și impozitele datorate statului, precum și cheltuielile ce se ivesc cu privire la asigurarea bunurilor puse la dispoziție;
k. să asigure necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, conform Programului de investiții prevăzut în Anexa nr. 3;
l. să respecte Indicatorii de Performanță prevăzuți în Anexa 8 la prezentul Contract;

m. să respecte normele legale privind exploatarea Sistemului;
n. să preia de la Autoritatea Contractantă, pe bază de proces-verbal de predare-preluare, Bunurile puse la dispoziţie;
o. să utilizeze Bunurile de Retur, Bunurile de Preluare şi Bunurile Proprii, prevăzute în prezentul Contract, pentru asigurarea Serviciului şi în conformitate cu condiţiile din prezentul Contract;
p. să restituie Autorităţii contractante Bunurile de Retur, în deplină proprietate, libere de orice sarcini, cu uzura normală proporțională cu durata utilizării, la încetarea Contractului, în mod gratuit;
q. să ia toate măsurile necesare privind Bunurile de Retur, astfel încât, la încetarea prezentului Contract, să poată fi utilizate în aceleași condiții;
r. să aplice metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale oferite de normele legale în vigoare;
s. să fundamenteze și să supună aprobării Tarifele ce vor fi utilizate pentru efectuarea Serviciului;
t. să nu subdelege Serviciul, înțelegând prin aceasta încheierea unor contracte cu terții având drept obiect prestarea Serviciului;
u. să furnizeze Autorităţii Contractante informațiile solicitate și să asigure accesul organelor de control ale Autorităţii Contractante la toate informațiile necesare în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării Serviciului și modul de exploatare al Mijloacelor de Transport, a Sistemului și a Bunurilor puse la dispoziţie, în conformitate cu clauzele Contractului și cu prevederile Legii în vigoare;
v. să constituie Garanția de Bună Execuție potrivit Art. 9 („Garanția de Bună Execuție”);
w. să contracteze și să mențină asigurările prevăzute în Anexa 11. Operatorul este singurul responsabil de siguranța Călătorilor săi. Călătorii și proprietățile lor transportate la bordul Mijloacelor de Transport sunt asigurate de Operator pentru consecințele accidentelor de trafic, cel puțin în caz de: deces, dizabilitate permanentă, cheltuieli medicale, pierderi materiale;
x. 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;
y. să asigure un grad ridicat de siguranță a traficului;
z. în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare, să adapteze în limitele tehnice posibile Mijloacele de Transport folosite în prestarea Serviciului pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și călătorie;
aa. să permită accesul liber și nediscriminatoriu al călătorilor la Serviciu și să asigure respectarea drepturilor călătorilor prevăzute în legislația aplicabilă și în hotărârile adoptate de Autoritatea contractantă.
bb. să achite pe toată durata Contractului redevența, impozitele și taxele datorate;
cc. să respecte condițiile impuse de natura bunurilor, activităților sau Serviciului (protejarea secretului de stat, materiale cu regim special, condiții de siguranță în exploatare, protecția mediului, protecția muncii, condiții privind folosirea și protejarea patrimoniului etc.);
dd. să notifice Autorității contractante cauzele de natură să conducă la reducerea activității și măsurile ce se impun pentru asigurarea continuității activității;

ee. în cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței unei cauze de natură să conducă la imposibilitatea realizării Serviciului, să notifice de îndată acest fapt Autorităţii Contractante, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității Serviciului;

ff. la încetarea Contractului din alte cauze decât prin ajungerea la termen ori forța majoră, să asigure, continuitatea prestării Serviciului 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 (*nouăzeci*) de zile de la data notificării încetării contractului;

gg. să predea la încetarea Contractului toată documentația tehnico-economică referitoare la Serviciu;

hh. să își desfășoare activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorităților locale competente, fără a aduce atingere vreunei linii de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul autorităților locale competente vecine, și să nu participe la proceduri competitive de atribuire privind prestarea de servicii de transport public de călători în afara teritoriului autorității locale competente; Operatorul poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul că serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului de transport rutier să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul de transport rutier respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;

ii. să dețină la sediul social documentele prevăzute de lege;

jj. alte obligații prevăzute de Lege și de prezentul Contract;

kk. operatorul are obligaţia de menţine în stare de funcţionare şi de a perfecţiona sistemul de monitorizare a mijloacelor de transport astfel încât să asigure controlul numărului de km parcurşi şi a celorlalţi indicatori de trafic.

Articolul 27. Autorizaţii şi licenţe

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

27.2. Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract licența de traseu valabilă pentru fiecare Mijloc de Transport folosit în realizarea Serviciului emisă de Autorizatea de Autorizare, împreună cu caietul de sarcini al licenței de traseu.

27.3. Autoritatea de autorizare are atribuția de a emite licențele de traseu în serviciul public de transport local prin curse regulate.

Articolul 28. Separarea contabilităţii

28.1. Operatorul are obligația de a ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prezentului Contract sau sunt asociate acestuia, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării Serviciului, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare, potrivit anexei nr. 15.

28.2. Separarea contabilității pe activitățile Serviciului și pe alte activități prestate de către Operator care nu fac obiectul unor obligații de serviciu public de transport trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

i. conturile contabile corespunzătoare fiecăreia dintre aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția costurilor indirecte aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu procedeele de repartizare a acestor costuri;
ii. toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi sub nici o formă imputate serviciului public în cauză;
iii. costurile serviciului public 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 de serviciu public.

Articolul 29. Obligațiile de întreţinere, reparaţii şi salubrizare

29.1. Operatorul are obligaţia exploatării, întreţinerii, reparării şi modernizării sistemului de transport public şi a echipamentelor existente şi viitoare aferente acestuia, puse la dispoziție de căter Autoritatea contractantă, potrivit prevederilor prezentului Contract.

29.2. 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.

29.3. Operatorul are obligaţia să efectueze lucrările de întreţinere, revizii și reparații, conform prescripțiilor și normativelor tehnice în vigoare, care se impun, la bunurile puse la dispoziție de către Autoritatea contractantă. Cheltuielile aferente acestor activități vor fi luate în considerare pentru calculul costurilor eligibile CE aferente Obligaţiilor de serviciu public, conform instrucţiunilor din Anexa 15.

29.4. Operatorul are obligaţia să asigure întreţinerea şi reparaţia infrastructurii de transport în conformitate cu Programul anual de întreţinere şi reparare aprobat de Autoritatea contractantă, anexă la Bugetul de Venituri și Cheltuieli al Operatorului, precum şi lucrările accidentale care se impun potrivit prevederilor din prezentul Contract.

29.5. Operatorul are obligaţia să asigure fondurile pentru realizarea lucrărilor de întreţinere și reparații la infrastructura de transport pusă la dispoziție, conform Programului anual de întreţinere şi reparare aprobat de Autoritatea contractantă.

29.6. Operatorul are obligația să asigure menținerea stării tehnice corespunzătoare, verificarea tehnică periodică și curățenia Mijloacelor de Transport folosite în prestarea Serviciului și a instalațiilor auxiliare acestora.

29.7. Operatorul are obligația să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubrizarea, spălarea și dezinfectarea Mijloacelor de Transport, atât la interior, cât și la exterior.

29.8. Operatorul are obligația de a informa Autoritatea Contractantă, de îndată, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura de transport folosită pentru prestarea Serviciului și care afectează prestarea Serviciului.

29.9. Autoritatea Contractantă are dreptul să solicite informații cu privire la modul de întreținere, exploatare și administrare a Bunurilor puse la dispoziţie pentru realizarea Serviciului.

Articolul 30. Siguranța și confortul Călătorilor

30.1. Operatorul este singurul răspunzător pentru siguranța și confortul Călătorilor.

30.2. Operatorul are obligația să asigure prestarea Serviciului cu respectarea prescripțiilor, normelor și normativelor tehnice în vigoare.

30.3. Operatorul are obligația de a lua toate măsurile pentru a asigura apărarea Călătorilor împotriva infracțiunilor și accidentelor rutiere, dar fără a se limita la:

i. Menținerea iluminării constante a Mijloacelor de Transport;
ii. Afișarea în locuri vizibile în Mijloacele 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.

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

30.5. 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 Legilor în vigoare privind siguranța rutieră.

30.6. 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.

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

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

30.9. Operatorul are obligația să se asigure că șoferii mijloacelor de transport respectă întocmai prevederile Legii și să implementeze măsuri de îmbunătățire a calificării acestora.

30.10. Operatorul are obligația să aplice normele de protecția muncii specifice Serviciului.

30.11. Operatorul are obligația să presteze Serviciul cu vehiculele prevăzute în prezentul Contract și care îndeplinesc condițiile prevăzute în Anexa nr. 5.1.

Articolul 31. Proceduri interne

31.1. Operatorul are obligația de a întocmi proceduri interne, cu respectarea Legii aplicabile, în termen de 60 (*șaizeci*) de zile de la Data Intrării în Vigoare a prezentului Contract, care se vor referi cel puțin la:

i. Actualizarea informațiilor de transport pe afișe și panouri de informare;
ii. Administrarea și controlul bunurilor pierdute;
iii. Administrarea reclamațiilor, întrebărilor și sugestiilor formulate de călători;

iv. Codul de conduită al conducătorilor vehiculelor;
v. Instrucțiuni privind prevenirea și combaterea săvârșirii de infracțiuni;
vi. Instrucțiuni și planuri privind situațiile de urgență;
vii. Instrucțiuni privind vânzarea Titlurilor de Călătorie în Mijloacele de Transport.

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

Articolul 32. Alte activităţi conexe Serviciului de Transport Public

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

a. Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă;
b. Activitățile respectă toate reglementările privind domeniul de activitate respectiv;
c. Activităţile nu generează costuri asociate Serviciului public de transport călători şi nu afectează în niciun fel prestarea acestuia;
d. Activităţile conexe prestate către terţi îşi acoperă în întregime costurile din veniturile coelctate de la aceştia;
e. Activitățile nu diminuează în niciun mod furnizarea Serviciului de transport public local;
f. Activitățile respectă mediul concurenţial.

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

32.3. Costurile aferente activităţilor conexe 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 Serviciul public de transport călători și activitățile comerciale în conformitate cu Anexa 15.

32.4. Modul de realizare a activităţilor conexe desfăşurate de operator, alocarea resurselor materiale şi umane pentru desfăşurarea activităţilor conexe, înregistrarea costurilor şi veniturilor aferente acestora, cât şi respectarea principiului conform căruia compensaţia trebuie să se limiteze la efectul financiar net al obligaţiei de serviciu public, vor face obiectul unor controale regulate realizate de Autoritatea Contractantă în vederea evitării situaţiilor de supra-compensare aflate într-un stadiu incipient.

32.5. 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. Aceste venituri nu intră în calculul compensaţiei.

Articolul 33. Cesiunea şi subcontractarea

33.1. Operatorul are obligația de a nu cesiona Contractul 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.

33.2. Operatorul are obligația de a nu încheia cu terți contracte de subdelegare a Serviciului.

Articolul 34. Activități de Marketing

34.1. Operatorul are obligația de a întocmi un plan de marketing coerent, până la data de 1 noiembrie a fiecărui an pentru anul următor, pentru a promova utilizarea Serviciului, cu scopul de a crește utilizarea Serviciului și a îmbunătăți gradul de satisfacție a Călătorilor.

34.2. Autoritatea Contractantă aprobă planul de marketing propus de Operator până la data de 30 decembrie a anului, iar Operatorul are obligația să îl implementeze.

34.3. Operatorul va fi responsabil de promovarea Serviciului conform planului său de marketing.

Articolul 35. Informarea publicului

35.1. Operatorul are obligația să informeze permanent și în termen util, Călătorii cu privire la traseele, Programele de Circulație deservite, Tarifele aplicate, precum și modificarea acestora. Informarea se va face utilizând canalele de comunicație media disponibile: Presa scrisă, televiziune/radio local, mediu online, etc.

35.2. 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.

35.3. Afișarea informațiilor de mai sus se va face în stații, în Mijloacele de Transport, pe site-ul propriu al Operatorului și/sau al Autorităţii Contractante și în mass-media. Informațiile publicate prin oricare din aceste mijloace vor fi permanent actualizate.

35.4. 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 care trec prin stația respectivă.

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

CAPITOLUL 15. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚII CONTRACTANTE

Articolul 36. Dispoziții generale privind drepturile și obligațiile Autorităţii Contractante

36.1. Autoritatea Contractantă are următoarele drepturi, care se completează cu alte drepturi specifice prevăzute de prezentul Contract:

a. să păstreze prerogativele privind adoptarea politicilor şi strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului şi a sistemului de transport public local;
b. să supravegheze şi controleze modul de desfăşurare al serviciului, inclusiv cu privire la dezvoltarea şi modernizarea sistemului de transport public local;

c. să supravegheze şi controleze modul de administrare, exploatare şi menţinerea în funcţiune a acestuia;
d. să aprobe studiile de fezabilitate privind reabilitarea, extinderea și modernizarea dotărilor publice aferente Serviciului;
e. să realizeze investiții de interes comun în domeniul infrastructurii tehnico-edilitare aferente Serviciului în limita fondurilor disponibile şi a fondurilor europene accesate;
f. să finanțeze realizarea de lucrări necesare Serviciului în limita fondurilor disponibile şi a fondurilor europene accesate;
g. să inspecteze Bunurile de Retur, Bunurile de Preluare și Serviciul; să verifice stadiul de realizare a investițiilor, precum și modul în care este satisfăcut interesul public; să verifice respectarea obligațiilor asumate prin Contract;
h. să supună aprobării structura și ajustările de Tarife propuse de către Operator, în conformitate cu prevederile Legii în vigoare;
i. să rezilieze Contractul, în condițiile Legii și conform prevederilor Art. 43 („Rezilierea Contractului") de mai jos, în cazul în care Operatorul nu respectă obligațiile asumate prin Contract.

36.2. Autoritatea Contractantă are următoarele obligații generale, care se completează cu obligațiile specifice prevăzute în prezentul Capitol și în alte clauze ale prezentului Contract:

a. să predea Operatorului Bunurile puse la dispoziţie, pe bază de proces-verbal de predare-preluare, care va constitui anexă la prezentul Contract;
b. să notifice părților interesate, la cerere, informații referitoare la încheierea prezentului Contract;
c. să își asume pe perioada derulării prezentului Contract toate responsabilitățile și obligațiile ce decurg din calitatea sa de proprietar;
d. să nu modifice în mod unilateral prezentul Contract, în afară de cazurile prevăzute expres de Lege sau de Art. 49 („Modificări Unilaterale efectuate de Autoritatea Contractantă") din prezentul Contract;
e. să notifice Operatorului apariția oricăror împrejurări de natură să aducă atingere drepturilor acestuia;
f. să verifice periodic următoarele: Serviciul furnizat/prestat și nivelul de calitate al acestuia; îndeplinirea Indicatorilor de Performanță și aplicarea penalităților pentru neîndeplinirea acestora; menținerea echilibrului contractual; asigurarea unor relații echidistante și echilibrate între Operator și Utilizatori; clauzele de exploatare, întreținere și predare a Bunurilor puse la dispoziţie, planul social de limitare a efectelor negative ale concedierilor;
g. să acorde Operatorului Diferențele de Tarif în condițiile prezentului Contract;
h. să asigure funcţionarea în condiţii optime a serviciului public de către Operator.

Articolul 37. Obligaţii în legătură cu infrastructura publică

37.1. Autoritatea Contractantă are obligația să informeze Operatorul, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări planificate la infrastructura rutieră sau a unor evenimente ce au loc pe traseele cuprinse în Programul de Transport, astfel încât modificările survenite să fie anunţate/mediatizate în timp util.

37.2. Autoritatea Contractantă va asigura 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.

37.3. Autoritatea contractantă are obligaţia să elaboreze măsuri pentru a asigura prioritatea şi libera circulaţie a vehiculelor aferente prestării Serviciului, inclusiv benzi de autobuze, marcarea stațiilor, semafoare cu prioritizare pentru autobuze.

37.4. Autoritatea contractantă are obligaţia să colaboreze activ cu Departamentul rutier din cadrul Poliţiei Române pentru a asigura prioritatea şi libera circulaţie a vehiculelor aferente prestării Serviciului public de transport călători.

Articolul 38. Monitorizarea executării Contractului

38.1. Autoritatea Contractantă are dreptul să verifice și să controleze periodic modul de realizare a Serviciului și de îndeplinire a Obligațiilor de serviciu public de către Operator, inclusiv a Mijloacelor de Transport, echipamentelor și instalațiilor folosite de Operator, în prezența unui reprezentant al acestuia.

38.2. Autoritatea Contractantă va urmări, controla și supraveghea:

a. modul de respectare și de îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de către Operator;
b. calitatea și eficiența Serviciului, în special respectarea Indicatorilor de Performanță;
c. modul de stabilire, ajustare și modificare a Tarifelor.

38.3. 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 15 (*cincisprezece*) de zile.

38.4. Înainte de data de 1 iunie a fiecărui an, Operatorul are obligația de a furniza Autorităţii Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare auditate şi Raportul de audit financiar realizat conform prevederilor prezentului Contract.

38.5. La sfârșitul fiecărui an calendaristic, Operatorul are obligația de a prezenta Autorităţii Contractante un raport al vânzărilor de bilete și abonamente și al numărului de călători transportați.

38.6. Operatorul are obligația de a prezenta lunar, până la data de 30 a fiecărei luni, un raport cu informațiile pe baza cărora Autoritatea Contractantă poate evalua respectarea Indicatorilor de Performanță prevăzuți în Anexa 8 la prezentul Contract, în conformitate cu metodologia descrisă la Anexa 10 la prezentul Contract.

38.7. Operatorul trebuie să coopereze cu bună credință cu Autoritatea Contractantă pentru a facilita supravegherea Serviciului. Operatorul are obligația de a asigura accesul Autorităţii Cocontractante la orice informații privind prestarea Serviciului și exploatarea Bunurilor puse la dispoziţie, în termen de cel mult 5 (*cinci*) zile la cererea Autorităţii Contractante.

38.8. Autoritatea Contractantă are de asemenea dreptul de a efectua controale periodice cu privire la modul în care sunt gestionate reclamațiile Călătorilor. Evaluarea gradului de satisfacție al

Călătorilor se va face în baza metodologiei prezentate în Anexa 10 la prezentul Contract. Pe baza sondajelor și controalelor efectuate, Autoritatea Contractantă are dreptul de a emite instrucțiuni obligatorii către Operator pentru îmbunătățirea Serviciului. Rezultatele sondajelor și controalelor trebuie utilizate pentru actualizarea nivelurilor Indicatorilor de Performanță și actualizarea Programului de Transport.

38.9. În caz de neconformare, Operatorul va prezenta Autorităţii Contractante planuri de îmbunătățire în termen de 15 zile de la solicitare. Aceste planuri vor:

a. explica modul în care Operatorul intenționează să îmbunătățească furnizarea/prestarea Serviciului, pentru a se conforma standardului respectiv;
b. include o dată până la care standardul va fi atins; și,
c. acolo unde este cazul, va oferi informații privind datele până la care vor fi realizate îmbunătățiri intermediare.

38.10. În cazul nerespectării, de către Operator, a obligațiilor asumate prin prezentul Contract, respectiv a obligațiilor de conformare prevăzute la alineatul precedent, Autoritatea Contractantă:

a. va informa la timp Operatorul în legătură cu această nerespectare;
b. va propune Operatorului aplicarea penalităților corespunzătoare, stipulate în prezentul Contract, dacă Operatorul nu a remediat respectiva nerespectare, conform art. 45 („Răspunderea contractuală”).

38.11. Autoritatea Contractantă are dreptul:

a. de a emite instrucțiuni scrise pentru remedierea oricărei încălcări a obligațiilor Operatorului rezultate din prezentul Contract;
b. de a adopta programe de măsuri ca urmare a neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator;
c. de a aplica sancțiunile prevăzute în prezentul Contract, mergând până la rezilierea Contractului conform Art. 43 („Rezilierea Contractului”) de mai jos.

38.12. Autoritatea Contractantă va asigura un control direct şi o influenţă dominantă asupra deciziilor strategice privind politica comercială şi asupra deciziilor manageriale ale Operatorului astfel:

a. numirea conducerii superioare şi aprobarea bugetului;
b. avizarea planului de afaceri elaborat de consiliul de administraţie al Operatorului;
c. exercitarea unor drepturi specifice pieţei, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de Operator în situaţia în care aceasta este un element cheie pentru activităţile sale pe piaţa pe care acţionează.

38.13. Autoritatea Contractantă îl va sprijini pe Operator, în măsura în care acest lucru este posibil și Operatorul solicită în mod rezonabil, și va face tot ceea ce este necesar pentru a-i facilita furnizarea/prestarea Serviciului, în conformitate cu prevederile prezentului Contract.

38.14. Operatorul va ține și va păstra în bună stare toate înregistrările rezultatelor testelor, evenimentelor și incidentelor, în detaliu, care au legătură sau sunt necesar a fi colectate pentru

Indicatorii de Performanță. Toate bazele de date și tabelele centralizatoare trebuie ținute în format electronic și actualizate periodic. Copii în format electronic și/sau pe hârtie trebuie furnizate Autorităţii Contractante, la cerere.

38.15. Operatorul nu poate participa, pe întreaga durată a contractului, la licitaţii organizate de alte unităţi administrativ-teritoriale pentru delegarea serviciului de utilităţi publice. Operatorul poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul că serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului de transport rutier să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul de transport rutier respectiv să nu fi încheiat niciun alt contract de servicii publice atribuit direct.

CAPITOLUL 16. RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ A ANGAJAȚILOR OPERATORULUI

Articolul 39. Politica de resurse umane și protecţia socială

39.1. Operatorul va asigura forța de muncă necesară pentru furnizarea/prestarea Serviciului.

39.2. Operatorul va lua toate măsurile necesare privind igiena, siguranța la locul de muncă și normele de protecție a muncii, în conformitate cu Legea.

39.3. Operatorul va respecta normele legale privind atestarea, calificarea și licențierea personalului pentru exercitarea profesiei.

39.4. Operatorul va asigura finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale periodice ale propriilor angajați, conform Legii.

CAPITOLUL 17. FORȚA MAJORĂ

Articolul 40. Forța Majoră

40.1. Prin Forță Majoră se înțelege orice eveniment extern ce se încadrează în prevederile art. 1351 din Codul 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.

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

40.3. 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.

40.4. Apariția Forței Majore se va comunica celeilalte Părți în termen de 15 (*cincisprezece*) zile de la producerea evenimentului, prin mijloacele prevăzute la Art. 53 („Comunicări”), punând la dispoziția

celeilalte Părți dovezi rezonabile cu privire la apariția, natura și întinderea evenimentului de Forță Majoră, estimarea duratei și efectelor lui. Periodic, după aceea, Partea afectată va notifica privind la maniera și măsura în care îndeplinirea obligațiilor sale este împiedicată.

40.5. 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 continue îndeplinirea oricăror obligații conform acestui Contract în măsura în care va fi posibil, precum și să reia îndeplinirea obligațiilor contractuale și să notifice în scris către cealaltă Parte despre aceasta, de îndată ce evenimentul de Forță Majoră încetează.

40.6. Executarea contractului va fi suspendată pe perioada de acțiune a Forței Majore, comunicată și constatată în condițiile de mai sus, dar fără a prejudicia drepturile ce li se cuveneau Părților până la apariția acesteia, cu mențiunea că niciuna din Părți nu va solicita penalități pentru întârzierile în executarea Contractului provocate de Forța Majoră. Partea care nu a îndeplinit obligația comunicării 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.

40.7. Dacă Forța Majoră acționează sau se estimează că va acționa pe o perioadă mai mare de 3 (*trei*) luni, fiecare Parte va avea dreptul să notifice celeilalte părți încetarea de plin drept a Contractului, fără ca vreuna dintre ele să pretindă daune-interese.

CAPITOLUL 18. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENȚINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL

Articolul 41. Menţinerea echilibrului contractual

41.1. 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. Părțile vor urmări în permanență menținerea echilibrului contractual/financiar al Delegării Gestiunii Serviciului. Părțile convin să se întâlnească pentru a revizui prezentul Contract după primul An Contractual, precum și cu ocazia survenirii unui eveniment exterior având drept efect modificarea economiei Contractului sau împiedicarea unei Părți de a îndeplini obligațiile sale contractuale.

41.2. 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 semnificativă 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 Autorităţii Contractante se va proceda la renegocierea Contractului acţiune permisă doar pentru înlăturarea efectelor negative ale situaţiilor neprevăzute.

41.3. Fără a limita caracterul general al prevederilor Art. 41.2. de mai sus, evenimentele exterioare vizate cuprind în special:

a. orice modificare a Legii ce intervine după data semnării Contractului și are un impact semnificativ asupra costurilor, drepturilor și obligațiilor Operatorului sau asupra metodelor de funcționare, operare și exploatare ale Operatorului;
b. modificare semnificativă a costurilor de exploatare care ar determina o scădere a costului/km cu minim 5% față de costul/km în vigoare la data modificării;
c. variație de cel puțin 10% a numărului total de călătorii estimat la Data de Începere.

41.4. Stimulentele de creştere a eficienţei serviciului public (compensaţia) de transport vor fi proporţionate şi vor rămâne la un nivel rezonabil, ţinând seama de dificultăţile întâmpinate de obiectivele de eficienţă şi nu trebuie să împiedice prestarea unor servicii de înaltă calitate, astfel că se vor concentra pe reducerea costurilor şi/sau pe îmbunătăţirea calităţii sau nivelului serviciilor.

41.5. Scăderea costului/km va conduce la partajarea echilibrată între operator, autorităţile publice şi utilizator a oricăror beneficii rezultate în urma creşterii eficienţei prin reconsiderarea tarifelor de călătorie, a redevenţei şi compensaţiei care rezultă din Obligaţia de serviciu public.

41.6. Partea care dorește o revizuire a Contractului în aplicarea prezentului articol va notifica cererea sa celeilalte Părți (Notificarea de Revizuire), cu 10 zile înainte ca Părţile să se întâlnească, notificarea urmând să cuprindă:

a. costurile de exploatare și de investiții și eventualul impact al evenimentului survenit asupra acestor costuri de exploatare și costuri de investiții, după caz;
b. măsurile imediate care ar putea fi puse în aplicare pentru a remedia impactul evenimentului;
c. modificările ce trebuie aduse Contractului și/ sau Tarifelor.

41.7. Părțile se vor reuni pentru a conveni asupra măsurilor ce trebuie luate.

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

CAPITOLUL 19. ÎNCETAREA CONTRACTULUI

Articolul 42. Cauzele de încetare a Contractului

42.1. Prezentul Contract încetează în următoarele situații:

a. la expirarea Duratei Contractului, cu excepția cazurilor de prelungire convenită în scris de Părți sau de încetare înainte de ajungere la termen ca urmare a prevederilor Contractului;
b. prin acordul scris al Părților;
c. în cazul în care interesul național sau local o impune, prin denunțarea unilaterală de către Autoritatea Contractantă, cu un termen de preaviz de 2 (*două*) luni și cu plata unei despăgubiri juste și prealabile către Operator; formula de calcul a despăgubirilor ce urmează

fi plătite de Autoritatea Contractantă în acest caz va reflecta și va lua în calcul următoarele elemente:

i. toate sumele investite de către Operator;
ii. sumele rămase ca urmare a amortizării investițiilor realizate de către Operator până la expirarea contractului de gestiune delegată;
iii. sumele indicate în cadrul punctului ii) nu vor depăși suma indicată în cadrul punctului i)

d. în caz de Forță Majoră, conform cadrul Art. 40 („Forța Majoră") de mai sus;
e. în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către Părți, prin reziliere, cu plata unei despăgubiri în sarcina Părții în culpă;
f. în cazul falimentului Operatorului;
g. în situația în care instanţa de judecată competentă decide asupra acestui fapt;
h. în alte situații de încetare a Contractului, prevăzute de Lege sau convenite de Părți fără a aduce atingere prevederilor Legii în vigoare.

Articolul 43. Rezilierea Contractului

43.1. Următoarele acte, fapte sau omisiuni ale Operatorului dau dreptul Autorităţii Contractante să rezilieze Contractul, cu respectarea procedurii menționate la Art. 43.4. de mai jos:

a. Operatorul încalcă în mod grav sau repetat obligațiile prevăzute în sarcina sa în prezentul Contract;
b. 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;
c. Operatorul totalizează un număr de 5 (*cinci*) încălcări ale Indicatorilor de Performanță, în decursul unui An Contractual, potrivit Anexei nr. 8 la prezentul Contract;
d. Operatorul totalizează un număr de 5 (*cinci*) amenzi contravenționale în decursul unui An Contractual, rămase definitive, aplicate conform Regulamentului Serviciului;
e. Operatorul nu asigură prestarea Serviciului în condiții de continuitate, potrivit Contractului, ori întrerupe efectuarea Serviciului pentru o perioadă mai mare de 24 de ore, fără a fi incident vreun eveniment de Forță Majoră și fără aprobarea Autorităţii Contractante;
f. Operatorul pierde valabilitatea uneia sau mai multor Licențe de traseu;
g. Operatorul pierde valabilitatea Licenței de transport și/sau a Licenței comunitare;
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, provocându-le degradări semnificative sau încalcă restricția de înstrăinare a acestora pe durata Contractului;
j. Operatorul nu constituie, nu reînnoiește sau nu înlocuiește garanția stabilită la Art. 9 („Garanția de Bună Execuție") din Contract;
k. Operatorul gajează sau grevează cu sarcini Bunurile puse la dispoziţie, componente ale Sistemului;
l. Operatorul nu furnizează sau ascunde informații semnificative, ce trebuie furnizate sau refuză în mod repetat să asigure dreptul de acces convenit către Autoritatea de Autorizarea care monitorizează executarea Contractului;
m. Operatorul nu plătește Redevența prevăzută în prezentul Contract pentru o perioadă mai mare de 3 (*trei*) luni consecutive;

n. Operatorul renunță la Serviciu sau abandonează Serviciul în mod culpabil;
o. Operatorul nu deține oricare dintre asigurările prevăzute ca obligatorii în Anexa 11 la prezentul Contract).

43.2. Operatorul are dreptul să rezilieze Contractul cu respectarea procedurii menționate la pct. 43.4 de mai jos, în cazul în care Autoritatea contractantă nu plătește Compensația sau Diferențele de tarif prevăzute în prezentul contract pentru o perioadă mai mare de 90 de zile.

43.3. Cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel, orice notificare de încetare a Contractului va fi făcută de Autoritatea Contractantă prin transmiterea unei notificări în acest scop celeilalte Părți ("Notificarea de încetare").

43.4. Înainte de transmiterea Notificării de încetare, Partea care se consideră prejudiciată va convoca cealaltă Parte la negocieri, prin transmiterea unei notificări ("Notificarea de negociere"), cu minim 10 (*zece*) zile înainte de data stabilită pentru întâlnire, 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).

43.5. 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 culpă Notificarea de încetare.

43.6. Dacă (i) Partea prejudiciată renunță la pretențiile din Notificarea de negociere, sau (ii) Partea prejudiciată nu se prezintă la negociere, Partea prejudiciată nu va avea dreptul să transmită o Notificare de încetare privind obligațiile menționate în Notificarea de negociere, cu excepția situației în care este reluată procedura de la pct. 43.4 de mai sus.

43.7. 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, disputa urmeaza să fie soluţionată de instanţa de judecată competentă.

Articolul 44. Efectele încetării Contractului

44.1. La încetarea Contractului, indiferent de motiv:

a. Drepturile și obligațiile impuse Părților în baza Contractului vor înceta, cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel;
b. Operatorul va transmite Autorităţii Contractante, pe bază de proces-verbal de predare-primire, de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Bunurile de Retur;
c. Bunurile de Preluare vor putea să revină Autorităţii Contractante, în măsura în care acesta își va exprima intenția de a prelua aceste bunuri, în schimbul plății, către Operator, în termen de 30 (*treizeci*)de zile, a unei compensații egale cu valoarea rămasă de amortizat a bunurilor de preluare;

d. Bunurile Proprii vor rămâne proprietatea Operatorului;
e. nicio datorie sau obligație de plată a Operatorului sau altă obligație privitoare la Sistem sau efectuarea Serviciului, aflate în sarcina Operatorului înainte de data încetării Contractului nu vor fi asumate de Autoritatea Contractantă, decât în situația în care aceasta alege și convine, în scris, să preia aceste obligații;
f. Garanția de Bună Execuție va fi returnată în conformitate cu Art. 9 („Garanția de Bună Execuție”);
g. în situația rezilierii Contractului din vina unei Părți, această Parte va datora despăgubiri celeilalte Părți, în cuantumul stabilit de Părți, de un expert independent, desemnat de acestea sau de instanța competentă prevăzută la Art. 51 („Soluționarea litigiilor”).

44.2. 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;
ii. Autoritatea contractantă va plăti Operatorului daune-interese pentru repararea prejudiciului pe care Autoritatea contractantă l-a cauzat în mod direct Operatorului.

44.3. La solicitarea Autorităţii Contractante, Operatorul este obligat ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin Forță Majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului, în condițiile stipulate în Contract, până la preluarea acestuia de către Autoritatea Contractantă sau de către un alt operator, dar nu mai mult de 6 luni.

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

CAPITOLUL 20. RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ

Articolul 45. Răspunderea contractuală generală a Părţilor

45.1. Nerespectarea dovedită de către Părți a obligațiilor contractuale prevăzute în Contract atrage răspunderea contractuală a Părții în culpă. Partea în culpă este obligată la plata penalităților prevăzute de prezentul Contract, iar dacă acestea nu acoperă paguba, pentru partea neacoperită este obligată suplimentar la daune-interese.

45.2. Autoritatea Contractantă are dreptul să sancționeze și să penalizeze Operatorul în cazul în care acesta nu prestează Serviciul conform obligațiilor sale din prezentul Contract, la parametrii stabiliți prin Indicatorii de Performanță, cu respectarea Programului de Transport și conform Legii, ori nu asigură continuitatea Serviciului.

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

i. penalitățile prevăzute în Anexa 8 la prezentul Contract pentru neconformarea de către Operator cu oricare dintre Indicatorii de Performanță, dacă această neconformare nu a fost remediată conform dispozițiilor prezentului Contract. Plata unei astfel de penalități nu va putea reprezenta, în niciun fel, o renunțare la executare sau reducere a obligațiilor

Operatorului conform prezentului Contract și, în particular, a obligațiilor de a respecta Indicatorii de Performanță;

ii. 0,01% din valoarea garanţiei de bună execuţie / zi de întârziere pentru orice întârzieri la plata unor sume de bani față de termenele prevăzute de Contract;

iii. 0,1% din valoarea investiţiei aprobate / zi de întârziere pentru nerealizarea în termen a investiţiilor;

iv. 10% din valoarea garanţiei de bună execuţie pentru utilizarea fără acordul Autorităţii Contractante a altor mijloace de transport decât cele stabilite prin Contract și Caietul de Sarcini (procentul este raportat la un autovehicul).

Penalităţile sunt scadente la 30 de zile de la data emiterii facturii sau a momentului în care intervine faptul generator al obligaţiei.

45.4. Penalităţile prevăzute la punctul 45.3. nu sunt cheltuieli eligibile pentru plata compensaţiei.

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

45.6. Autoritatea Contractantă nu va fi răspunzătoare față de terți pentru neîndeplinirea de către Operator a obligațiilor asumate în baza prezentului Contract.

45.7. Operatorul îi va despăgubi pe Autoritatea Contractantă și pe mandatarii sau prepușii acestuia, în legătură cu orice pretenții sau prejudicii invocate de orice altă persoană (alta decât Autoritatea Contractantă), care pot fi generate de sau în cursul sau în legătură cu neîndeplinirea, de către Operator, a oricăror obligații, în baza prezentului Contract, cu excepția situației în care aceste pretenții sau prejudicii sunt generate ca o consecință a neîndeplinirii de către Autoritatea Contractantă sau de respectivii salariați sau mandatari ai acestora, a oricăror obligații în baza prezentului Contract.

45.8. Autoritatea Contractantă îi va despăgubi pe Operator și pe mandatarii sau prepușii acestuia în legătură cu orice pretenții invocate sau pierderi suferite de orice persoană (alta decât Operatorul), care pot apărea din, în cursul sau în legătură cu neexecutarea, de către Autoritatea Contractantă, a oricărei obligații în baza prezentului Contract, cu excepția situației în care aceste pretenții sau prejudicii sunt generate ca o consecință a neîndeplinirii de către Operator, mandatarii și prepușii acestuia, a oricăror obligații în baza prezentului Contract.

45.9. Autoritatea Contractantă are dreptul de a urmări orice pretenție la daune pe care Operatorul ar putea să o aibă împotriva terțului/terților susținător/susținători pentru nerespectarea obligațiilor asumate prin angajamentul ferm, cum ar fi, dar fără a se limita la, cesiunea drepturilor Operatorului către Autoritatea Contractantă, cu titlu de garanție.

45.10. Răspunderea contractuală a Operatorului nu înlătură răspunderea sa contravențională care poate fi invocată în temeiul Legii.

Articolul 46. Excepții permise

46.1. Toate testele, evenimentele sau incidentele pe care Operatorul le consideră excepții și care ar constitui o neîndeplinire sau o neconformare cu standardele de referință pentru Indicatorii de

Performanță, vor trebui prezentate de către Operator către Autoritatea Contractantă pentru ca aceasta să-și dea acordul. Dacă acest acord nu este dat, atunci excepția nu va fi permisă.

46.2. Operatorul nu va fi obligat să îndeplinească Indicatorii de Performanță ca o consecință directă a:

- apariției unui eveniment de Forță Majoră;
- nerespectării, de către Autoritatea Contractantă, a obligațiilor asumate prin prezentul Contract;
- refuzului nejustificat al Autorităţii Contractante privind aprobarea ajustării/modificării Tarifelor;
- imposibilității de a respecta viteza stabilită, datorită unor modificări ale reglementarilor referitoare la trafic pe un anumit traseu sau a unor condiții de trafic specifice;
- modificării temporare ale Programului de Transport, accidentelor de circulație, și defecțiunilor carosabilului.

46.3. Abaterile justificate de la Programul de Transport sunt prezentate în Anexa 8 la prezentul Contract.

Articolul 47. Clauze contractuale referitoare la împărţirea responsabilităţilor de mediu

47.1. Începând cu Data Începerii prestării Serviciului, Operatorul va fi răspunzător de orice încălcare a prevederilor oricărei Legi referitoare la mediul înconjurător, care apare sau a avut loc după Data Începerii.

47.2. Operatorul nu va putea fi ținut responsabil de niciun act, omisiune, fapt sau activitate a Autorităţii Contractante, anterior Datei Începerii și care au avut ca rezultat o încălcare sau nerespectare a prevederilor oricărei Legi privind mediul înconjurător.

CAPITOLUL 21. REDEFINIREA CLAUZELOR CONTRACTUALE

Articolul 48. Modificarea Contractului prin acordul Părţilor

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

48.2. Revizuirea anuală a nivelului indicatorilor de performanță, potrivit Anexei 8 la prezentul Contract, nu este considerată o modificare a Contractului.

48.3. Contractul nu poate fi modificat prin act adițional în sensul introducerii în obiectul acestuia a unei activități care nu a făcut obiectul delegării gestiunii.

Articolul 49. Modificări Unilaterale efectuate de Autoritatea Contractantă

49.1. Autoritatea Contractantă poate modifica unilateral, în condițiile legii, orice parte a Contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă transmisă cu 30 (*treizeci*) de zile înainte către Operator.

49.2. În cazul în care modificarea unilaterală a Contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire în termen de 60 (*șaizeci*) 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 niciun caz să permită Operatorului să suspende executarea obligațiilor stabilite în Contract.

49.3. Programul de transport menţionat în Anexa 2 la contract, poate fi modificat de Autoritatea Contractantă, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere al cerințelor de transport, social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea Contractantă, cu notificarea Operatorului cu cel puţin 30 (*treizeci*) de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Autoritatea Contractantă, cu excepţia cazului în care cererea depăşeşte capacitatea de transport.

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

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

Articolul 50. Alte modificări

50.1. Orice modificare a legislației va conduce la modificarea de drept a prezentului Contract.

50.2. 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

Articolul 51. Soluționarea litigiilor

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

51.2. 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.

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

51.4. În cazul în care o dispută nu este soluționată în termen de 45 (*patruzecişicinci*) 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 (*patruzecişicinci*) de zile de la notificarea oficiala a disputei de către una dintre Părți celeilalte Părți, acestea se vor adresa instanței judecătorești competente.

CAPITOLUL 23. LEGEA APLICABILĂ

Articolul 52. Legea aplicabilă

52.1. Prezentul Contract, precum și orice dispute sau cereri rezultate din ori în legătură cu prezentul Contract ori cu încheierea acestuia (inclusiv dispute sau cereri extra-contractuale) sunt guvernate și interpretate în conformitate cu Legea română.

52.2. Prezentul Contract se completează cu prevederile Noului Cod civil și cu reglementările legale speciale în materia transportului public de călători.

52.3. În toate problemele care nu sunt prevăzute în prezentul Contract, Părțile se supun prevederilor Legii specifice în vigoare. Capitolele referitoare la drepturile și obligațiile Părților se completează cu prevederile Legii 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.

CAPITOLUL 24. ALTE CLAUZE

Articolul 53. Comunicări

53.1. Orice notificare, adresă, cerere făcută în legătură cu executarea Contractului va fi efectuată în scris, în limba română. Orice document scris trebuie înregistrat atât în momentul transmiterii, cât și în momentul primirii.

53.2. Dacă notificarea este transmisă prin poștă, aceasta se va face prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire și este considerată ca fiind primită de destinatar la data menționată de oficiul poștal de destinație pe confirmarea de primire. Comunicările între Părți se pot face și prin fax sau e-mail sub condiția confirmării de primire. Dacă notificarea este transmisă prin fax sau e-mail, ea va fi considerată primită în prima zi lucrătoare după data transmiterii.

53.3. Notificările orale nu vor fi luate în considerare drept comunicări de vreuna dintre Părți dacă nu sunt confirmate prin una dintre metodele prevăzute în alineatele de mai sus.

53.4. 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:
Unitatea administrativ-teritorială Bocșa
Adresa: Bocșa, strada 1 Decembrie 1918, nr. 22, județul Caraș-Severin
În atenția: […]
Fax: […]
E-mail:

Către Operator la:
SC TRANS LOC BOCȘA SRL
Adresa: Bocșa, strada Autogării Corp B al Primăriei, nr. 6, județul Caraș-Severin
În atenția: […]
Fax: […]
E-mail: […]

CAPITOLUL 25. DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

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

Articolul 54. Limba Contractului

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

Articolul 55. Anexele Contractului

55.1. Următoarele anexe vor constitui parte integrantă a Contractului:

Anexa 1 – Legislația cu privire la Serviciu

Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Anexa 2.1. – Programul de Transport

Anexa 2.2 – Programul de Circulaţie

Anexa 3 – Programul de Investitii

Anexa 3.1 – Programul de Investitii al Operatorului

Anexa 3.2 – Programul de Investitii al Autorităţii Contractante

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

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 – Proces-verbal de predare-preluare a bunurilor puse la dispoziţie

Anexa 5 – Mijloace de transport

Anexa 5.1 – Cerinţe standard pentru mijloace de transport

Anexa 5.2 – Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea PSO

Anexa 6 – Tarife de călătorie

Anexa 6.1 – Tarife de calatorie aplicabile la Data Începerii Contractului

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

Anexa 6.3 – Lista punctelor de distribuţie a titlurilor de călătorie

Anexa 7 – Diferentele de tarif

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

Anexa 7.2 – Modul de acordare a diferenţelor de tarif

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

Anexa 7.4 – Modelul formularului de decont pentru diferenţele de tarif

Anexa 8 – Indicatori de performanţă ai Serviciului şi modalitatea de calcul a penalităţilor

Anexa 9 – Indicele de Satisfacţie a Pasagerilor

Anexa 10 – Metodologia de monitorizare şi evaluare a Programului de Transport al Operatorului

Anexa 11 - Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate în orașul Bocșa

Anexa 12 – Regulament pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în orașul Bocșa

Anexa 13 – Mod de calcul a redevenţei

Anexa 14 Modelele formularelor de decont pentru plata compensaţiei

Anexa 14.1 – Model - Raport Lunar de Constatare

Anexa 14.2 – Raport Anual de Constatare

Anexa 14.3 – Valoarea estimată anuală a Compensaţiei

Anexa 15 – Costuri eligibile incluse în calculul decontării PSO şi cerinţele privind contabilitatea separată

Anexa 16 – Calculul, Modificarea, Indexarea Costului Unitar pe Kilometru

Anexa nr. 17 – Garanția de Bună Execuție

Anexa nr. 18 – Resursele umane și protecția socială a angajaților Operatorului

Anexa nr. 19 – Model - Licență de traseu

*****

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

AUTORITATEA CONTRACTANTĂ **UAT BOCȘA**	**OPERATOR** **SC TRANS LOC BOCȘA SRL**

ANEXE CONTRACT DELEGARE

Anexa 1 – Legislația cu privire la Serviciu[1]

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

[1] *Astfel cum a fost aceasta, republicată, modificată sau completată. Toate referirire la textele de lege indicate se va înțelege ca o referire la acel text astfel cum a fost acesta modificat și/sau completat la un moment dat.*

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1.22.	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
1.23.	Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Romane, cu modificările și completările ulterioare;
1.24.	Hotărârea Guvernului nr. 1088/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
1.25.	Ordinul ministrului transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
1.26.	Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;
2. LEGISLAȚIE EUROPEANĂ	
2.1.	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;
2.2.	Comunicarea Comisiei 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
2.3.	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
2.4.	Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport
2.5.	Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
2.6.	Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor

Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Traseul nr. I – DRUMUL BINIȘULUI – BRAZI

Traseul	Km. Planificați
TRASEUL I	**10 km/cursă**
Total km planificați	**722 km km/zi lucrătoare**
	380 km km/zi de weekend și sărbători legale

I. **Program normal –** pe tot parcursul anului

II. **Program de vară (vacanță) –** nu este cazul

III. **Program de noapte** – nu se asigură

IV. **Program la evenimente speciale –** nu se asigură

Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul .....

TRASEUL NR. Stații/ Tur/Retur Lungime Traseu	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)						Plecări de la capetele de traseu	
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)							
			6.00-7.00	7.00-9.00 (7.00-10.00	9.00-12.00 (10.00-12.00)	12.00-14.00	14.00-17.00	17.00-21.00	Prima	Ultima
Traseul I **16 stații** **10 km lungime**	TUR 1. Drumul Binișului 2. Intersecție 8 Martie 3. Parc Pescăruș 4. Intersecție Ghe. Vucu 5. Chioșc Agrobanat 6. Liceul Tehnologic 7. Intersecție cu Cozia 8. Renel 9. Cruce Ocna de Fier 10. Transprotector 11. Liceul Tata Oancea 12. Intersecție Castanilor 13. Trezorerie 14. Podul Mare 15. Școala Gimnazială Măgura 16. Brazi	70	30 (60)	15 (60)	30 (30)	15 (60)	20 (60)	60 (60)	06.00 (6.00)	21:00 (21.00)
	RETUR 1. Brazi 2. Școala Gimnazială Măgura 3. Podul Mare 4. Trezorerie 5. Intersecție Castanilor 6. Liceul Tata Oancea 7. Transprotector 8. Cruce Ocna de Fier 9. Renel 10. Intersecție cu Cozia 11. Liceul Tehnologic 12. Chioșc Agrobanat 13. Intersecție Ghe. Vucu 14. Parc Pescăruș 15. Intersecție 8 Martie 16. Drumul Binișului		2 (2)	4 (2)	2 (2)	4 (2)	3 (2)	2 (2)		

Anexa 2.2 – Programul de Circulaţie

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6:00	6:25	6:50	37	20:00	20:25	20:50
2	6:30	6:55	7:20	38	21:00	21:25	21:50
3	7:00	7:25	7:50				
4	7:15	7:40	8:05				
5	7:30	7:55	8:20				
6	7:45	8:10	8:35				
7	8:00	8:25	8:50				
8	8:15	8:40	9:05				
9	8:30	8:55	8:20				
10	8:45	9:10	9:35				
11	9:00	9:25	9:50				
12	9:30	9:55	10:20				
13	10:00	10:25	10:50				
14	10:30	10:55	11:20				
15	11:00	11:25	11:50				
16	11:30	11:55	12:20				
17	12:00	12:25	12:50				
18	12:15	12:40	13:05				
19	12:30	12:55	13:20				
20	12:45	13:10	13:35				
21	13:00	13:25	13:50				
22	13:15	13:40	14:05				
23	13:30	13:55	14:20				
24	13:45	14:10	14:35				
25	14:00	14:25	14:50				
26	14:20	14:45	15:10				
27	14:40	15:05	15:30				
28	15:00	15:25	15:50				
29	15:20	15:45	16:10				
30	15:40	16:05	16:30				
31	16:00	16:25	16:50				
32	16:20	16:45	17:10				
33	16:40	17:05	17:30				
34	17:00	17:25	17:50				
35	18:00	18:25	18:50				
36	19:00	19:25	19:50				

Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6:00	6:25	6:50
2	7:00	7:25	7:50
3	8:00	8:25	8:50
4	8:30	8:55	9:40
5	9:00	9:25	9:50
6	9:30	9:55	10:20
7	10:00	10:25	10:50
8	10:30	10:55	11:20
9	11:00	11:25	11:50
10	11:30	11:55	12:50
11	12:00	12:25	13:50
12	13:00	13:25	14:50
13	14:00	14:25	15:50
14	15:00	15:25	16:50
15	16:00	16:25	17:50
16	17:00	17:25	17:50
17	18:00	18:25	18:50
18	19:00	19:25	19:50
19	20:00	20:25	20:50
20	21:00	21:25	21:50

Anexa 3 – Programul de Investiții

Anexa 3.1 – Programul de Investiții al Operatorului

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Valoarea Estimată (RON)					Data Începere	Data Finalizare	Sursa de Finanţare	Tipul de bun (de retur, de preluare, proprii ale operator.)
		[an1]	[an2]	[...]	[an final]	Total				

Anexa 3.2 – Programul de Investiții al Autorităţii Contractante

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata	Data ince pere	Data finalizare	Sursa de finanțare
Modernizare pista de biciclete şi infrastructura pietonală. Modernizare autobază şi staţii de autobuze pentru transportul de călători	ACHIZIȚIE MIJLOACE DE TRANSPORT (4 AUTOBUZE – 12 METRI) SISTEM E-TICKETING (1 SISTEM) RASTEL BICICLETE STATII AUTOBUZ (24 DE STAȚII) SET ECHIPAMENTE AUTOBAZĂ SISTEM DE ÎNCARCARE AUTOBUZE (4 LENTE) DOTĂRI ÎN AUTOBAZĂ AUTOBAZA DE TRANSPORT PUBLIC	3 ANI	2019	2022	PROGRAMUL OPERAȚIONAL REGIONAL 2014-2020, AXA PRIORITARĂ 3 – SPRIJININREA TRANZIȚIEI CĂTRE O ECONOMIE CU EMISII SCĂZUTE DE CARBON, PRIORITATEA DE INVESTIȚII 4E

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 sunt bunurile puse la dispoziție de către Autoritatea Contractantă către Operator în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public nou create sau existente și modernizate/dezvoltate cu subvenţii pentru investiţii de la bugetul local sau de stat, precum şi cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiţii şi care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Autorităţii Contractante;

4.1.1 Bunuri de retur

Clasificare	**Denumire bunuri mobile şi imobile**	**Număr Inventar la Autoritatea Contractantă**	**Valoarea de inventar**	**Valoare amortizată**	**Valoare rămasă la data de .../.../....**
	Autobuz EURO 6		644.961,60		362.790,90
	Autobuz EURO 6		644.961,60		362.790,90

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

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

Clasificare	**Denumire bunuri mobile şi imobile**	**Număr Inventar la Autoritatea Contractantă**	**Valoarea de inventar**	**Valoare amortizată**	**Valoare rămasă la data de .../.../....**

Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

Clasificare	**Denumire bunuri mobile şi imobile**	**Număr Inventar la Operator**	**Valoarea de inventar**	**Valoare amortizată**	**Valoare rămasă la data de .../.../....**

Bunuri de preluare sunt bunurile care aparţin Operatorului şi care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea contractantă are dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 30 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Autorităţii Contractante;

Bunurile realizate de Operator din surse proprii dar provenite prin subvenţie de capital de la bugetul local sau de stat, fac parte din categoria bunurilor de preluare. Amortizarea acestei categorii de bunuri nu este 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 .../.../.....

Clasificare	**Denumire bunuri mobile şi imobile**	**Număr Inventar la Operator**	**Valoarea de inventar**	**Valoare amortizată**	**Valoare rămasă la data de .../.../....**

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

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

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

Anexa 5 – Mijloace de transport

Anexa 5.1 – Cerinţe standard pentru mijloace de transport

Principii Generale

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

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

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

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

Cerințe Standard pentru Autobuze

General

1. Condiţiile interioare şi exterioare ale mijloacelor de transport prin care se prestează servicii în temeiul prezentului Contract trebuie să fie permanent în concordanţă cu cerinţele stabilite de legislaţie.
2. Toate dispozitivele şi fiecare dintre acestea care sunt instalate în mijloacele de transport trebuie să fie păstrate şi reparate astfel încât toate vehiculele să poată fi utilizate în permanenţă.
3. Fiecare mijloc de transport trebuie să aibă cel puţin un validator electronic pentru fiecare uşă și alte echipamente îmbarcate aferente sistemului de taxare integrat.
4. Operatorul va avea dreptul ca, după cum hotărăşte, să amenajeze zone publicitare atât în interiorul, cât şi în exteriorul autobuzelor. Publicitatea nu va afecta vizibilitatea sau lizibilitatea numerelor traseelor, semnele cu destinaţia, logo-ul Societăţii nu va acoperi nicio fereastră dacă acesta nu permite vizibilitatea spre exterior.
5. Înainte de plecarea pe traseu, vehiculele vor fi supuse unui control pentru a se asigura că sunt curate în vederea utilizării de către pasageri şi nu au suprafeţe alunecoase, deteriorate sau periculoase, inclusiv scaunele şi armăturile vehiculelor.
6. În fiecare zi, înainte de plecarea pe traseu, se va asigura că scaunele pentru pasageri nu sunt avariate, defecte sau deteriorate în orice alt mod.

Cerințe pentru Autobuze

Autobuzele în exploatare vor îndeplini cerinţele tehnice obligatorii cu privire la siguranţa şi protecţia mediului stipulate în legislaţia 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 legislaţiei româneşti în vigoare.

Autobuzele utilizate de către Operator la prestarea serviciului vor fi minim EURO ...., conform Anexei nr. 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 folosința conform destinației, prin inspecția tehnică periodică RNTR 1" aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005, cu modificările și completările ulterioare.

Anexa 5.2 – Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea PSO

Planul privind Parcul de Mijloace de Transport

Planul privind Parcul Auto va cuprinde o listă cu toate autobuzele utilizate la prestarea Serviciului public de transport călători, inclusiv următoarele informații:

- Numărul vehiculului, categoria, numărul de înmatriculare şi numărul de inventar;
- Numărul Copiei Conforme a Licenţei de Transport
- Anul de fabricaţie
- Durata de viaţă rămasă
- Mărimea în metri, număr de axe, tipul de podea, tipul motorului, gradul de confort şi poluare, capacitatea de pasageri (atât pe scaune, cât şi în picioare);
- Aspecte de protecţia mediului
- Nivelul de zgomot
- Numărul de uşi de acces
- Numărul de ieşiri
- Adaptări pentru persoanele cu mobilitate redusă
- Dotări aferente sistemului de taxare integrat
- Alte dotări (casă de marcat fiscală, componente aferente sistemului de management al traficului etc.)

Anexa 6 – Tarife de călătorie

Anexa 6.1 – Tarife de călătorie aplicabile la Data Începerii Contractului

TIPUL	TARIF SUPORTAT DE BENEFICIAR (lei cu TVA)	TARIF SUBVENȚIONAT (lei cu TVA)
Bilete		
Bilet 1 călătorie	2	2
Abonamente:		
Abonament 30 zile	80	40
Abonament 1 lună zile lucrătoare	60	
Abonament 15 zile	40	
Abonament 2 săptămâni lucrătoare	30	
Abonament 1 săptămână lucrătoare	16	
Abonament 1 zi	8	

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

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

a) tarif de călătorie, stabilit la nivelul tarifului mediu pe călătorie ofertat/estimat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile Ordinului preşedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/ 2007, caz în care călătorii plătesc contravaloarea totală a serviciului de transport iar operatorul este îndreptățit, după caz, să încaseze doar Diferențele de tarif aferente gratuităților și tarifelor reduse stabilite pentru anumite categorii de persoane;

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

c) tarif de călătorie cu valoare redusă, stabilit de către autoritatea competentă pe criterii de protecție socială pentru anumite categorii de călători, fără a fi necesară fundamentarea nivelului acestuia, caz în care operatorul este îndreptățit să încaseze Diferențele de tarif până la nivelul tarifului de călătorie aplicat și, după caz, Compensațiile cuvenite dacă aplică tariful de călătorie prevăzut la lit. b).

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

Anexa 6.3 – Lista punctelor de distribuţie a titlurilor de călătorie

Nr. crt	Locaţia punctului de vânzare	Program funcţionare zile lucrătoare/zile nelucrătoare
1	STR. AUTOGĂRII NR. 6	

Anexa 7 – Diferențele de tarif

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

Nr. crt.	Categoria socială/ Tipul de protecţie socială	Modalitatea de acordare a protecţiei sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecţiei sociale acordate (lei/ unitate)	Legislaţia în vigoare care reglementează protecţia socială
1.	Persoane cu dizabilități - persoane cu handicap accentuat și grav, nevăzătorii cu handicap grav şi accentuat, precum şi însoţitorii personali ai acestora	Abonament lunar, 100%	80	Legea nr. 448 din 6 decembrie 2006 (**republicată**) privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap*)
2.	Veterani de război şi văduvele de război	Bilete gratuite – 30 cu posibilitate de suplimentare, 100%	60	Legea nr. 167 din 10 aprilie 2002 pentru modificarea şi completarea Legii nr. 44 din 1 iulie 1994 (**republicată**) privind veteranii de război, precum şi unele drepturi ale invalizilor şi văduvelor de război
3.	Persoanele aflate în una din situaţiile prevăzute la art. 1 din Decretul-Lege nr. 118/1990	Bilete gratuite – 30 cu posibilitate de suplimentare, 100%	60	Decretul-Lege nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum şi celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările şi completările ulterioare
4	Persoanele aflate în situaţiile prevăzute de art. 5, lit k din Legea recunoştinţei faţă de eroii- martiri şi luptătorii care au contribuit la Victoria Revoluţiei române din decembrie 1989, precum şi faţă de persoanele care şi-au jertfit viaţa sau au avut de suferit în urma revoluţiei muncitoreşti anticomuniste de la Braşov din noiembrie 1987, nr. 341/2004	Bilete gratuite – 30 cu posibilitate de suplimentare, 100%	60	Legea recunoştinţei faţă de eroii- martiri şi luptătorii care au contribuit la Victoria Revoluţiei române din decembrie 1989, precum şi faţă de persoanele care şi-au jertfit viaţa sau au avut de suferit în urma revoluţiei muncitoreşti anticomuniste de la Braşov din noiembrie 1987, nr. 341/2004, cu modificările şi completările ulterioare

5.	Văduvele necăsătorite ale veteranilor de război, cu domiciliul pe raza administratziv-teritorială a oraşului Bocşa	Bilete gratuite – 30 cu posibilitate de suplimentare, 100%	60	Legea nr. 167 din 10 aprilie 2002 pentru modificarea şi completarea Legii nr. 44 din 1 iulie 1994 (**republicată**) privind veteranii de război, precum şi unele drepturi ale invalizilor şi văduvelor de război
6.	Elevi din învăţământul obligatoriu, profesional şi liceal acreditat pe raza oraşului Bocşa	Abonament lunar, 50%	40	Hotărârea nr. 309 din 6 mai 1996 (*actualizată*) privind acordarea de reduceri cu 50% ale tarifelor pentru transportul local în comun, de suprafaţă şi subteran*), precum şi pentru transportul intern auto, feroviar*) şi naval, de care beneficiază elevii şi studenţii din învăţământul de stat şi din învăţământul particular acreditat (actualizată până la data de 1 februarie 2017*)
7.	Elevii orfani, elevii cu cerinţe educaţionale speciale şi cei pentur care s-a stabilit o măsură de protecţie socială	Abonament lunar, 100%	80	HOTĂRÂRE nr. 42 din 31 ianuarie 2017 pentru aprobarea Normelor metodologice privind acordarea facilităţilor de transport intern feroviar şi cu metroul pentru elevi şi studenţi
8.	Pensionari cu domiciliul sau reşedinţa în oraşul Bocşa cu venituri nete lunare mai mici de 650 lei/lună inclusiv	Bilete gratuite – 15, 100%	30	Legea nr. 263/2010 privind sistemul unitar de pensii publice Legea nr. 147 din 26 iulie 2000 privind reducerile acordate pensionarilor pentru transportul intern

Anexa 7.2 – Modul de acordare a diferenţelor de tarif

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

Nr. crt.	**Categoria socială/ Tipul de protecţie socială**	**Perioada**	**Număr de călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul**	**Tarif**		**Modalitatea de acordare a protecţiei sociale** (procentul de reducere)
				Tarif întreg	**Reducerea oferita**	
1.	Persoane cu dizabilități - persoane cu handicap accentuat și grav, nevăzătorii cu handicap grav și accentuat, precum și însoțitorii personali ai acestora	lunar	Nedeterminat	80	80	Abonament lunar, 100%
2.	Veterani de război şi văduvele de război	lunar	30 călătorii cu posibilitate de suplimentare	60	60	Bilete gratuite – 30 cu posibilitate de suplimentare, 100%
3.	Persoanele aflate în una din situaţiile prevăzute la art. 1 din Decretul-Lege nr. 118/1990	lunar	30 călătorii cu posibilitate de suplimentare	60	60	Bilete gratuite – 30 cu posibilitate de suplimentare, 100%
4	Persoanele aflate în situaţiile prevăzute de art. 5, lit k din Legea recunoştinţei faţă de eroii- martiri şi luptătorii care au contribuit la Victoria Revoluţiei române din decembrie 1989, precum şi faţă de persoanele care şi-au jertfit viaţa sau au avut de suferit în urma revoluţiei muncitoreşti anticomuniste de la Braşov din noiembrie 1987, nr. 341/2004	lunar	30 călătorii cu posibilitate de suplimentare	60	60	Bilete gratuite – 30 cu posibilitate de suplimentare, 100%
5.	Văduvele necăsătorite ale veteranilor de război, cu domiciliul pe raza administrativ-teritorială a oraşului Bocşa	lunar	30 călătorii cu posibilitate de suplimentare	60	60	Bilete gratuite – 30 cu posibilitate de suplimentare, 100%
6.	Elevi din învăţământul obligatoriu, profesional şi liceal acreditat pe raza oraşului Bocşa	lunar	Nedeterminat	80	40	Abonament lunar, 50%
7.	Elevii orfani, elevii cu cerinţe educaţionale speciale şi cei pentur care s-a stabilit o măsură de protecţie socială	lunar	Nedeterminat	80	80	Abonament lunar, 100%
8.	Pensionari cu domiciliul sau reşedinţa în oraşul Bocşa cu venituri nete lunare mai mici de 650 lei/lună inclusiv	lunar	15 călătorii	30	30	Bilete gratuite – 15, 100%

	Valoarea totală anuală a diferențelor de tarif	222.482,00 lei

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

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

Nr. crt.	**Categoria socială/ Tipul de protecţie socială**	**Unităţi de calcul** (abonamente/ bilete vândute)	**Număr estimat de unităţi**	**Nivelul protecţiei sociale acordate (lei/ unitate)**	**Sume totale** (lei)	**Document justificativ necesar**
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
1.	Persoane cu dizabilităţi - persoane cu handicap accentuat şi grav, nevăzătorii cu handicap grav şi accentuat, precum şi însoţitorii personali ai acestora	Abonamente		80		Liste nominale
2.	Veterani de război şi văduvele de război	Bilete		60		P.V. inv. Bilete
3.	Persoanele aflate în una din situaţiile prevăzute la art. 1 din Decretul-Lege nr. 118/1990	Bilete		60		P.V. inv. Bilete
4	Persoanele aflate în situaţiile prevăzute de art. 5, lit k din Legea recunoştinţei faţă de eroii- martiri şi luptătorii care au contribuit la Victoria Revoluţiei române din decembrie 1989, precum şi faţă de persoanele care şi-au jertfit viaţa sau au avut de suferit în urma revoluţiei muncitoreşti anticomuniste de la Braşov din noiembrie 1987, nr. 341/2004	Bilete		60		P.V. inv. Bilete
5.	Văduvele necăsătorite ale veteranilor de război, cu domiciliul pe raza administrativ-teritorială a oraşului Bocşa	Bilete		60		P.V. inv. Bilete
6.	Elevi din învăţământul obligatoriu, profesional şi liceal acreditat pe raza oraşului Bocşa	Abonament		40		P.V. cotor tichet abonament
7.	Elevii orfani, elevii cu cerinţe educaţionale speciale şi cei pentur care s-a stabilit o măsură de protecţie socială	Abonament		80		Tabel vizat
8.	Pensionari cu domiciliul sau reşedinţa în oraşul Bocşa cu venituri nete lunare mai mici de 650 lei/lună inclusiv	Bilete		30		P.V. inv. Bilete

Anexa 7.4 – Modelul formularului de decont pentru diferenţele de tarif

Nr. crt.	**Categoria socială/ Tipul de protecţie socială**	**Unităţi de calcul** (abonamente / bilete vândute)	**Număr estimat de unităţi**	**Nivelul protecţiei sociale acordate (lei/ unitate)**	**Sume totale** (lei)	**Document justificativ necesar**
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)

Anexa 8 – Indicatori de performanţă ai Serviciului şi modalitatea de calcul a penalităţilor

Nr. Crt.	Denumirea indicatorului		Descriere mod de calcul/trimestru	UM	Nivel acceptat/an	**Nivel penalizare** Penalităţi facturate direct Operatorului reprezentând pondere din valoarea Garanției de bună execuție (GBE)
0	**1**		**2**	**3**	**4**	**5=2xvaloarea GBE anuală**
1	Curse anulate sau neregulate		(curse anulate sau neregulate/total incluse în Programul de transport)x 100	%	Max. 10	1%
2	Trasee anulate pentru o perioadă de mai mult de 24 de ore		Σ(Lungimea traseelor anulate*zile de anulare)/lungimea totală a traseului*365	%	Max. 10	2%
3	Numărul de călători afectați de situația de la punctele 1 și 2		Numărul de călători afectaţi de la situaţiile de la pct. 1 şi 2	Nr.	Max. 12	1%
4	Respectarea planului de Servicii		(Σparc planificat – Σparc utilizat)/(Σparc planificat)*100	%	95	1%
5	Plângeri/reclamaţii de la călători	Justificate/fundamentate	Nr. plângeri/reclamații fundamentate/justificate înregistrare din total reclamaţii	%	0,5	0,5%
		Rezolvate	Nr. plângeri/reclamații rezolvate în termen legal din total reclamaţii	%	0,5	0,5%
		Nerezolvate	Nr. plângeri/reclamații nerezolvate în termenul legal din total reclamaţii	%	0,5	0,5%
6	Protecția mediului	Respectarea standardelor de poluare	Respectarea standardelor de poluare Euro 6/ecologice raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație	%	30	25%
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Vechimea medie a vehiculelor	Ani	5	5%
			Numărul vehiculelor neîncadrate în clasele I, II, III de confort/numărul total de vehicule incluse în Programul de transport	%	30	5%
8	Penalităţi plătite		Cuantumul penalităților platite de operatorul de transport pentru nerespectarea conditiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului	Lei	0	2%
9	Respectarea prevederilor legale		Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale	Nr.	0	2%
10	Accidente în trafic		Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu operatorului de transport	Nr.	0	10%
11	Indicele de satisfacție a călatorilor		Respectarea nivelului minim impus	Nr.	7,5	5%

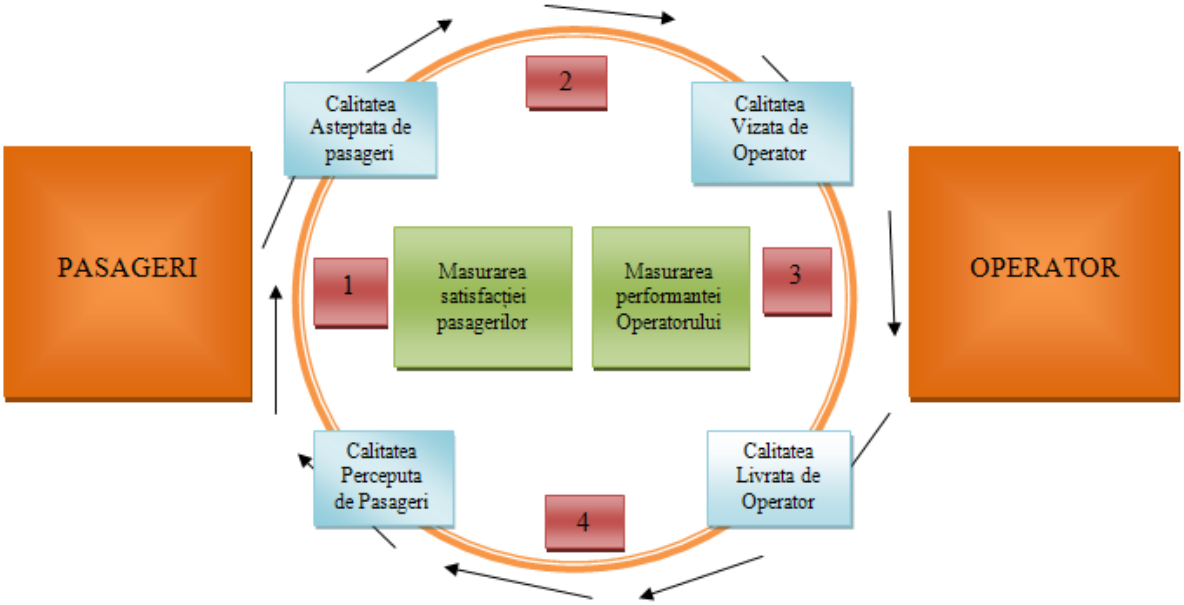
NOTĂ:

- Pentru a verifica îndeplinirea primilor 4 indicatori şi pentru a monitoriza executarea contractului, este necesar să se implementeze un sistem de control şi management al traficului. Metodologia de monitorizare şi evaluare a Programului de Transport Public al Operatorului este detaliată în Anexa 10.
- Pentru a evalua îndeplinirea ultimului indicator, Autoritatea Contractantă va respecta metodologia prezentată în Anexa 10, comparându-l cu nivelul minim impus în loc de cel maxim (aşa cum se compară ceilalţi indicatori).

Anexa 9 – Indicele de Satisfacţie a Pasagerilor (Călătorilor) (ISP)

1. Generalităţi

Prezenta anexă are drept scop definirea cerinţelor fundamentale privind metodologia referitoare la evaluarea anuală a indicelui de satisfacţie a Pasagerilor (ISP), având în vedere prevederile standardelor naţionale şi europene referitoare la măsurarea calităţii sistemelor de transport public şi a calităţii managementului contractelor.



Bucla calităţii

2. Indicele de satisfacţie a pasagerilor

a) Autoritatea contractantă organizează şi finanţează evaluări anuale ale indicelui de satisfacţie a Pasagerilor (ISP).

b) Această sarcină trebuie să revină unor terţe persoane independente (care nu sunt părţi la Contract) care efectuează studii privind gradul de satisfacţie al călătorilor pe bază de chestionare şi sondaje.

c) Metodologia pentru efectuarea studiului şi calcularea indicilor privind gradul de satisfacţie al călătorilor se discută şi se defineşte cu Delegatul, după cum urmează:

i. Metodologia trebuie să fie conformă cu cerinţele incluse în Standardul EN 13816.

ii. Indicatorii de calitate stabiliţi în Anexa nr. 8 se pot utiliza ca bază pentru chestionar pentru a efectua studiul de evaluare a gradului de satisfacţie a pasagerilor. Pot fi totodată adăugaţi şi alţi indicatori relevanţi pentru evaluarea calitativă a serviciilor (curăţenia vehiculului, comportamentul conductorilor, siguranţa percepută, etc.). Chestionarul are ca scop principal compararea indicatorilor de calitate oferiţi şi a indicatorilor de calitate percepuţi de pasageri.

iii. Rezultatul final al studiului include un procent de pasageri mulţumiţi datorită performanţei indicatorilor cheie stabiliţi în Anexa nr. 8 şi un număr de pasageri nemulţumiţi prin compararea cărora se poate identifica gradul de satisfacţie al aşteptărilor acestora.

iv. După finalizarea analizei comparative a gradului de satisfacţie al pasagerilor derivat din studiul efectuat şi Indicatorii de Calitate de performanţă oferiţi, evaluaţi de către Autoritatea Competentă, aceasta împreună cu Operatorul trebuie să elaboreze planuri de măsuri pentru îmbunătăţirea calităţii transportului public.

Noile planuri pentru îmbunătăţirea calităţii transportului public pot viza schimbarea valorilor vizate ale indicatorilor cheie şi revizuirea Programului Operatorului de Transport Public pentru anul următor.

Anexa 10 – Metodologia de monitorizare şi evaluare a Programului de Transport al Operatorului

Principii

1) Prezenta metodologie defineşte principalii parametri care determină performanţa Operatorului în cadrul Programului de Transport.
2) Autoritatea Contractantă va monitoriza, evalua şi înregistra prestația Operatorului în cadrul Programului de Transport prin mecanismul următor:
   a) Sistem Automat de Management şi Control al Serviciilor de Transport;
   b) Sondaje complete efectuate în mod regulat referitor la calitatea Serviciului. Autoritatea Competentă va elabora și implementa sondaje de control periodice privind serviciul de transport public, prin care se vor aduna informaţiile necesare pentru monitorizarea și evaluarea Programului de Transport.
3) Baza de date SIT (Sistemul Centralizat de Monitorizare a Mijloacelor de Transport) conţine următoarele specificaţii privind liniile de transport public, prin care este controlată prestarea Programului de Transport:
   a) descrierea traseelor, cu staţiile de plecare, intermediare şi terminus, pe fiecare direcţie de circulaţie;
   b) toate vehiculele care circulă pe trasee;
   c) orarul fiecărui vehicul în stația de plecare, în stațiile intermediare și în stația terminus pe linia stabilită;
   d) conformitatea cu orarul traseului, incluzând toate indicaţiile prin intermediul SIT, atunci când este funcţional, apariţia unor anomalii în orarul vehiculului, în baza determinării prin GPS a locaţiei sale de-a lungul traseului şi confirmă faptul că poziţia sa este în conformitate cu acest orar programat;
   e) vehicul*kilometri realizați (zilnic, lunar sau anual).
4) Raportarea și evaluarea prestării Programului de Transport se face prin intermediul indicatorilor prevăzuţi la punctul 6 de mai jos).
5) Indicatorii de raportare a prestării Programului de Transport.
6) Indicatorii-cheie pentru raportarea prestării Programului de Transport sunt cursele şi categoria parcursului în kilometri. Cursele sunt evaluate după cum urmează:
   I. Curse regulate;
   II. Curse neregulate din culpa Operatorului;
   III. Curse neregulate fără culpa Operatorului;
   IV. Curse neefectuate fără culpa Operatoruluii;
   V. Curse efectuate parţial fără culpa Operatorului;
   VI. Curse neefectuate din culpa Operatorului.

În baza evaluării călătoriei prin intermediul indicatorilor prevăzuţi la punctul 6 din prezenta Anexă şi criteriilor din cadrul acestei metode, se stabileşte categoria traseului în kilometri.

Îi este permis Operatorului să parcurgă un kilometraj suplimentar care intră în categoria de traseu suplimentar, ce nu se încadrează în Programul de transport, atunci când pentru motive obiective, sunt efectuate curse ce sunt întreprinse în afara planului stabilit de-a lungul unei linii din cauza fluxului crescut de călători datorat unor evenimente speciale (dintr-un ordin operaţional al autorităţii contractante).

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

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

a) Este prestată în mod regulat atunci când se iniţiază de la o staţie de plecare respectând orarul aprobat, circulaţia are loc de-a lungul unui traseu prestabilit, oprindu-se în toate staţiile de-a lungul traseului;

b) Sau, este considerată a fi regulată şi este evaluată ca atare în oricare dintre următoarele cazuri:

   i) în următoarele condiţii, recunoscute de către UAT Bocșa prin intermediul SIT, atunci când este funcţional:

      (1) Circulaţia vehiculului se desfăşoară conform rutei și programului stabilit, cu o abatere de până la 2 (două) minute pentru cel mult de 50 (cincizeci) % din staţii;

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

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

   ii) din lipsa indicaţiilor privind circulaţia pentru o parte a călătoriei ca urmare a intrării într-o zonă de tăcere radio şi a unui element defect al echipamentului de la bord;

   iii) din cauza unei disfuncţionalităţi a unui dispozitiv de la bord în timpul circulaţiei şi nici o indicaţie de circulaţie 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 staţie de destinaţie de pe traseu sau în depou;

   iv) plecare dintr-o staţie sau un punct de schimb iniţiale, cu o întârziere de până la 10 (zece) minute din programul aprobat, care este compensată până ajunge la jumătatea traseului;

   v) urmând instrucţiunile furnizate de o persoană desemnată de către autoritatea contractantă sau de către autorităţi cum ar fi Inspectoratul de Stat pentru Controlul Traficului Rutier, Poliţia Rutieră etc. prin completarea formularului necesar sau într-un mod operaţional (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 UAT Bocșa;

   vii) în caz de defectare a serverului central al SIT, cu excepţia cazurilor ce nu sunt controlate de către UAT Bocșa.

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

a) nu respectă orarul traseului şi se abate de la orele controlate din Programul de Circulație, cu abatere mai mare decât marja admisă în conformitate cu punctul b) subpunctul i);

b) cu o abatere de la traseu, fără omiterea vreunei staţii, dar fără un ordin coordonat cu UAT Bocșa;

c) în toate celelalte cazuri datorate culpei Operatorului.

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

a) la încălcarea Programului de Circulație peste limita admisă conform punctului b) subpunctului i) din prezenta anexă, dintr-unul dintre motivele indicate în clauza IV de la punctul a) la g) sau Clauza V de la punctul a) la k);
b) la încălcarea Programului de Circulație la schimbarea vehiculului cu până la 6 (şase) minute în urmă faţă de orar de la ora de sosire a vehiculului ce îl înlocuieşte. Introducerea unui vehicul pe o linie ce înregistrează o întârziere de mai mult de 6 (şase) minute se efectuează cu permisiunea acordată de către UAT Bocșa sau de către o persoană desemnată de către UAT Bocșa.

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

a) impedimente în trafic datorate traficului intens, care au făcut imposibilă prestarea serviciului de transport planificat conform orarului;
b) semafoare nefuncţionale şi semafoare cu regim special de funcţionare;
c) drumuri necurăţate de zăpadă şi/sau cu polei;
d) lucrări efectuate la infrastructura rutieră, împiedicând circulaţia transportul public urban în condițiile tehnice, de siguranță și de confort stabilite;
e) zone inundate;
f) mitinguri, manifestări, precum şi evenimente permise şi/sau autorizate;
g) desemnate de către municipalitate.

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

a) accident de circulaţie rutieră fără culpa Operatorului împiedicând astfel circulaţia;
b) un vehicul oprit sau parcat în mod necorespunzător, pe traseul de deplasare alocat în mod normal transportului public urban, împiedicând astfel circulaţia;
c) actele de vandalism într-un vehicul al Operatorului, în cazul în care Operatorul a informat persoana desemnată de către UAT Bocșa în termen de 60 de minute;
d) călători pentru care s-a solicitat intervenția echipajelor de urgență;
e) la evenimente aflate sub jurisdicţia Ministerului de Interne – incendiu, obiecte suspecte, investigaţii, etc.;
f) impedimente în trafic datorate fluxului de trafic intens, ceea ce duce la nerespectarea orarului aşa cum este indicat în Planul de Transport;
g) semafoare nefuncţionale de-a lungul traseelor;
h) drumuri de-a lungul traseelor care nu au fost curăţate de zăpadă şi/sau cu polei;
i) lucrări efectuate la infrastructura rutieră, împiedicând circulaţia transportul public urban în condițiile tehnice, de siguranță și de confort stabilite;
j) zone inundate de-a lungul traseelor;
k) mitingurile, marşurile, precum şi evenimentele permise şi/sau autorizate.

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

i) vehiculul a început să circule cu un dispozitiv de bord nefuncţional sau nu sunt luate măsuri de către Operator pentru asigurarea funcţionării dispozitivului de bord al vehiculului;

ii) la o abatere completă de la traseu, fără a opri la mai multe dintre staţii decât cele desemnate deja, netransportarea călătorilor fără ordin din partea UAT Bocșa sau a unei persoane desemnate de către UAT Bocșa, înregistrate de SIT sau prin rapoarte oficiale ale organismelor de control;

iii) la deteriorarea deliberată a dispozitivelor de la bord (atunci când s-au luat măsuri de împiedicare a intervenţiei şoferilor);

iv) după un accident de circulaţie rutier în care este implicat oricare dintre vehiculele Operatorului și acesta a cauzat accidentul.

7) Evaluarea curselor şi sancţiunile aplicabile

Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sancţiuni pentru Operator
Curse regulate	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanţi ai cursei, în conformitate cu preţul unitar per km		n.a.
Curse neregulate din culpa Operatorului.	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanţi ai cursei, în conformitate cu preţul unitar per km. Delegat plătit numai până la nivelul maxim, prevăzut în Anexa nr. 8, indicatorul 1.		În funcţie de nivel, penalizare calculată în conformitate cu Anexa nr. 8, indicatorul 1.
Curse neregulate fără a se datora culpei Operatoului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanţi ai cursei, în conformitate cu preţul unitar per km		n.a.
Curse neefectuate din culpa Operatorului	Nu se plăteşte		În funcţie de nivel, penalizare calculată în conformitate cu Anexa nr. 8, indicatorul 1.
Curse neefectuate din culpa Operatorului, pe acelaşi traseu pentru mai mult de 24 de ore	Nu se plăteşte		În funcţie de nivel, penalizare calculată în conformitate cu Anexa nr. 8, indicatorul 2.
Curse neefectuate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanţi ai cursei, în conformitate cu preţul unitar per km		n.a.
Curse efectuate parţial fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 50% din lungimea în kilometri relevanţi ai cursei, în conformitate cu preţul 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. 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;
f. 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;

g. 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;

h. confruntarea și medierea rapoartelor Operatorului cu cele ale Autorităţii Contractante se va realiza în primele 10 zile de la depunerea primelor. În cazul menţinerii diferenţelor, sumele în dispută vor fi depuse de către autoritatea contractantă într-un cont separat şi blocat până la primirea concluziilor unui audit independent realizat cel târziu o dată la 6 luni.

Anexa 11 - Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate în orașul Bocșa

Anexa 12 – Regulament pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în orașul Bocșa

Anexa 13 – Mod de calcul a redevenţei

Valoarea redevenţei reprezintă valoarea rămasă de amortizat a bunurilor puse la dispoziţie de autoritatea contractantă în cadrul contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport, cu o durată propusă de 8 ani.

Legea nr. 225/2016 pentru modificarea şi completarea Legii serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006, impune la art. 29, al. (11), pct. (m), ca „*la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul*."

Amortizarea mijloacelor fixe ce vor fi puse la dispoziţia operatorului

Valoarea actuală de inventar a bunurilor puse la dispoziţie operatorului de transport, respectiv cele 2 autobuze este de 644.961,60 lei/autobuz iar valoarea rămasă de amortizat la data elaborării prezentului studiu este de 362.790,90 lei/autobuz conform evidenţelor contabile.

Autobuzele au o vechime de 3,6 ani. La calculul amortizării mijloacelor fixe se utilizează metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de maortizare liniară la valoarea fiscal a mijlocului fix amortizabil. Pentru autobuze perioada de amortizare este de 8 ani. Perioada rămasă de amortizat pentru cele două autobuze este de 5 ani, ceea ce conduce la o amortizare anuală de 72558,18 lei/autobuz (pentru primii 5 ani de derulare a contractului de delegare, ulterior bunurile fiind amortizate, ajungand la finalul perioadei de amortizare). Pentru cele două autobuze revine o rată de amortizare anuală de **145116,36 lei**.

În primul an de contract se vor considera ca bunuri puse la dispoziţie doar aceste 2 autobuze, procedura de achiziţie a autobuzelor electrice, a sistemului de e-ticketing şi a sistemului de încărcare autobuze fiind în desfăşurare la data elaborării prezentului studiu. Va mai fi necesară o perioadă pentru finalizarea procedurii şi apoi pentru livrarea autobuzelor care nu se estimează că va acoperi primul an de derulare a contractului de delegare.
Aşadar, pentru primul an al contractului de delegare revine o redevenţă de **154.116,36 lei pentru cele două autobuze**. Aceasta reprezintă **o sumă mult prea mare**, astfel încât ea trebuie raportată de gradul de suportabilitate a populaţiei.

Gradul de suportabilitate a populaţiei privind costurile cu redevenţa
Rata de suportabilitate este procentajul din venitul mediu lunar al familiei (gospodăriei) cheltuit pe o categorie de servicii comunitare de utilităţi publice (nivelul facturii medii lunare împărţit la venitul mediu lunar ai gospodăriei exprimat în procente), conform Hotărârii nr. 246 din 16

februarie 2006 pentru aprobarea Strategiei naţionale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilităţi publice.

Obiectul analizei gradului de suportabilitate a populaţiei este de a stabili contextul condiţiilor socioeconomice și demografice faţă de care vor fi introduse măsuri de investiţii în domeniul transportului public. *Aceste condiţii vor determina efectiv dacă valoarea redevenţei propuse spre plată operatorului va fi sau nu suportabilă pentru societate, având în vedere că veniturile acestuia vor proveni din tarifele impuse de către acesta pentru utilizarea serviciului de transport public*.

Calculul gradului de suportabilitate se face împărţind cheltuielile suportate al unui utilizator cu serviciul de transport public la veniturile nete ale gospodăriilor.

Gradul/rata de suportabilitate(%)=Total factura pe luna/ Venitul mediu x 100

Nivelul general recomandate pentru rada de suportabilitate, calculate pe baza formulei anterioare, sunt pentru transportul public local = **3%.**

Potrivit informaţiilor furnizate de Institutul Naţional de Statistică, în anul 2018, în Macroregiunea 4 (Regiunea de Dezvoltare Vest), numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2,575 persoane[2]. În acelaşi timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în Regiunea de Dezvoltare Vest au fost de 3891,83 lei[3]. Astfel, venitul mediu lunar / membru din gospodărie este de 1511,39 lei. Analizând aceste date, dar și ipoteza conform căreia o persoană călătorește în medie de 20 de ori pe lună, constatăm:
Gradul de suportabilitate
=[(2 lei (reprezentând valoarea unei călătorii)*20)/1511,39] *100=2,65%

Considerăm oportun la calculul redevenţei aplicarea unei limite de **2,65% reprezentată de gradul de suportabilitate a populaţiei**. Astfel, revedenţa pentru primul an de derulare a contractului va fi de 2,65%*154.116,36 lei = 4084,08 lei.

Pentru celelalte bunuri care vor fi achiziţionate calculul amortizării indică următoarea situaţie

Bun – mijloc fix	Valoare lei fără TVA	Perioada de amortizare	Amortizare anuală
Autobuze electrice 12 m – 4 buc.	8.779.600	8	1.097.450

[2] Institutul Naţional de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 10, Diviziunea BUF103K – ABF Numarul mediu de membri componenţi ai unei gospodării pe principalele categorii sociale şi macroregiuni;
[3] Institutul Naţional de Statistică, categoria A. Statistică socială; Grupa A5. Nivel de trai; Sub-grupa 11, Diviziunea BUF104J – ABF Veniturile totale medii lunare pe o gospodărie, pe categorii de venituri şi principalele categorii sociale, pe macroregiuni şi regiuni de dezvoltare.

Sistem e-ticketing – 1 buc	1.709.407	15	113.960,47
Sistem de încărcare autobuze (4 lente)	93.400	30	3.113,33

Aşadar, o valoare de 1.214.523,80 lei de amortizat anual pentru bunurile puse la dispoziţie. Această valoare se adaugă la valoarea mortizării anuale pentru cele 2 autobuze existente, rezultând un total de 1368640,16 lei. Valoarea redevenţei ca valoarea anuală ramasă de amortizat pentru bunurile puse la dispoziţie care vor include bunurile noi care vor fi puse la dispoziţia operatorului este o valoare foarte mare pentru nivelul de suportabilitate a populaţiei. Se va aplica rata de 2,65% de suportabilitate. Rezultă o valoare propusă a redevenţei de 36.268,96 lei.
Valoarea amortizării anuale cumulate pentru cele 6 autobuze (2 EURO 6 anterioare şi cele 4 electrice viitoare) este de 154.116,36 lei + 1.214.523,80 lei = 1.368.640,16 lei.

Mai jos sunt prezentate pentru fiecare an de derulare a contractului de delegare valoarea amortizării anuale, estimarea valorii redevenţei care ar trebui plătită (calculate în funcţie de amortizare), redevenţa plătită efectiv de operator şi diferenţa valorii Redevenţei.

	An 1 -	**An 2**	**An 3**	**An 4**	**An 5**	**An 6**	**An 7**	**An 8**	**Total**
(I) Amortizare Anuală	154,116.36	1,368,640.16	1,368,640.16	1,368,640.16	1,368,640.16	1,214,523.80	1,214,523.80	1,214,523.80	**9,272,248.40**
(II) Estimarea valorii redevenţei care ar trebui plătită (calculate în funcţie de amortizare)	154,116.36	1,368,640.16	1,368,640.16	1,368,640.16	1,368,640.16	1,214,523.80	1,214,523.80	1,214,523.80	**9,272,248.40**
(III) Redevenţa plătită efectiv de operator	4,084.08	36,268.96	36,268.96	36,268.96	36,268.96	32,184.88	32,184.88	32,184.88	**245,714.58**
Diferenţa valorii Redevenţei (II-III)	150,032.28	1,332,371.20	1,332,371.20	1,332,371.20	1,332,371.20	1,182,338.92	1,182,338.92	1,182,338.92	**9,026,533.82**

Anexa 14 Modelele formularelor de decont pentru plata compensaţiei

Anexa 14.1 – Model - Raport Lunar de Constatare

Raport Lunar de Constatare

Concept	Valoare
Luna: (…) Anul (…)	Luna curentă
(Km)Număr total de vehicul*kilometri efectuaţi	
Autobuz	
(c unitar)Cost unitar per kilometru	
Autobuz	
(Ch)Cheltuieli Totale pentru PSO (Veh*Km efectuaţi x c unitar pe Km)	
Autobuz	
(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	
Alte venituri în cadrul reţelei unde se prestează PSO	
(C) Compensaţia (conform contract) = (CE+Pr-V), din care:	
Diferente de tarif cuvenite operatorului	

*valori în lei, fără TVA.

Se vor anexa documente justificative detaliate pentru fiecare rând din Nota Lunară de Constatare.

Anexa 14.2 – Raport Anual de Constatare

Calculul compensaţiei pentru prestarea serviciilor de transport public în [_anul_]

Concept	Valoare
Anul	
(Km)Număr total de vehicul*kilometru	
Autobuz	
(c unitar)Cost unitar per kilometru	
Autobuz	
(C1) TOTAL COMPENSAŢIE ANUALĂ FACTURATA	
Venituri din servicii de transport public din:	
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	
Alte venituri în cadrul reţelei unde se prestează PSO	
(I) TOTAL VENITURI AUDITATE	
Costuri asociate realizarii Planului de Transport PSO	
Cheltuieli directe de transport	
Autobuz	
Cheltuieli indirecte de transport si administrative	
Autobuz	
Cheltuieli cu vânzarea titlurilor de călătorie şi de marketing	
Cheltuieli aferente activitatilor de implementare a investitiilor autoritatii contractante	
(II) TOTAL CHELTUIELI AUDITATE asociate realizarii Planului de Transport PSO	
(III) (Pr) Profit rezonabil	
(C2) TOTAL COMPENSAŢIE ANUALĂ (pe baza costurilor si veniturilor înregistrate in contabilitatea de gestiune şi auditate) (Efectul Financiar Net) C1-II+III din care:	
Diferenţe de tarif	
COMPENSAŢIA ANUALĂ MAXIMĂ Valoarea minimă dintre C1 şi C2= valoarea maximă anuală a Compensaţiei	
DIFERENŢA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE AUTORITATEA CONTRACTANTĂ (dacă C1 < C2)	
DIFERENŢA CARE VA FI RESTITUITĂ DE OPERATOR (dacă C1 > C2)	
Compensaţia totala acordata operatorului = (CE+Pr-V), din care:	
Diferenţe de tarif cuvenite operatorului	

Anexa 14.3 – Valoarea estimată anuală a compensaţiei

Concept	Planificat 1	Planificat 2	Planificat 3	Planificat 4	Planificat 5	Planificat 6	Planificat 7	Planificat 8
Anul	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
Număr total de auto km – km	138,889.00	227,620.00	227,620.00	227,620.00	227,620.00	227,620.00	227,620.00	227,620.00
(C unitar) Cost unitar per km – lei	4.54	3.92	3.92	4.15	4.01	3.99	5.40	5.26
(I) Cheltuieli eligibile totale (autokm. efectuaţi*x*Cunitar) – lei	**630,063.00**	**891,569.72**	**891,573.95**	**945,178.23**	**913,182.58**	**909,102.92**	**1,229,767.39**	**1,197,767.39**
(II) (Pr) Profit rezonabil 4,14*Chelt eligibile	**26,084.61**	**36,910.99**	**36,911.16**	**39,130.38**	**37,805.76**	**37,636.86**	**50,912.37**	**49,587.57**
Venituri din servicii de transport public din care: - lei	192,840.00	244,647.17	248,170.10	251,743.74	255,368.86	259,046.17	262,776.43	262,776.43
·Venituri din vânzari de bilete – lei	136,200.00	186,987.32	189,679.94	192,411.33	195,182.06	197,992.68	200,843.77	200,843.77
·Venituri din vânzari de abonamente – lei	56,640.00	57,659.85	58,490.16	59,332.41	60,186.80	61,053.49	61,932.66	61,932.66
·Alte venituri încadrul reţelei unde se prestează OSP – lei	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
(III) TOTAL VENITURI PLANIFICATE	**192,840.00**	**244,647.17**	**248,170.10**	**251,743.74**	**255,368.86**	**259,046.17**	**262,776.43**	**262,776.43**
(C) TOTAL COMPENSAŢIE ANUALĂ PLANIFICATĂ (I+II-III) - lei	**463,307.61**	**683,833.53**	**680,315.01**	**732,564.87**	**695,619.48**	**687,693.61**	**1,017,903.33**	**984,578.53**
Compensaţie ca diferenţe de tarif cuvenite operatorului	**222,482.00**	**246,522.33**	**246,522.33**	**246,522.33**	**246,522.33**	**246,522.33**	**246,522.33**	**246,522.33**

Anexa 15 – Costuri eligibile incluse în calculul decontării PSO şi cerinţele privind contabilitatea separată

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

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

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

Principiile privind evidența contabilă separată pentru costurile eligibile înregistrate sunt:

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

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

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

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

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

Evidența contabilă se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport și pe alte activități.

În gestiunea costurilor pe activităţi se vor aplica prevederile Ordinului nr. 1.802 din 29 decembrie 2014 pentru aprobarea Reglementărilor contabile privind situaţiile financiare anuale individuale şi situaţiile financiare anuale consolidate.

Cu 60 zile înainte de încheierea situaţiilor financiare anuale, Operatorul va solicita aprobarea Autorităţii Contractante privind procedurile de alocare a costurilor indirecte pe activităţi.

Raportare

Înainte de data de 30 iunie a fiecărui an, Operatorul va furniza Autorităţii Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situaţiile financiare certificate de un Auditor certificat independent.

Raportul anual trebuie să conţină următoarele rapoarte specifice:

a) Bilanţul contabil şi 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 investiţiilor prevăzute în anexele la contract

f) Situaţia veniturilor

g) Situaţia amortizării

h) Situaţia costurilor directe

i) Situaţia costurilor indirecte

j) Numărul angajaţilor şi costurile de muncă

Anexa 16 – Calculul, Modificarea, Indexarea Costului Unitar pe Kilometru

Anexa 16.1 – Metodologia de calcul şi modificare a Costului Unitar/ kilometru

Costul unitar pe kilometrul parcurs este preţul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevăzute în Anexa 15. Atunci când se calculează costul/km, trebuie să fie urmate toate principiile cu privire la alocarea costurilor din Anexa 15.

Costul unitar pe kilometru parcurs trebuie să facă obiectul unui audit financiar anual efectuat prin grija Autorităţii Contractante.

Toate costurile şi veniturile astfel înregistrate pe analitice, pe moduri de transport şi alte activităţi sunt introduse în situaţiile financiare anuale ale Operatorului şi prezentate în situaţii analitice separate pe cele 2 categorii de activităţi: aferente obligaţiei de serviciu public şi alte activităţi.

An: (...)	Autobuz
Nr. Veh*Km parcurşi	
Costul eligibil total anual	
Cost/ Veh*Km	

Operatorul poate solicita modificarea Costului/ km în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preţ folosite la calculul costului/km negociat/indexat depăşesc anumite praguri sau dacă condiţiile de exploatare s-au schimbat semnificativ, cu impact semnificativ asupra nivelului cheltuielilor.

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

a) cheltuielile cu combustibilii şi lubrifianţii se determină avându-se în vedere preţurile de achiziţie în vigoare şi consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influenţă mai mare decât cea a indicelui preţurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;

b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;

c) cheltuielile cu întreţinerea - reparaţiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori şi alte cheltuieli se determină avându-se în vedere modificarea acestora cu o influenţă mai mare decât cea a indicelui preţurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;

d) cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcţie de legislaţia în vigoare, corelată cu principiul eficienţei economice;

e) cheltuielile cu impozitele, autorizaţiile şi alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;

f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Cazurile luate în considerare sunt:

- inflaţia cumulată de la începutul anului curent, aşa cum este raportată de către Institutul Naţional de Statistică, depăşeşte 5%, sau
- preţul combustibilului diesel sau al gazelelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depăşeşte cu mai mult de 10% lunar, în comparaţie cu preţul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislaţia naţională creşte cu 10% sau mai mult în comparaţie cu cel în vigoare în luna stabilirii costului/kilometru.

Operatorul trebuie să prezinte Autorităţii Contractante toate documentele relevante, datele şi calculele, indicând motivele pentru modificarea solicitată a costului/kilometru. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului în 60 (*şaizeci*) zile de la data primirii acesteia şi 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 preţ folosite la calculul costului/km negociat scad sub anumite praguri ca urmare a modificării condiţiilor pieţei sau dacă punerea în funcţiune a unor investiţii duce la scăderea semnificativă a elementelor de cost (energie, combustibili, cheltuieli cu mentenanţa şi reparaţiile, reduceri de personal etc).

Cazurile luate în considerare sunt:

- inflaţia cumulată de la începutul anului curent, aşa cum este raportată de către Institutul Naţional de Statistică, scade sub 5% sau

- preţul combustibilului diesel sau al gazelelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial scade cu mai mult de 10% lunar, în comparaţie cu preţul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru sau
- reduceri de personal de 5% în comparaţie cu nivelul utilizat la calcularea costului anual/kilometru

Modificarea costului/km se va face prin Act Adițional la Contract, în baza unui audit financiar care să certifice noul nivel al costului/km.

Anexa nr. 17 – Garanția de Bună Execuție

Anexa nr. 18 – Resursele umane și protecția socială a angajaților Operatorului

Operatorul va aplica propria sa politică de selecţie, calificare, instruire, recalificare, concediere şi salarizare, potrivit Contractului Colectiv de Muncă, Codului Muncii, şi prevederilor legale în vigoare.

Activitatea de planificare a resurselor umane urmează specificul activităţii societăţii şi are scopul de a asigura personalul calificat necesar, cu instruire profesională şi competenţe adecvate pentru cerinţele activităţii.

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

Categorie personal	Număr	Observaţii
Personal administrativ		
Personal direct implicat în activitatea de Transport Public		
Personal pentru alte activități		
TOTAL PERSONAL		

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

Personalul cu atribuţii în siguranţa traficului va face periodic subiectul unei examinări psihologice şi medicale, potrivit legislaţiei în vigoare.

Personalul Operatorului este pe deplin conştient de obligaţia sa de a se conforma reglementărilor în vigoare, instrucţiunilor şi altor documente din care reies sarcini şi responsabilităţi, precum şedinţe, discuţii, panouri informative.

Pentru a atinge şi menţine competenţa necesară pentru activităţile prestate potrivit prezentului contract, se vor identifica, planifica şi conduce activităţi de instruire pentru toate categoriile de angajaţi ai Operatorului. Cursurile de instruire vor fi ţinute în domeniul profesional, al managementului calităţii şi al siguranţei la lucru.

Anexa nr. 19 – Model Licență de traseu

Model de imprimat Format A4 hârtie verde cu fond stema României (*față*)

RO

ROMÂNIA

PRIMARIA ORAȘULUI BOCȘA

LICENȚĂ DE TRASEU

Seria: …. Nr.: ……

Servicii publice de transport local de persoane

Prezenta licență de traseu s-a eliberat operatorul de transport rutier:

_____

_____

_____

Valabil de la data de _____ până la data de _____

Eliberată în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane nr. …… din data …….

Emitent:

PRIMĂRIA
ORAȘUL BOCȘA

Data eliberării: .....

.....
Semnătură și ștampilă

Operatorul de transport rutier poate efectua servicii publice de transport local de persoane pe traseul menționat pe verso, numai cu autovehicule având capacitatea menționată în caietul de sarcini anexat și în conformitate cu acesta

(*verso*)

Traseul:

Seria …… Nr. ……

PRIMĂRIA **Operator de transport rutier**

ORAȘ BOCȘA **…….**

CAIET DE SARCINI AL LICENȚEI DE TRASEU

Seria …… Nr. ……[4]

Servicii publice de transport local de persoane

A. Denumirea traseului .....

Linia/Lungime traseu	Nr. stație	Denumire stație			
Zilele în care circulă	Intervalul de succedare a curselor	Nr. mijloace de transport	Capacitate (nr. locuri)	Plecări de la capetele de traseu	
				Prima	Ultima

B. Amenajările și dotările autovehiculului

……

……

Operator de transport PRIMĂRIA

…….. ……..

(semnătura și ștampila) (semnătura și ștampila)

[4] Se înscriu seria și numărul licenței de traseu

Anexa 11

Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public local de persoane prin curse regulate în Orașul Bocșa

Capitolul I. Obiectul caietului de sarcini

1. Prezentul caiet de sarcini stabilește condițiile de efectuare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Orașul Bocșa („*Serviciul*”), definind nivelurile de calitate, confort, siguranță și condițiile tehnice necesare efectuării acestui serviciu în condiții de eficiență și siguranță.

2. Prezentul caiet de sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentaţie tehnică şi de referinţă în vederea stabilirii condiţiilor specifice de efectuare a serviciului de transport public local prin curse regulate în Orașul Bocșa.

3. Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația necesară efectuării activităților de realizare a Serviciului și constituie ansamblul cerințelor de bază.

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

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

Capitolul II. Descrierea situației la data aprobării Caietului de sarcini

6. Bocșa este un oraș în județul Caraș-Severin. Orașul este situat pe cursul mijlociu al râului Bârzava, la 18 km de municipiul Reșița, la intersecţia dintre paralela 45°22‘29” latitudine nordică şi meridianul 21°42’38” longitudine estică.

Așezat în zona colinară, orașul Bocșa are o lungime de 20,2 km. și o suprafață de circa 675,9 ha reprezentând intravilanul localității, suprafață ocupată preponderent cu locuințe construite din fondurile cetățenilor, cât și din trei cartiere de blocuri.

În general, Bocşa este încercuită la nord şi sud de masive de dealuri subcarpatice. Dintre acestea cel mai de seamă este masivul Areniş, situat la nord, cu vârful Areniş de 551 m., iar partea de sud-vest, respectiv zona Biniş-Doclin, este reprezentată geografic prin dealuri domoale (cea mai cunoscută înălţime fiind Cracul de Aur) după care, spre vest, înălţimile se pierd în Câmpia Banatului.

La 1 iulie 2019 populația după domiciliu a orașului Bocșa era de 18756 persoane dintre care 9266 de gen masculin reprezentând 49,4% din totalul populației și 9460 persoane de gen feminin, reprezentând 50,6% din totalul populației după domiciliu. Datele sunt furnizate de Institutul Naţional de Statistică prin Direcţia Judeţeană de Statistică Caraş-Severin.

Ţinând cont de caracterul provizoriu al datelor privind fenomenele demografice (naşteri şi decese) survenite în străinătate, datele cu privire la populaţia după domiciliu la 1 iulie 2019 sunt provizorii.

7. Principalii angajatori (cu excepţia celor din asistenţă spitalicească, învăţământ, servicii de administraţie publică) de la nivelul oraşului Bocşa activează în comerţ şi producţie (produse

alimentare din carne, îmbrăcăminte, instrumente muzicale, produse din materiale plastice) În ce privește distribuția locurilor de muncă la nivelul orașului, se constată că cele mai multe sunt concentrate în partea de vest a orașului.

8. Infrastructura rutieră majoră a orașului Bocșa este reprezentată de drumul national DN 58B și drumurile județene DJ 583, DJ 585 și DJ 586. Cele mai solicitate sectoare stradale din punct de vedere al traficului sunt reprezentate de suprapunerile rețelei stradale cu drumul national.
Reţeaua stradală din Orașul Bocșa este formată din 129 de străzi în lungime totală de 59.279 m. Din punct de vedere al îmbrăcămintii, cea mai mare parte a străzilor sunt asfaltate și împietruite.

10. Operarea serviciului de transport public în orașul Bocșa se realizează în zilele lucrătoare în intervalul orar 6:00-21:25. Vehiculele au un interval de succedare de 30 minute până la orele 16:30, după care până la sfârşitul programului intervalul de succedare este de 60 minute. Staţiile de transport public sunt în număr de 16.

11. La data elaborării prezentului caiet de sarcini, există 1 linie de autobuz deservită în intervalul orar 06:00 – 21:00. Parcul circulant este compus din 2 autobuze.

12. Pentru ca necesitățile de transport ale cetățenilor din orașul Bocșa să poată fi satisfăcute, în condiții de eficiență economică, din punct de vedere al traseelor, capacității de transport, frecvenței de operare și vitezei de transport, orașul Bocșa a considerat necesară atribuirea directă a gestiunii serviciului de transport public local de persoane cu autobuze prin contract de delegare a gestiunii, precum şi încredinţarea spre administrare a bunurilor aparţinând patrimoniului public din infrastructura aferentă, unui operator de transport autorizat, care dispune de capacitatea dezvoltării activităţii în condiţii de eficienţă managerială şi financiară şi de competitivitate pe piaţa acestor servicii şi capacitatea tehnică şi profesională necesară.

Capitolul III. Cadrul juridic

13. Transportul public local face parte din categoria serviciilor comunitare de utilități publice și este reglementat, în principal de Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 („Legea nr. 51/2006”), ca lege generală și de Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007 („Legea nr. 92/2007”), ca lege specială.

14. Conform Legii nr. 92/2007 cu modificările şi completările ulterioare, serviciile de transport public local cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local, precum și a transportului public județean de persoane.

15. Serviciile de transport public local includ serviciile de transport public de persoane, serviciile de transport public de mărfuri, precum și alte servicii de transport public.

16. Conform Legii nr. 92/2007 este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate, transportul care:

a) *se efectuează, după caz, de către un operator de transport rutier, operator de transport feroviar, de către un transportator autorizat sau de către un operator de transport naval autorizat;*
b) *se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepția liniilor de ieșire sau*

altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;

c) *se execută pe rute și cu programe de transport prestabilite, de către consiliul local, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară;*

d) *se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, înmatriculate sau înregistrate în România, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou, tren sau nave deținute de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară;*

e) *persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații, autogări și, după caz, gări fluviale sau locuri de operare;*

f) *pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de titluri de călătorie;*

g) *autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații;*

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

17. Totodată, serviciile de transport public local se supun normelor europene ce reglementează acest domeniu, respectiv Regulamentului nr. 1370/2007 al Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene 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 („Regulamentul nr. 1370/2007”).

18. Pentru acordarea de facilități unor categorii de persoane defavorizate sau provenind din zone defavorizate greu accesibile sau pentru a se asigura capacități suficiente de transport pe anumite rute se pot stabili servicii publice compensate de transport rutier.

19. Prin serviciu public compensat de transport se înțelege acel transport public căruia i se acordă compensații pentru acoperirea costurilor de exploatare și asigurarea unui profit rezonabil, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1.370/2007.

20. Prin urmare, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, susținerea și încurajarea dezvoltării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în orașul Bocșa se poate organiza ca serviciu compensat cu respectarea prevederilor Legii nr. 92/2007 și a prevederilor OG nr. 97/1999.

21. Acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege. Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul public de transport local de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale, sau de Consiliul General al Municipiului București, după caz, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale comunelor, orașelor, municipiilor după caz, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.

22. "*Compensația de serviciu public"* în sensul Regulamentului nr. 1370/2007, reprezintă „orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă, din fonduri publice, în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă".

23. Conform prevederilor Legii nr.51/2006, a serviciilor comunitare de utilități publice, serviciile de transport public local se pot organiza în două modalități de gestiune:

- ✓ gestiune directă.
- ✓ gestiune delegată.

24. Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește prin hotărâri ale Consiliului Local al UAT Bocșa - în urma unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale UAT Bocșa, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.

25. De asemenea, desfășurarea activităților specifice oricărui serviciu de utilități publice, indiferent de forma de gestiune aleasă, se realizează pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, elaborate și aprobate de Consiliului Local al UAT Bocșa, în conformitate cu regulamentul-cadru și cu caietul de sarcini-cadru ale serviciului.

26. Prin urmare, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, Consiliului Local al UAT Bocșa prin HCL nr. ..../..... a aprobat atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport local ca modalitate de organizare a gestiunii serviciului de transport public local efectuat cu autobuze electrice în orașul Bocșa.

27. Organizarea și prestarea Serviciului se va efectua cu respectarea Regulamentului pentru efectuarea serviciului de transport public local efectuat cu autobuze electrice în orașul Bocșa și a prezentului Caiet de sarcini, aprobate prin aceeaşi HCL a Consiliului Local al UAT Bocșa.

28. Serviciul este organizat ca serviciu compensat.

Capitolul IV. Descrierea traseului

29. La data elaborării prezentului caiet de sarcini, există 1 linie de autobuz deservită în intervalul orar 06:00 – 21:00. Parcul circulant este compus din 2 autobuze
Transportul public local de persoane prin curse regulate în orașul Bocșa se va desfășura pe următorul traseu:

Traseul 1 – Drumul Binișului – Brazi (tur, retur)

30. Descrierea detaliată a traseului este prezentată în Anexa nr. 1 la prezentul caiet de sarcini.

31. Denumirea stațiilor se regăseşte în Anexa nr. 2 la prezentul Caiet de sarcini.

Capitolul V. Cerințe organizatorice

(A) Cerințe generale

32. Operatorul Serviciului de transport public va asigura:

a) numărul și tipul corespunzător de mijloace de transport necesare realizării programului de circulație și care satisfac condițiile impuse privind siguranța circulației, confortul pasagerilor și protecția mediului;

b) numărul de mijloace de transport pentru înlocuirea celor care efectuează cursele cuprinse în programul de circulație, în cazul apariției unor defecțiuni ale acestora;

c) respectarea reglementărilor legale privind omologarea, înmatricularea/înregistrarea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport propuse pentru efectuarea serviciului;

d) operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de delegare a gestiunii și prin prezentul Caiet de sarcini, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități (autorizarea operatorului economic, baza tehnico-materială, personalul utilizat etc.);

e) menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;

f) condiții pentru spălarea, salubrizarea și dezinfectarea mijloacelor de transport atât la interiorul, cât și la exteriorul acestora;

g) spații în suprafață suficientă pentru parcarea mijloacelor de transport;

h) dispecerat și dotări speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare;

i) personal calificat și vehicule de intervenție operativă;

j) respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;

k) asigurarea pasagerilor și a bagajelor acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport/transportatorului autorizat;

l) respectarea capacităților de transport și a programelor de circulație impuse prin contractul de delegare a gestiunii;

m) respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii și prin Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local;

n) furnizarea către UAT Bocşa a informaţiilor solicitate şi accesul la toate informaţiile necesare, în vederea verificării şi evaluării funcţionării şi dezvoltării serviciului de transport public local de persoane;

o) realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;

p) statistica accidentelor și analiza acestora;

q) aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare;

r) respectarea reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor;

s) respectarea legislației în vigoare privind protecția muncii, protecția mediului, prevenirea și combaterea incendiilor;

t) planificarea inspecțiilor tehnice periodice astfel încât să fie asigurat în fiecare zi numărul de vehicule necesar pentru acoperirea curselor cuprinse în programul de circulație;

u) alte condiții specifice stabilite de UAT Bocșa după caz.

(B) Cerințe organizatorice minimale specifice

33. Pentru realizarea Serviciului operatorul de transport rutier trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

(1) este organizat, în conformitate cu prevederile Regulamentului nr. 1370/2007 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, ca întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători;

(2) are prevăzut în obiectul de activitate codul CAEN 4931: Transporturi urbane, suburbane, metropolitane de călători (CAEN Rev. 2), sau o activitate echivalentă în cazul operatorilor nerezidenți pentru care nu există obligația declarării și înregistrării codului CAEN;

(3) deține licența comunitară conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere sau un document similar cu cel solicitat, valabil în țara de origine;

(4) deține în proprietate sau leasing financiar un minim de mijloace de transport urbane pentru efectuarea serviciului de transport local de persoane prin curse regulate, categoria autobuz M2 sau M3 (categoria „autobuz M2” sau „autobuz M3” trebuie să fie conformă cu specificaţia din CIV – poziţia nr.1 sau din certificatul de înmatriculare – lit. J) clasificate în categoria a IV-a;

(5) deține copia conformă a licenței comunitare pentru fiecare dintre mijloacele de transport utilizate la efectuarea serviciului de transport local de persoane prin curse regulate sau un document similar cu cel solicitat, valabil în țara de origine;

(6) nu înregistrează debite către bugetul de stat și/sau bugetul local;

(7) este înscris în Registrul de Evidență a Prelucrătorilor de Date cu Caracter Personal, având în vedere specificul serviciului de transport public local (cu acordarea unor gratuități specifice prin lege unor categorii de persoane precum persoanele cu handicap, nevăzători, veteranii de război, revoluţionari etc. în baza unor legitimații de transport personalizate pentru elaborarea cărora sunt procesate date cu caracter personal);

(8) dispune de un minim de personal calificat și de resurse umane obligatorii pentru îndeplinirea contractului, după cum urmează:

a) minim o persoană de specialitate desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport cu certificat de competență profesională eliberat de Autoritatea Rutieră Română („ARR”) în conformitate cu Ordinul nr. 1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere;

b) minim 4 șoferi afectați permanent furnizării serviciului. Obligațiile și răspunderile conducătorilor mijloacelor de transport sunt cuprinse în Regulamentul pentru efectuarea transportului public local în orașul Bocșa;

(9) are în proprietate sau are încheiat un contract de servicii cu un atelier auto ce deține autorizația tehnică eliberată de autoritatea competentă;

(10) deține asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru toate mijloacele de transport utilizate pentru prestarea serviciului de transport local de persoane prin curse regulate în orașul Bocșa;

(11) deține asigurarea de răspundere civilă pentru călători și asigurare de răspundere pentru bunurile călătorilor.

(C) Programul de investiții

34. UAT Bocșa are în curs de desfăşurare următoarele investiţii:

- Achiziţionarea de 4 autobuze electrice de 12 metri care să deservească serviciul public de transport local de călători și sistemul de încărcare electrică al acestora;
- Sistem e-ticketing – 1 sistem;
- Sistem de încărcare autobuze (4 lente);

Procedura de achiziție a acestora este la momentul elaborării prezentului caiet de sarcini în curs de desfășurare.

35. Alte investiții aflate în curs de pregătire:
- Modernizare a 24 stații de autobuze în zona urbană Bocșa
- Reabilitare autobază de transport public
- Set echipamente autobază
- Dotări în autobază

36. Programul lucrărilor de investiții se aprobă de Consiliul Local al UAT Bocșa odată cu aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli. Finanțarea și realizarea lucrărilor de investiții se face cu respectarea legislației în vigoare privind inițierea, fundamentarea, promovarea investițiilor publice, a legislației privind achizițiile publice de lucrări, bunuri și servicii și cu respectarea dispozițiilor legale referitoare la calitatea și disciplina în construcții, urbanism și amenajarea teritoriului.

37. Finanțarea lucrărilor de investiții ale UAT Bocșa se asigură din următoarele surse:

- buget local;
- alte surse constituite potrivit legii.

(D) Finanțarea serviciului de transport public local

38. Finanțarea Serviciului se asigură din bugetul local al UAT Bocșa.

39. Sumele provenite din compensaţii se prevăd în bugetul UAT Bocșa.

40. Modul de stabilire, ajustare și modificare a tarifelor, precum și compensaţiile acordate de la bugetul UAT Bocșa sunt prezentate în Anexa nr. 3 la prezentul Caiet de sarcini.

Capitolul VI. Sistemul de transport public local de persoane

41. Operatorul de transport are dreptul să efectueze, în condițiile legislației în vigoare, transport public local de persoane prin curse regulate în orașul Bocșa.

42. Operatorul de transport are obligația să efectueze serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu respectarea Programului de transport, care conține condițiile specifice privind traseele, perioadele și programul de circulație, capacitatea mijloacelor de transport, numărul mijloacelor de transport necesare.

43. Programul de transport public prin curse regulate în orașul Bocșa, ce cuprinde și programul de circulație pe care Operatorul de transport rutier este obligat să-l respecte este prezentat în anexa 2 la Contractul de delegare a gestiunii serviciului.

44. Traseul și programul de transport se pot actualiza în funcție de cerințele de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public județean, interjudețean, internațional, feroviar, aerian, în conformitate cu prevederile Contractului de delegare și ale Regulamentului serviciului de transport. Denumirea stațiilor şi amplasarea lor pentru fiecare traseu sunt prezentate în anexa nr. 2 la prezentul caiet de sarcini.

45. În vederea realizării unui sistem de transport public local de persoane în orașul Bocșa, care să asigure deplasarea călătorilor în condiții de siguranță a circulației rutiere și pietonale, confort, regularitate și continuitate, operatorul de transport trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

(a) să asigure afișarea la părțile din față și laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului și capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afișa cel puțin indicativul traseului. Elementele de informare menționate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută.

(b) în salonul mijlocului de transport se va asigura informarea publicului călător prin mijloace vizuale și sonore cu privire la denumirea stației care urmează și la legăturile cu alte mijloace de transport public localde persoane;

(c) să asigure afișarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărții schematice care să permită vizualizarea traseului, a instrucțiunilor privind modul de desfășurare a transportului, a obligațiilor publicului călător și a altor informații de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare.

(d) să asigure vânzarea titlurilor de transport prin automate emitere carduri/tichete de călătorie în punctele stabilite de comun acord cu UAT Bocșa și nominalizate printr-o anexă la Contractul de delegare a gestiunii.

(e) în stațiile din programul de circulație, să asigure afișarea intervalelor de succedare a curselor, precum și a hărților simplificate cu indicarea traseului și stațiilor pentru informarea publicului călător; afișajul se va face la înălțimea de cel mult 1.80 m, textul afișajului fiind realizat cu litere îngroșate de cca. 1 cm înălțime; programul de circulație actualizat și detaliat va fi pus obligatoriu la dispoziția publicului călător și pe site-ul internet al operatorului de transport.

(f) să emită titluri de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri/gratuități ale costului abonamentului;

(g) să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;

(h) să asigure transportul gratuit al copiilor sub 6 ani;

(i) mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;

(j) să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, mijlocul de transport să nu pornească din stații cu ușile deschise sau având călători aflați pe scările acestuia sau agățați de exteriorul caroseriei;

(k) să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;

(l) să nu îmbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport, exprimată prin numărul de locuri din cartea tehnică;

(m) să îmbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;

(n) să utilizeze numai titluri de călătorie cu regim special, agreate de UAT Bocșa;

(o) să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de titluri de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;

(p) să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile care cad în sarcina operatorului de transport;

(q) să țină evidența curselor sosite și plecate, la fiecare capăt de linie;

(r) să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unui traseu, în caz de forță majoră;

(s) să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubrizarea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport atât la interior, cât și la exterior;

(t) să asigure condițiile de execuție a transportului în condiții de regularitate, siguranță și confort;

(u) mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalație de climatizare a aerului în stare de funcționare. Instalațiile de climatizare vor trebui menținute în funcțiune pe întregul traseu și în toate mijloacele de transport, astfel încât să se asigure în orice perioadă a anului o temperatură ambientală în mijlocul de transport de cca. 18-22 grade Celsius;

(v) mijloacele de transport trebuie să aibă un aspect estetic corespunzător;

(w) pe părțile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripționată denumirea executantului transportului;

(x) la bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace pentru prevenirea şi combaterea incendiilor, precum și ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;

(y) mijloacele de transport trebuie să aibă inspecția tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen;

(z) mijloacele de transport trebuie să îndeplinească condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;

(aa) să asigure un sistem centralizat de monitorizare al mijloacelor de transport compus din cel puțin:

- computere bord cu sistem comunicație GPRS, localizare GPS, aplicație software pentru localizarea pe hartă a zonei deservite, urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport pentru respectarea graficelor de circulație;
- sisteme voice-box pentru informarea audio în mijlocul de transport (prin instalația de sonorizare a acestuia) a numelui stației curente și a celei ce urmează.

(bb) să asigure informarea permanentă a călătorilor cu privire la trasee, programul de circulație, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora, obligații ale călătorilor și ale operatorului de transport rutier față de călători, și sancțiunile pentru încălcarea acestor obligații;

(cc) să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiţii din surse proprii, precum şi diferenţa de tarif pentru protecţie socială, conform legislaţiei în vigoare, pentru a fi supuse aprobării consiliului local;

(dd) să elaboreze bugetul privind întreţinerea curentă, reparaţiile curente şi accidentale la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreţinere, reparaţii, dotări şi investiţii aprobate de acesta;

(ee) să asigure informarea permanentă a călătorilor cu privire la trasee, programul de circulație, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora, obligații ale călătorilor și ale operatorului de transport rutier față de călători, și sancțiunile pentru încălcarea acestor obligații;

(ff) să aplice normele de protecție a muncii specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat; informații detaliate privind reglementările în vigoare privind normele specifice de protecție a muncii se pot obține de la următoarele instituții competente: Ministerul Muncii, Familiei, Protecției Sociale și Persoanelor Vârstnice (http://www.mmuncii.ro/j33/index.php/ro/) și la Agenția Europeană pentru Securitate și Sănătate în Muncă (EU-OSHA) (https://osha.europa.eu/ro/about-eu-osha);

(gg) să respecte reglementările obligatorii în domeniul prevenirii și stingerii incendiilor; informații detaliate privind reglementările în vigoare se pot obține de la Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (http://www.igsu.ro);

(hh) să respecte reglementările obligatorii privind protecția mediului. Operatorii economici pot obține informații detaliate privind reglementările în vigoare de la Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, Agenția Națională pentru Protecția Mediului (http://www.anpm.ro);

(ii) să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;

(jj) să elaboreze strategii de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri, și la gestionarea serviciului public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;

(kk) nu se admit în circulație mijloace de transport care nu au ușa din față accesibilă publicului călător, în totalitate;

(ll) la oprirea în stații, mijloacele de transport se vor alinia cu trotuarul stației astfel încât urcarea/coborârea călătorilor să se poate face cu ușurință și în condiții de siguranță;

(mm) mijloacele de transport care se retrag la garaj vor prelua călătorii aflați în stații, dacă retragerea la garaj se face pe traseul de circulație stabilit;

(nn) operatorul de transport va asigura în permanenţă o linie telefonică prin care să ofere relații publicului călător 24/24 ore;

(oo) să asigure un număr suficient de controlori pentru titlurile de călătorie valabile în vederea reducerii numărului de călători frauduloşi sau să asigure un sistem de validare în mijlocul de transport astfel încât toți călătorii să valideze titlurile de călătorie la urcare.

(pp) alte condiţii specifice stabilite de autoritatea administraţiei publice locale a orașului Bocșa, după caz.

Capitolul VII. Titlurile de călătorie

46. Titlurile de călătorie, trebuie să respecte următoarele cerințe:

(a) Pentru diminuarea costurilor legate de achiziția, gestiunea, vânzarea și validarea biletelor de hârtie, dar numai după implementarea sistemului de e-ticketing titlurile de călătorie vor fi de tipul carduri electronice de călătorie care vor permite o aplicație de tipul „portofel electronic" reprezentând un număr de călătorii încărcate pe card similare unui număr de bilete de călătorie pe suport de hârtie și/sau achiziția de abonamente.

(b) Cardurile vor avea la bază o tehnologie contactless, dimensiunile lor fiind similare cu cele ale unor carduri bancare urmând ca formatul lor să fie avizat de către Autoritatea de autorizare.

(c) Cardurile electronice de călătorie vor putea fi nominale și nenominale.

(d) Să se asigure şi posibilitatea comercializării titlurilor de călătorie pe suport de hârtie.

(e) Plata titlurilor de călătorie va fi posibilă în numerar, cu card bancar sau online.

(f) Asigurarea centrelor de vânzare și a automatelor de eliberare a titlurilor de călătorie și a softului pentru plata online sunt în sarcina operatorului de transport rutier. Prin centrul de vânzare se va înțelege spațiul destinat vânzării titlurilor de călătorie prin intermediul unui vânzător.

(g) Operatorul de transport va întocmi o procedură cu pașii de urmat în cazul pierderii, deteriorării, sau furtului cardului nominal și a recuperării soldului neutilizat de pe vechiul card.

(h) Contravaloarea cardurilor electronice va fi inclusă în Tariful serviciului/Tariful de călătorie.

(i) Pentru încurajarea validării cardurilor vor fi oferite bonificații călătorilor în diverse titluri de călătorie.

(A) Cardurile electronice nominale

47. Cardurile nominale sunt netransmisibile și vor fi inscripționate, la cumpărare, cu datele personale ale posesorului, pe acestea putându-se achiziționa:

(a) credit prin aplicația portofel electronic care în momentul validării se consumă cu prețul corespunzător contravalorii unei călătorii;

(b) abonamente lunare/fracţionate la tarif integral/redus.

48. Cardurile nominale vor fi eliberate inclusiv categoriilor de persoane care vor beneficia de gratuități pe mijlocul de transport.

49. Cardurile electronice nominale vor putea fi achiziționate numai din punctele de vânzare și vor putea fi reîncărcate de la punctele de vânzare, automatele de vânzare sau printr-un sistem online.

(B) Cardurile electronice nenominale

50. Pentru a veni în întâmpinarea călătorilor care nu doresc utilizarea datelor cu caracter personal vor fi puse în vânzare carduri electronice nenominale care pot fi transmisibile și ce vor putea fi utilizate și pentru călătoria unui grup de persoane.

51. Cardurile electronice nenominale nu vor putea fi folosite decât ca aplicație tarifară sub formă de portofel electronic.

52. Cardurile electronice nenominale vor putea fi achiziționate și reîncărcate din punctele de vânzare sau automatele de vânzare. De asemenea, acestea vor putea fi reîncărcate și prin sistemul online.

53. În mod excepțional, cardurile electronice nenominale pe care va exista încărcată contravaloarea unei singure călătorii vor putea fi achiziționate direct de la șoferul Mijlocului de transport. Însă, pentru descurajarea acestui mod de achiziție a titlurilor de călătorie, contravaloarea materială a cardului electronic (cardul propriu-zis) vândut prin intermediul șoferului va fi cel puțin dublă față de valoarea unuia vândut prin intermediul automatelor sau a centrului de vânzare, contravaloarea unei călătorii rămânând aceeași.

(C) Suprataxa

54. Călătorul care circulă fără Titlu de Călătorie valabil are posibilitatea să achite pe loc, către agentul de control, contravaloarea unui card de Suprataxă; în această situație nu se mai încheie proces verbal de constatare a contravenției şi orice urmărire încetează.

55. În caz contrar, agentul de control va întocmi proces verbal de constatare a contravenției.

56. Suprataxa este valabilă doar pentru călătoria cu Mijlocul de Transport pentru care călătorul circulă fără un Titlu de Călătorie valabil, până la capătul liniei. După ce călătorul coboară din vehicul, cardul de Suprataxă eliberat își pierde valabilitatea.

57. Contravaloarea Suprataxei este stabilită de UAT Bocșa și reprezintă venit al operatorului de transport. Valoarea propusă a supratexei este de 50 lei.

Anexa nr. 1 – Descrierea traseelor

1. Traseul nr. I – DRUMUL BINIȘULUI – BRAZI

16 staţii; 10 km lungime traseu; 20 km lungime cursă

Traseu:

TUR

1. (capăt) Drumul Binișului
2. Intersecție 8 Martie
3. Parc Pescăruș
4. Intersecție Ghe. Vucu
5. Chioșc Agrobanat
6. Liceul Tehnologic
7. Intersecție cu Cozia
8. Renel
9. Cruce Ocna de Fier
10. Transprotector
11. Liceul Tata Oancea
12. Intersecție Castanilor
13. Trezorerie
14. Podul Mare
15. Școala Gimnazială Măgura
16. (capăt) Brazi

RETUR

1. (capăt) Brazi
2. Școala Gimnazială Măgura
3. Podul Mare
4. Trezorerie
5. Intersecție Castanilor
6. Liceul Tata Oancea
7. Transprotector
8. Cruce Ocna de Fier

9. Renel
10. Intersecție cu Cozia
11. Liceul Tehnologic
12. Chioșc Agrobanat
13. Intersecție Ghe. Vucu
14. Parc Pescăruș
15. Intersecție 8 Martie
16. (capăt) Drumul Binișului

Anexa nr. 2 - Denumirea și amplasarea stațiilor

Nr. crt.	Staţii tur - denumire amplasare	Amplasament
1	Drumul Binișului	Str. Republicii
2	Intersecție 8 Martie	Str. Republicii
3	Parc Pescăruș	Str. Republicii
4	Intersecție Ghe. Vucu	Str. Republicii
5	Chioșc Agrobanat	Str. Funicularului
6	Liceul Tehnologic	Str. Funicularului
7	Intersecție cu Cozia	Str. Funicularului
8	Renel	Str. Funicularului
9	Cruce Ocna de Fier	Str. I. Renoiu
10	Transprotector	Str. T. Vladimirescu
11	Liceul Tata Oancea	Str. T. Vladimirescu
12	Intersecție Castanilor	Str. 1 Decembrie
13	Trezorerie	Str. M. Gaspar
14	Podul Mare	Str. Lugojului
15	Școala Gimnazială Măgura	Str. Măgura
16	Brazi	Str. Ezerișului
	Staţii retur - denumire amplasare	
20	Brazi	Str. Ezerișului
21	Școala Gimnazială Măgura	Str. Măgura
22	Podul Mare	Str. Lugojului
23	Trezorerie	Str. M. Gaspar
24	Intersecție Castanilor	Str. 1 Decembrie
25	Liceul Tata Oancea	Str. T. Vladimirescu
26	Transprotector	Str. T. Vladimirescu
27	Cruce Ocna de Fier	Str. I. Renoiu
28	Renel	Str. Funicularului
29	Intersecție cu Cozia	Str. Funicularului
30	Liceul Tehnologic	Str. Funicularului
31	Chioșc Agrobanat	Str. Funicularului
32	Intersecție Ghe. Vucu	Str. Republicii
33	Parc Pescăruș	Str. Republicii
34	Intersecție 8 Martie	Str. Republicii
35	Drumul Binișului	Str. Republicii

Anexa nr. 3 –Aspecte financiare

1. Tarifele

Fundamentarea tarifelor se va face 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 („Normele-cadru”).

2. Tariful Serviciului

2.1. Fundamentare

Pentru Tariful Serviciului se va întocmi fișa de fundamentare cu structura pe elemente de cheltuieli (costuri) prezentată în Anexa la Normele-cadru („Fișa de Fundamentare ANRSC”), fără a lua în calcul vreo compensație.

Tariful Serviciului se fundamentează fără includerea TVA în cheltuielile materiale, aceasta urmând să fie aplicată la totalul Costurilor Eligibile, stabilite conform punctului 2.2. de mai jos, plus cota de Profit Rezonabil, stabilit conform punctului 2.3. de mai jos).

Fișele de fundamentare vor fi însoțite de memoriile tehnico-economice ce stau la baza lor, ce vor detalia costurile pentru fiecare element de cheltuieli din Fișa de Fundamentare ANRSC. Se va avea în vedere o detaliere cât mai amănunțită, această fundamentare stând la baza următoarelor solicitări de modificare/ajustare.

2.2. Costurile Eligibile

Cheltuielile luate în calculul Tarifului Serviciului sunt cele prevăzute la punctele I–IV din Fișa de Fundamentare ANRSC.

Stabilirea costului/km se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli („Costurile Eligibile”):

a) cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții se determină având-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard;
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 având-se în vedere cele mai mici costuri de contractare de servicii și prețuri de achiziție;
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 sunt detaliate corespunzător.

Pentru alocarea costurilor, se va respecta principiul privind **conceptul costului total alocat**, în care costul total aferent desfășurării unui anumit tip de serviciu sau realizării unui singur produs este atribuit acelui serviciu sau produs.

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

a) costurile directe cu personalul, de resurse materiale și servicii efectuate de terți care au legătură cu Serviciul, inclusiv serviciul datoriei, folosite exclusiv pentru îndeplinirea Obligației de serviciu public;

b) cotă proporțională din cheltuielile indirecte, incluzând costurile tehnice și administrative cu personalul, de capital și resurse materiale.

Ca exemple de chei de alocare a cheltuielilor indirecte, defalcarea pe moduri și pe activități 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;
- defalcarea cheltuielilor administrative și a celor pentru servicii-suport între activitatea de furnizare a Serviciului și celelalte activități desfășurate de operator se face direct proporțional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activități.

Aceste cheltuieli vor fi evidențiate în memoriul justificativ și se va preciza cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate.

Costurile privind ineficiența conducerii afacerii, precum devalorizări, provizioane, penalități sau amenzi, amortizarea investitilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului, precum și alte cheltuieli neprevăzute precum prime și alte bonusuri acordate personalului nu sunt considerate eligibile.

2.3. Profitul Rezonabil

„*Profitul Rezonabil*" este profitul recunoscut operatorului din furnizarea Serviciului, stabilit pe baza ratei de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate din care face parte Serviciul și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operator.

Prin raportare la prevederile legale în vigoare și la recomandările UE, precum și prin comparație cu operatorii existenți pe piață, o rată de maxim 4,14% din totalul cheltuielilor eligibile este considerată Profit Rezonabil.

3. Costul unitar pe kilometru

Pe baza Costurilor Eligibile, la care se adaugă cota de Profit Rezonabil și a Programului de Transport, se calculează costul unitar pe kilometru („*Costul km*").

4. Aprobarea tarifelor și a Costului km

Tariful Serviciului și Costul km, stabilite conform celor de mai sus, vor fi aprobate prin Hotărârea Consiliului Local a UAT Bocșa prin care va fi aprobată atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciului.

În perioada de mobilizare dintre data semnării contractului de delegare și data începerii prestării Serviciului, prin Hotărârea Consiliului Local a UAT Bocșa vor fi aprobate Tarifele de Călătorie și valoarea estimată pentru anul în curs a compensației, respectiv sumele ce vor fi acordate operatorului de la bugetul UAT Bocșa cu titlu de Diferențe de Tarif și de Compensație directă, conform punctului 5 de mai jos.

Tariful de Călătorie reprezintă prețul perceput de către operatorul de transport rutier de la călători în schimbul vânzării titlurilor de călătorie.

În funcție de acceptanța socială a costului transportului local de persoane în orașul Bocșa, UAT Bocșa poate aproba Tarife de Călătorie sub nivelul celor propuse/stabilite de operator.

De asemenea, pentru anumite categorii de persoane care beneficiază de gratuități/reduceri pentru transportul public local de persoane, se vor aproba Tarife de Călătorie cu valoare redusă.

5. Compensaţia

Compensaţia reprezintă "*compensația de serviciu public"* în sensul Regulamentului nr. 1370/2007, respectiv *„orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă, din fonduri publice, în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă”.*

Operatorul va furniza serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate în orașul Bocșa („*Serviciul*”) cu respectarea obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:

- va aplica Tarifele de Călătorie aprobate de UAT Bocșa;
- va furniza Serviciul 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 a UAT Bocșa și ale Contractului de delegarea a gestiunii serviciului de transport local de persoane prin curse regulate;
- va presta Serviciul în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de Transport;
- va presta Serviciul în conformitate cu Indicatorii de Performanță;
- va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute de contractul de delegare și de legislația aplicabilă;
- va presta Serviciul cu Mijloacele de Transport ale căror caracteristici tehnice sunt solicitate prin Caietul de Sarcini.

În contrapartida obligațiilor de serviciu public impuse operatorului, acestuia i se vor acorda Diferențele de Tarif.

„***Diferențele de Tarif***” reprezintă sumele acordate operatorului de la bugetul local al UAT Bocșa, aferente acoperirii influențelor financiare rezultate din aplicarea Tarifului de Călătorie cu valoare redusă. Acoperirea Diferențelor de Tarif se va face până la valoarea integrală a Titlurilor de Călătorie, în baza numărului de Titluri de Călătorie cu Tarif cu valoare redusă vândute de operator.

6. Ajustarea și modificarea Tarifelor și a Costului km

Ajustarea și modificarea Tarifelor se realizează în conformitate cu prevederile Normelor-cadru din 12 decembrie 2007 privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, (aprobate prin Ordinul 272/2007 cu modificările şi completările ulterioare).

Potrivit Normelor – cadru:

- tarifele pentru serviciile publice de transport local de persoane se pot ajusta periodic, la un interval de minimum 3 luni, pe baza cererilor primite de la operatorul de transport autorizat, prin hotărâri ale autorităților locale competente implicate, în baza creșterii indicelui prețului de consum total față de nivelul existent la data stabilirii sau, după caz, la data precedentei aprobări;

- nivelul tarifelor pentru serviciile publice de transport persoane se determină pe baza analizei situației economico-financiare a operatorului de transport autorizat, precum și a influențelor reale primite în costuri, determinate de evoluția indicelui prețului de consum total pe economie comunicat de Institutul Național de Statistică.

Odată cu solicitarea de ajustare a Tarifului Serviciului sau, după caz, de modificare a Tarifului Serviciului, operatorul va solicita și ajustarea/modificarea Costului km, dacă este cazul.

Operatorul va putea solicita ajustarea Tarifului Serviciului, respectiv a Costului km, în situațiile în care inflația cumulată față de nivelul existent la data precedentei ajustări/modificări, așa cum este raportată de către Institutul Național de Statistică, depășește 5%.

Modificarea Tarifului Serviciului, respectiv a Costului km, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

a) cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții se determină având-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;

b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;

c) cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatorii și alte cheltuieli se determină având-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.

Operatorul va avea dreptul să solicite și ajustarea/modificarea Tarifelor de Călătorie, conform Normelor-cadru, însă nu va putea practica decât Tarifele de Călătorie aprobate de UAT Bocșa, fiind compensat prin plata Diferențelor de Tarif.

7. Cerințele privind contabilitatea separată

7.1. Contabilitatea separată

Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile care fac obiectul Serviciului, pentru fiecare contract în parte (altele decât contractul de delegare încheiat cu UAT Bocșa), 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.

Evidența contabilă se va organiza pe conturi analitice distincte.

7.2. Activități de transport conexe Serviciului

Operatorul poate desfășura și alte activități de transport (cum ar fi servicii turistice, transportul angajaților, la cererea angajatorilor de pe raza UAT-ului Bocșa), servicii prestate pentru cluburi sportive etc.) sau activități de transport conexe Serviciului în următoarele condiții:

a) Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă;

b) Activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate;

c) Activitățile respective își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate;

d) Activitățile nu afectează în niciun fel prestarea Serviciului;

e) 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 litera c) pentru alte activități.

7.3. Raportare

Înainte de data de 30 iunie a fiecărui an, operatorul va prezenta un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare certificate de un Auditor certificat independent (în baza auditului statutar al situațiilor financiare anuale și al situațiilor financiare anuale consolidate).

Raportul anual trebuie să conțină următoarele rapoarte specifice:

a) Bilanțul contabil și anexele la acesta

b) Raportul de gestiune al administratorilor

c) Raportul auditorului

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.

Anexa 12 – Regulament pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în orașul Bocșa

CAPITOLUL I

Dispoziţii generale

Art. 1. - (1) Prezentul regulament stabileşte cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local la nivelul orașului Bocșa, definind modalităţile şi condiţiile-cadru ce trebuie îndeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanţă, condiţiile tehnice, precum şi raporturile dintre operatorii de transport rutier/transportatorii autorizaţi şi utilizatorii serviciilor.

(2) Prevederile prezentului regulament-cadru, elaborate în conformitate cu prevederile legale în vigoare din domeniul transporturilor rutiere se aplică serviciilor de transport public local de persoane prin curse regulate efectuate cu autobuze în orașul Bocșa.

(3) Serviciile de transport public local se pot efectua numai în condiţiile respectării prevederilor prezentului regulament, ale Caietului de sarcini al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum şi ale acordurilor şi convenţiilor internaţionale la care România este parte.

Art. 2. - Organizarea şi efectuarea activităţilor specifice serviciilor de transport public local trebuie să asigure satisfacerea unor cerinţe şi nevoi de utilitate publică ale comunităţilor locale, şi anume:

a) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populaţiei şi ale operatorilor economici pe teritoriul unităţii administrativ-teritoriale a orașului Bocșa;
b) îmbunătăţirea siguranţei rutiere, protecţiei mediului şi calităţii transportului public local;
c) deplasarea în condiţii de siguranţă şi de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor şi a persoanelor transportate, precum şi a bunurilor acestora prin poliţe de asigurări;
d) accesul egal şi nediscriminatoriu al operatorilor de transport rutier, respectiv al transportatorilor autorizaţi, la piaţa transportului public local;
e) optimizarea funcţionării pieţei transportului public local prin asigurarea unui cadru concurenţial normal, dinamic şi loial;
f) protecţia categoriilor sociale defavorizate;
g) creşterea siguranţei în exploatare şi asigurarea continuităţii serviciului.

Art. 3. - În sensul prezentului regulament, termenii şi noţiunile utilizate se definesc după cum urmează:

a) *activitate de transport public local* - suma operaţiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea mărfurilor sau a persoanelor cu ajutorul vehiculelor sau al combinaţiei de vehicule, pe distanţe şi în condiţii prestabilite, efectuate în cadrul unuia dintre serviciile prevăzute la art. 1 alin. (2);

b) *activitatea de transport rutier de persoane* - potrivit definiţiei din Regulamentul (CE) nr.1.071/2009, activitatea oricărei întreprinderi care efectuează cu ajutorul unor autovehicule construite şi echipate astfel încât să fie potrivite pentru transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto şi destinate acestui scop de transport de persoane pentru public sau pentru anumite categorii de utilizatori, contra cost, plătite de către persoana transportată sau de către organizatorul transportului;

c) *autobuz* – autovehicul din categoria M2 sau M3, cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de persoane pe scaune sau în picioare și care are, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune, în conformitate cu prevederile OMLPTL nr.211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea – RNTR 2, cu completările și modificările ulterioare;

d) *autobuz urban* – autobuz destinat transportului urban sau suburban de pasageri, așezați pe scaune sau în picioare, care asigură în stații posibilitatea unui schimb rapid de pasageri, în conformitate cu prevederile art.2 lit.a) din OMLTPL nr. 455/2002 pentru aprobarea Normelor metodologice privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și microbuzelor utilizate pentru transporturi publice de persoane prin servicii regulate în trafic național, cu completările și modificările ulterioare;

e) *autoritate de autorizare* - compartimentul sau serviciul specializat de transport local din cadrul UAT Bocșa;

f) *autorizaţie de transport* - documentul eliberat de autoritatea de autorizare, prin care se atestă că transportatorul îndeplineşte condiţiile pentru accesul la efectuarea transportului public local;

g) *autovehicul* – orice vehicul rutier care se deplasează prin propulsie proprie;

h) *caiet de sarcini al licenţei de traseu* - documentul care însoţeşte licenţa de traseu, care cuprinde în principal cerinţele pentru asigurarea programului de circulaţie şi realizarea unui transport în condiţii de siguranţă şi confort;

i) *călător/utilizator* - persoana fizică sau juridică care beneficiază de serviciu de transport public local pe baza titlului de călătorie/pe baza contractului încheiat cu operatorul de transport rutier sau pe baza comenzii adresate operatorului de transport rutier;

j) *copie conformă a autorizaţiei de transport* - documentul eliberat de autoritatea de autorizare, în baza autorizaţiei de transport sau, după caz, a licenţei comunitare, pentru fiecare dintre autovehiculele sau ansamblurile de vehicule rutiere deţinute conform

legii, care atestă atribuirea unuia dintre serviciile de transport public local nominalizate la art. 1 alin. (2);

k) *inspecţie tehnică periodică* – operaţiune de control periodic a vehiculelor aflate în exploatare, care priveşte în principal sistemele şi componentele acestora ce contribuie la siguranţa circulaţiei, protecţia mediului şi încadrarea în categoria de folosinţă;

l) *întreprindere* – agent economic, persoană fizică sau juridică, cu/fără scop patrimonial, orice asociaţie sau grupare de persoane fără personalitate juridică, cu/fără scop patrimonial, sau orice organism oficial care are personalitate juridică ori care depinde de o autoritate care are această personalitate;

m) *licenţă de traseu* - documentul care dă dreptul operatorului de transport rutier să efectueze transport public local de persoane prin curse regulate sau curse regulate speciale cu autobuze pe un anumit traseu, conform programului de transport;

n) *microbuz* – autobuz care are o capacitate de transport de cel mult 22 de persoane pe scaune, în afara locului conducătorului auto;

o) *operator de transport rutier* – întreprindere care desfăşoară activitatea de transport rutier de mărfuri şi/sau persoane, contra cost;

p) *organizatorul transportului* – persoana care angajează serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate speciale pe bază de contract încheiat cu operatorul de transport rutier de persoane;

q) *manager de transport* - persoana fizică care are calitatea de manager al activităţii de transport rutier, posesoare a unui certificat de competenţă profesională şi care este angajată pe bază de contract de muncă să conducă permanent şi efectiv activitatea de transport a operatorului de transport rutier/transportatorului autorizat; în cazul persoanelor fizice/asociaţiilor familiale autorizate ca transportator, managerul de transport trebuie să fie persoana fizică sau unul dintre membrii asociaţiei familiale;

r) *program de circulaţie* - documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conţine în principal informaţii privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, staţiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanţele dintre staţii şi intervalele de succedare a curselor;

s) *program de transport public local* - programul propus şi aprobat de UAT Bocșa, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza teritorial-administrativă a orașului Bocșa, programele de circulaţie, capetele de traseu, staţiile publice, numărul şi capacitatea autobuzelor necesare;

t) *serviciul de transport public local* – serviciul care asigură transportul de persoane la intervale stabilite, prin trasee stabilite, persoanele fiind îmbarcate şi debarcate la puncte de oprire prestablite;

u) *staţie publică* - punctul de pe traseul unui serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate/regulate speciale, amenajat corespunzător, semnalizat printr-un indicator rutier şi care să aibă în dotare un panou suplimentar pe care este ataşat orarul conform căruia opresc autobuzele pentru îmbarcarea și debarcarea călătorilor;

v) *transportator autorizat* - orice întreprindere autorizată care desfăşoară servicii de transport public local de persoane pe baza unor programe de transport întocmite şi aprobate de autorităţile administraţiei publice locale implicate în a căror rază de autoritate se găseşte staţia de plecare;
w) *traseu* - parcursul care asigură legătura între mai multe localităţi şi/sau obiective, cuprinse între două capete, pe care se efectuează transport public local de persoane prin curse regulate şi curse regulate speciale.
x) *transport rutier zonal de persoane* – transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în interiorul unei localităţi, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare, în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 48 din OG 27/2011 privind transporturile rutiere;
y) *utilizator al serviciului de transport public local* – persoana fizică sau juridică beneficiară a unui serviciu de transport public local.

Art. 4. - Indiferent de forma de gestiune a serviciului de transport public local, efectuarea sa se va realiza în condiţii de siguranţă rutieră, calitate şi confort şi în concordanţă cu interesul general al utilizatorilor/călătorilor din orașul Bocșa, în conformitate cu legislaţia în vigoare.

CAPITOLUL II
Efectuarea transportului public local

SECŢIUNEA 1
Principiile şi obiectivele efectuării transportului public local

Art. 5. - Transportul public local se efectuează numai în condiţiile respectării prevederilor Legii serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007 cu modificările şi completările ulterioare, ale Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 27/2011, cu modificările şi completările ulterioare, ale reglementărilor naţionale şi ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum şi ale acordurilor şi convenţiilor internaţionale la care România este parte.

Art. 6. - (1) Transportul public local se poate efectua numai cu vehicule rutiere, denumite generic mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor specifice în vigoare, având inspecţia tehnică periodică valabilă, acestea fiind clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare.

(2) Pentru accesul la infrastructura rutieră, vehiculele rutiere fabricate în ţară sau în străinătate, înmatriculate sau care urmează să fie înmatriculate în România, sunt supuse

omologării în vederea înmatriculării ori înregistrării şi/sau inspecţiei tehnice periodice, după caz, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(3) Transportul public local de persoane se efectuează numai cu vehicule rutiere destinate prin construcţie tipului respectiv de transport şi, după caz, dotate cu tahografe şi limitatoare de viteză, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Art. 7. - Transportul public local se efectuează cu respectarea ansamblului reglementărilor care contribuie la îmbunătăţirea siguranţei rutiere, referitoare la condiţiile pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport, infrastructura rutieră, persoanele cu atribuţii care concură la siguranţa circulaţiei şi ceilalţi participanţi la trafic.

Art. 8. - Efectuarea serviciului de transport public local trebuie să asigure:

a) creşterea nivelului de calitate al serviciului şi de confort al utilizatorilor serviciilor publice de transport public local de persoane prin curse regulate;
b) accesul la serviciile de transport public local şi protecţia categoriilor sociale defavorizate;
c) informarea publicului călător;
d) executarea transportului public local de persoane prin curse regulate în condiţii de regularitate, siguranţă şi confort;
e) corelarea capacităţii de transport cu fluxurile de călători existente;
f) continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

SECŢIUNEA a 2-a

Licenţe, autorizaţii şi alte documente
necesare pentru efectuarea transportului public local

Transportul public local de persoane prin curse regulate

Art. 9. - Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează numai de către operatorii de transport rutier care deţin licenţă de traseu valabilă.

Art. 10. Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează pe raza administrativ-teritorială a oraşului Bocşa.

Art. 11. - Operatorii de transport rutier au obligaţia de a deţine la bordul mijlocului de transport în comun, pe toată durata transportului public de persoane prin curse regulate, următoarele documente:

a) licenţa de traseu şi caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenţei;
b) programul de circulaţie;
c) copia conformă a licenţei comunitare;

d) legitimaţia de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al operatorului de transport rutier/transportatorului autorizat;
e) contractul de leasing în original ori o copie conformă cu originalul, în cazul în care autobuzul este utilizat în baza unui asemenea contract;
f) actul prin care se dovedeşte dreptul de muncă în România, în cazul conducătorilor auto străini;
g) asigurarea pentru persoanele transportate şi bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina operatorului de transport rutier/transportatorului autorizat, în copie;
h) certificatul de competenţă profesională al conducătorului auto pentru transportul rutier public de persoane, valabil, după caz.

Art. 12. - Licenţa de traseu se eliberează de către autoritatea de autorizare constituită în cadrul UAT Bocșa pentru traseele cuprinse în programele de transport rutier de persoane prin curse regulate, însoţită de caietul de sarcini al acesteia şi de programul de circulaţie.

Art. 13. - Licenţa de traseu se eliberează în numărul de exemplare corespunzător numărului mijloacelor de transport în comun utilizate pentru efectuarea tuturor curselor prevăzute în programul de circulaţie.

SECŢIUNEA a 3-a
Siguranţa rutieră

Art. 14. - În scopul prevenirii cauzelor generatoare de evenimente rutiere, operatorii de transport rutier/transportatorii autorizaţi care efectuează servicii de transport public local au obligaţia să adopte măsurile necesare pentru cunoaşterea, aplicarea şi respectarea reglementărilor legale privind siguranţa rutieră şi a condiţiilor pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport şi persoanele cu atribuţii care concură la siguranţa circulaţiei.

Art. 15. - Operatorii de transport rutier/transportatorii autorizaţi care efectuează servicii publice de transport local de persoane au următoarele îndatoriri:

1. să respecte reglementările legale privind omologarea, înmatricularea, efectuarea inspecţiilor tehnice periodice, repararea, întreţinerea, reglarea, modificarea constructivă şi reconstrucţia mijloacelor de transport;
2. să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naţionale de siguranţă rutieră şi de protecţie a mediului înconjurător, cu inspecţia tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă şi certificate/clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare;

3. în intervalul dintre două inspecţii tehnice periodice/revizii tehnice periodice, să asigure menţinerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranţa circulaţiei rutiere, protecţia mediului şi în categoria de folosinţă conform destinaţiei, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entităţi tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare şi dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislaţiei în vigoare;
4. să monteze, prin operatori economici autorizaţi, tahografe şi limitatoare de viteză cu aprobare de model la vehiculele pentru care acestea sunt obligatorii;
5. să nu permită plecarea în cursă a vehiculelor care au tahograful sau limitatorul de viteză defect, nesigilat ori fără suficiente foi de înregistrare pentru efectuarea întregului parcurs al transportului;
6. să informeze conducătorii mijloacelor de transport şi lucrătorii mobili cu privire la regulamentele interne ale întreprinderii şi prevederile relevante ale contractelor colective de muncă;
7. să verifice pe foile de înregistrare sau pe cartelele conducătorilor auto utilizate modul în care aceştia respectă prevederile legale în vigoare privind perioadele de conducere şi de odihnă şi să ia măsurile necesare pentru a împiedica repetarea unor nereguli în acest sens;
8. să verifice funcţionarea tahografului şi a limitatorului de viteză, inclusiv cu ocazia analizării diagramelor-tahograf sau a înregistrărilor stocate în memoria cardului conducătorului auto/tahografului digital, după caz;
9. să nu permită intervenţia persoanelor neautorizate asupra tahografelor şi a limitatoarelor de viteză;
10. să angajeze transporturile şi să întocmească programul de executare a transporturilor, astfel încât conducătorii mijloacelor de transport şi lucrătorii mobili să poată respecta prevederile legale privind timpul de lucru, de odihnă şi de repaus;
11. să se asigure că conducătorii mijloacelor de transport respectă normele de protecţie a muncii, protecţie a mediului, prevenire şi combatere a incendiilor, pe tot timpul efectuării transportului;
12. să permită efectuarea transporturilor numai cu respectarea maselor totale maxime autorizate de autoritatea competentă şi/sau în limita numărului de locuri înscris în certificatul de înmatriculare; să se asigure spaţii libere suficiente pentru transportul bagajelor pasagerilor şi să permită transportul mărfurilor/coletelor doar în limita spaţiilor disponibile;
13. să respecte procedurile ce trebuie urmate în caz de accident şi să aplice procedurile corespunzătoare pentru a preveni producerea unor noi accidente sau a unor încălcări grave ale regulilor de circulaţie;
14. să respecte şi să aplice reglementările legale în vigoare privind transportul rutier al mărfurilor periculoase;
15. să respecte întocmai legile şi reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

Art. 16. - Responsabilităţile ce revin persoanei desemnate să conducă permanent şi efectiv activitatea de transport sunt cele stabilite prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea şi atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere.

Art. 17. - Sarcinile consilierului de siguranţă sunt cele prevăzute în Regulamentul pentru desemnarea, pregătirea profesională şi examinarea consilierilor de siguranţă pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcţiilor şi turismului nr. 1.044/2003, cu modificările şi completările ulterioare.

Art. 18. - Conducătorii mijloacelor de transport au următoarele atribuţii şi responsabilităţi:

1. să se prezinte pentru efectuarea examinării medicale şi psihologice, iniţială şi periodică, şi să respecte recomandările comisiilor medicale şi psihologice;
2. să respecte normele şi regulile privind conducerea în condiţii de siguranţă rutieră şi conduita preventivă;
3. să respecte regulile privind prevenirea accidentelor de muncă în circulaţia rutieră;
4. să respecte regulile privind încărcarea, repartizarea încărcăturii, asigurarea şi fixarea mărfurilor transportate;
5. să cunoască şi să respecte măsurile ce trebuie luate după un accident sau incident în ceea ce priveşte asigurarea vehiculului, protecţia personală şi a celorlalţi participanţi la trafic, protecţia mediului, protecţia bunurilor;
6. să respecte perioadele de conducere şi perioadele de odihnă, conform reglementărilor legale în vigoare, şi să utilizeze corect tahograful;
7. să nu intervină asupra tahografului sau a limitatorului de viteză pentru scoaterea acestora din uz sau modificarea caracteristicilor de funcţionare;
8. să respecte întocmai legile şi reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

Art. 19. - Operatorii de transport rutier/transportatorii autorizaţi care efectuează servicii de transport public local de persoane vor întreprinde o investigaţie pe linie administrativă în toate cazurile de accidente de circulaţie în care au fost angajate vehiculele utilizate, indiferent de gravitatea accidentului.

Art. 20. - Rezultatele cercetării administrative vor sta la baza adoptării măsurilor ce se impun pentru eliminarea repetării cauzelor generatoare de evenimente rutiere.

SECȚIUNEA a 4-a

Condiţii privind efectuarea transportului public local de persoane

Transportul public local de persoane prin curse regulate

Art. 21. (1) - Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care:

a) se efectuează de către un operator de transport rutier pe trasee cu programe de circulație prestabilite;
b) se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a orașului Bocșa;
c) se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing;
d) persoanele transportate sunt îmbarcate/debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații;
e) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier încasează de la călători un tarif de transport pe baza titlurilor de călătorie;
f) se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini elaborate și eliberate în condițiile prezentului regulament.

(2) Operatorii de transport rutier/transportatorii autorizaţi vor efectua serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu respectarea următoarelor obligaţii:

1. să asigure afişarea la părţile din faţă şi laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului şi a capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afişa cel puţin indicativul traseului. Elementele de informare menţionate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiţii de vizibilitate scăzută;
2. în salonul mijlocului de transport va fi asigurată informarea publicului călător prin mijloace vizuale şi sonore cu privire la denumirea staţiei care urmează şi la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;
3. să asigure afişarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărţii schematice care să permită vizualizarea traseului şi a reţelei de trasee, a instrucţiunilor privind modul de desfăşurare a transportului, a obligaţiilor publicului călător şi a altor informaţii de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare;
4. să asigure vânzarea titlurilor de călătorie în locațiile stabilite de comun acord cu autoritatea administraţiei publice locale şi nominalizate într-o anexă la contractul de delegare a gestiunii;
5. în staţiile din programul de circulaţie, să asigure afişarea codului traseului, a intervalelor de succedare a curselor, precum şi a hărţilor simplificate cu indicarea traseelor şi staţiilor pentru informarea publicului călător;

6. să emită abonamente de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;
7. să asigure accesul liber şi nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilităţi/gratuităţi la transport;
8. să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;
9. mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu dizabilități, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în braţe și să permită îmbarcarea/debarcarea persoanelor cu dizabilități;
10. să supravegheze urcarea şi coborârea călătorilor, să nu plece cu mijlocul de transport din staţii cu uşile deschise sau cu călători aflaţi pe scările acestuia, precum şi cu călători agăţaţi de exteriorul caroseriei;
11. să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări, ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;
12. să nu îmbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport;
13. să asigure spaţiile necesare pentru bagajele de mână ale călătorilor;
14. să îmbarce/debarce călători numai în staţiile special amenajate, prevăzute în programul de circulaţie;
15. să utilizeze numai titluri de călătorie cu regim special, agreate de autoritatea administraţiei publice locale;
16. să nu permită transportul călătorilor decât pe baza titlurilor de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
17. să asigure călătorii şi bagajele acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport;
18. să ţină evidenţa curselor sosite şi plecate, la fiecare capăt de linie;
19. să asigure înlocuirea mijlocului de transport imobilizat pe traseu;
20. să asigure, prin dispecerate şi dotări speciale, urmărirea şi coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenţie şi de depanare, precum şi aplicarea cu operativitate a măsurilor ce se impun în caz de eveniment, incident, accident sau alte situaţii care pot afecta desfăşurarea transportului, în vederea asigurării condiţiilor asumate privind regularitatea, siguranţa şi confortul;
21. să dispună de echipaje de intervenţie şi depanare dotate corespunzător pentru degajarea drumului public sau a căii de rulare în cazul defectării mijlocului de transport;
22. să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulaţie sau a unui traseu în caz de forţă majoră;

23. să asigure, zilnic şi ori de câte ori este nevoie, salubrizarea, spălarea şi dezinfectarea mijloacelor de transport;
24. să asigure condiţiile de execuţie a transportului în condiţii de regularitate, siguranţă şi confort;
25. mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalaţie de încălzire/condiţionare a aerului în stare de funcţionare;
26. să asigure aspectul estetic corespunzător al mijlocului de transport;
27. pe părţile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripţionată denumirea executantului transportului;
28. la bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace de prevenire şi combatere a incendiilor, precum şi ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;
29. mijloacele de transport trebuie să aibă inspecţia tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen.

CAPITOLUL III
Drepturi şi obligaţii

Art. 22. - Operatorii de transport rutier/transportatorii autorizaţi, care desfăşoară activităţi de transport public local de persoane au următoarele drepturi, după caz:

a) să încaseze tarifele/costurile aferente transportului public local de persoane prin curse regulate;
b) să actualizeze semestrial tarifele aferente transportului public local de persoane prin curse regulate cu rata inflaţiei;
c) să includă în tarifele de transport percepute călătorilor primele de asigurare pentru aceştia şi pentru bagajele lor, precum şi pentru riscurile ce pot decurge din efectuarea operaţiunilor de transport, în cazul transportului public local de persoane prin curse regulate;
d) să utilizeze patrimoniul propriu sau pus la dispoziţie pentru asigurarea serviciului public local de călători prin curse regulate;
e) să utilizeze infrastructura tehnico-edilitară a sistemului de transport public local de persoane, în condiţiile stabilite conform contractului de delegare a gestiunii, după caz;
f) să beneficieze de o despăgubire adecvată şi efectivă pentru prejudiciile aduse în caz de modificare unilaterală a contractului de delegare a gestiunii de către delegatar, fără respectarea termenelor şi condiţiilor prevăzute în acesta;
g) să ceară întreruperea serviciului în cazul în care continuarea activităţii ar conduce la crearea de prejudicii importante patrimoniului încredinţat spre gestionare;
h) să se adreseze instanţei competente în cazul nerespectării obligaţiilor contractuale de către autorităţile administraţiei publice locale, conform legislaţiei în vigoare.

Art. 23. - Suplimentar faţă de obligaţiile ce decurg din prevederile secţiunilor a 3-a şi a 4-a ale cap. II, operatorii de transport rutier şi, după caz, transportatorii autorizaţi au următoarele obligaţii:

a) să respecte întocmai legile şi reglementările specifice fiecărei categorii de transport pe care o execută;
b) să efectueze serviciul conform prevederilor contractuale;
c) să respecte sarcinile asumate potrivit contractului de delegare a gestiunii serviciului sau contractului de transport încheiat cu beneficiarul, după caz;
d) să respecte indicatorii de performanţă şi de calitate stabiliţi prin contractul de delegare a gestiunii prin contractul de transport încheiat cu beneficiarul;
e) să permită accesul liber şi nediscriminatoriu al utilizatorilor la serviciul de transport public local ;
f) să asigure respectarea drepturilor utilizatorilor în efectuarea serviciului de transport public local ;
g) să efectueze transportul public de persoane prin curse regulate, conform prevederilor programului de circulaţie, în condiţii de calitate, siguranţă, regularitate şi confort;
h) să asigure continuitatea serviciului de transport public de persoane prin curse regulate;
i) să coreleze capacitatea de transport cu fluxurile de călători existente;
j) să fundamenteze şi să supună aprobării UAT Bocșa tarifele ce vor fi utilizate în activitatea de transport public local de persoane prin curse regulate;
k) să nu încarce în mod artificial costurile serviciului;
l) să pună la dispoziţia publicului călător mijloace de transport care să îndeplinească condiţiile impuse de legislaţia în vigoare privind siguranţa circulaţiei şi protecţia mediului;
m) să efectueze întreţinerea curentă, reparaţiile curente şi accidentale care se impun, în limita bugetului aprobat, la bunurile concesionate, conform programelor de întreţinere, reparaţii, dotări şi investiţii aprobate de acesta;
n) să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiţii din surse proprii, precum şi diferenţa de tarif pentru protecţie socială, conform legislaţiei în vigoare, pentru a fi supuse aprobării Consiliului Local al UAT Bocșa;
o) în cazul în care sesizează existenţa sau posibilitatea existenţei unei cauze de natură să conducă la reducerea activităţii, să notifice de îndată acest fapt Consiliului Local al UAT Bocșa, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuităţii activităţii;
p) să încheie şi să onoreze contractele de asigurări pentru mijloacele de transport deţinute, precum şi asigurarea călătorilor şi bunurilor acestora, conform prevederilor legislaţiei în vigoare privind asigurările;
q) să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulaţie, tarifele aplicate, precum şi modificarea acestora;
r) să aplice normele de protecţie a muncii specifice activităţii desfăşurate în cadrul serviciului contractat;

s) să asigure accesul organelor de control ale Consiliului Local al UAT Bocşa la informaţiile privind executarea serviciului concesionat şi modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente şi a bunurilor concesionate/închiriate, după caz;

t) să planifice efectuarea inspecţiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport, astfel încât să se asigure respectarea programului de circulaţie şi a prevederilor reglementărilor legale în vigoare privind siguranţa rutieră;

u) să deţină la sediul social următoarele documente, în funcţie de tipul de transport public local efectuat:
   - asigurarea pentru persoanele transportate şi bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina transportatorului;
   - cărţile de identitate ale vehiculelor, în original pentru cele deţinute în proprietate, respectiv în copie pentru cele deţinute în baza unui contract de leasing;
   - contractele de leasing pentru vehiculele utilizate;
   - avizele medicale şi psihologice valabile pentru persoanele desemnate să conducă permanent şi efectiv activitatea de transport rutier, precum şi pentru conducătorii auto;
   - toate documentele care atestă menţinerea condiţiilor iniţiale care au stat la baza eliberării licenţei comunitare/autorizaţiei de transport şi a delegării gestiunii, după caz;
   - documentele doveditoare din care să rezulte angajarea în condiţii legale a persoanelor cu funcţii care concură la siguranţa circulaţiei;
   - evidenţa şi planificarea inspecţiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport;
   - evidenţa accidentelor de circulaţie, documentele de cercetare administrativă a accidentelor de circulaţie, precum şi notele informative UAT Bocşa în cazul accidentelor grave de circulaţie;
   - alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;

v) să furnizeze UAT Bocşa respectiv autorităţilor de reglementare competente conform legii, informaţiile solicitate şi să asigure accesul la documentaţiile şi la actele individuale pe baza cărora prestează serviciul, necesare verificării şi evaluării modului de prestare a serviciului;

w) să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale şi/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin poliţe de asigurare;

x) să asigure finanţarea pregătirii profesionale şi efectuarea examinărilor medicale şi psihologice ale propriilor angajaţi;

y) să pună în aplicare metode performante de management, care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurenţiale impuse de normele legale în vigoare privind achiziţiile de lucrări sau bunuri;
z) să gestioneze serviciul public pe criterii de competitivitate şi eficienţă economică;
aa) să promoveze dezvoltarea, modernizarea şi exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat.

Art. 24. - (1) Principalele drepturi ale călătorilor/utilizatorilor sunt următoarele:
a) să beneficieze, liber şi nediscriminatoriu, de serviciul de transport public local;
b) să aibă acces la informaţiile publice cu privire la serviciul de transport public local. UAT Bocșa are obligaţia de a comunica informaţii cu privire la indicatorii de calitate ai serviciului, la structura tarifară şi la clauzele contractuale care sunt de interes public;
c) să le fie aduse la cunoştinţă hotărârile UAT Bocșa;
d) să conteste hotărârile Consiliului Local al UAT Bocșa, în vederea prevenirii sau reparării unui prejudiciu direct ori indirect provocat de acestea, în condiţiile legii;
e) să solicite şi să primească, în condiţiile legii, despăgubiri sau compensaţii pentru daunele provocate lor de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizaţi, prin nerespectarea obligaţiilor asumate prin contractele de atribuire a gestiunii;
f) să sesizeze UAT Bocșa orice deficienţe constatate în efectuarea serviciilor de transport public local şi să facă propuneri vizând înlăturarea acestora;
g) să renunţe, în condiţiile legii, la serviciile contractate;
h) să fie consultaţi, direct sau prin intermediul unor organizaţii neguvernamentale reprezentative, în procesul de elaborare şi adoptare a deciziilor, strategiilor şi reglementărilor privind serviciul de transport public local ;

(2) Anumite categorii de utilizatori, persoane fizice, beneficiază, în condiţiile legii, de facilităţi pentru plata serviciului de transport public local .

Art. 25. - Principalele obligaţii ale călătorilor/utilizatorilor sunt următoarele:
a) să deţină titluri de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege;
b) să achite costul titlurilor de călătorie valabile pentru călătoriile pe care le efectuează, conform tarifelor aprobate conform prevederilor legale în vigoare;
c) să achite, în termenele stabilite, contravaloarea serviciului furnizat/prestat pe baza contractelor/documentelor fiscale;
d) să nu aducă prejudicii bunurilor sistemelor de transport din domeniul public sau privat;
e) să aibă un comportament civilizat în raport cu personalul prestatorilor de servicii, precum şi cu ceilalţi utilizatori.

CAPITOLUL IV

Indicatori de performanţă

Art. 26. - (1) Indicatorii de performanţă privind efectuarea transportului public local de persoane sunt prevăzuţi în anexa 1 care face parte integrantă din prezentul Regulament și privesc:

1. Curse anulate sau neregulate - numărul de curse pe care operatorul le-a anulat sau a întârziat executarea transportului faţă de programul de circulaţie;
2. Trasee anulate pentru o perioadă de mai mult de 24 de ore - numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
3. Numărul de călători afectaţi de situaţiile prevăzute la pct. 1 şi 2;
4. Respectarea planului de servicii - numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulaţie;
5. Plângeri de la călători - numărul de plângeri/reclamaţii ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
   a) numărul de plângeri/reclamaţii justificate/fundamentate;
   b) numărul de plângeri/reclamaţii rezolvate;
   c) numărul de plângeri/reclamaţii la care călătorii nu au primit răspuns în termenul legal;
6. Protecţia mediului - numărul autovehiculelor atestate Euro 6/ecologice raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulaţie;
7. Vehicule - vechimea mijloacelor de transport şi dotările de confort pentru călători;
8. Penalităţi plătite – cuantumul penalităţilor plătite de către operatorul de transport pentru nerespectarea condiţiilor de calitate şi de mediu privind desfăşurarea transportului;
9. Respectarea prevederilor legale - numărul abaterilor constatate şi sancţionate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
10. Accidente în trafic - numărul de accidente de circulaţie produse din vina personalului propriu operatorului de transport;
11. Indicele de satisfacţie a pasagerilor – respectarea nivelului minim impus.

Art. 27. – (1) Compartimentele de specialitate din cadrul UAT Bocșa vor urmări și controla respectarea Indicatorilor de Performanţă;

(2) În efectuarea serviciului de transport public local se vor respecta indicatorii de performanţă prevăzuţi în prezentul regulamentul de transport. UAT Bocșa poate aproba și alţi indicatori, pe baza unor studii de necesitate și oportunitate, în care se va ţine seama de necesităţile comunităţilor locale, nivelul de dezvoltare a infrastructurii tehnico-edilitare, precum și de cerinţele reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor rutiere.

(3) În primul an de funcționare se va analiza îndeplinirea indicatorului "Indicele de satisfacție a călătorilor", urmând ca din al doilea an de contract să se stabilească nivelul minim acceptat al acestui indicator, precum și penalizările pentru neîndeplinirea lui.

(4) Nivelul indicatorilor de performanţă se va stabili anual pe principiul îmbunătăţirii continue a nivelului serviciului.

(5) UAT Bocșa stabileşte nivelul indicatorilor de performanţă ai serviciului de transport local pentru operatorul de transport şi preia atribuţiile de monitorizare a calităţii serviciului de transport public de la toate instituţiile şi compartimentele autorităţilor locale membre ale asociaţiei.

(5) În cazul nerespectării indicatorilor de performanță, compartimentele de specialitate din cadrul UAT Bocșa:

(a) vor informa la timp conducerea UAT Bocșa în legătură cu această nerespectare;
(b) vor propune aplicarea penalităţilor corespunzătoare, stipulate în contractul de delegare a gestiunii;

CAPITOLUL V

Răspunderi şi sancţiuni

Art. 28. - Încălcarea dispoziţiilor prezentului regulament-cadru atrage răspunderea disciplinară, patrimonială, civilă, contravenţională sau penală, după caz, în condiţiile Legii serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006 cu modificările şi completările ulterioare, ale Legii nr. 92/2007, precum şi ale actelor normative din domeniul transporturilor rutiere.

Art. 29. Încălcarea dispoziţiilor prezentului Regulament constituie contravenţie şi se sancţionează după cum urmează:

a) cu amendă de la 1.000 lei la 1.500 lei, nerespectarea dispoziţiilor art. 18 punctele 2, 3, 4, 5, art. 21 (2) punctele 1, 2, 3, 5, 13, 15, 27;
b) cu amendă de la 1.500 lei la 2.000 lei, pentru nerespectarea dispoziţiilor art.15 punctele 3, 7, 10, 12, 13, art. 18 punctele 1, art. 21 (2) punctele 4, 6, 7, 8, 14, 16, 18, 21, 23, 25, 26, art. 23 literele d, f, g, h, j, k, m, n, o, q, v;
c) cu amendă de la 2.000 lei la 2.500 lei, pentru nerespectarea dispoziţiilor art. 15 punctele 11, art. 21 (2) punctele 9, 10, 11, 12, 17, 19, 20, 22, 24, 28, 29, art. 23, literele l, p, r, t, u.

Art. 30. - (1) Constituie contravenţii următoarele fapte săvârşite de călători, persoane fizice care utilizează mijloacele de transport public local de călători:

a) călătoria fără titlu de călătorie valabil, nevalidat sau validat necorespunzător;

b) folosirea titlurilor de călătorie de tip abonament de către alte persoane decât titularii acestora, precum şi folosirea titlurilor de călătorie cu tarif redus sau acordate gratuit, de către alte persoane decât cele îndreptăţite să beneficieze de ele;
c) refuzul călătorului de a prezenta organului de control titlul de călătorie valabil. În acest caz pentru identificarea călătorului în scopul aplicării sancţiunii, organul de control poate apela în caz de nevoie la organele de poliţie, sau poliţişti locali care sunt obligaţi să-i acorde sprijin;
d) transmiterea, primirea şi folosirea titlurilor de călătorie validate deja, într-un mijloc de transport public de călători, de către călătorii care coboară, respectiv cei care urcă, pentru justificarea de către aceştia a călătoriei pe care o efectuează;
e) împiedicarea de către călători a deschiderii sau închiderii uşilor;
f) călătoria pe scările mijloacelor de transport public de călători sau pe părţile exterioare ale acestora;
g) introducerea şi transportul de către călători în mijlocul de transport public a bagajelor voluminoase (biciclete, saci, lăzi etc.);
h) introducerea şi transportul de către călători în mijlocul de transport public de persoane a păsărilor sau animalelor vii, altele decât câinii;
i) introducerea şi transportul de către călători în mijlocul de transport public de persoane, a unor substanţe inflamabile, explozive, radioactive, toxice ori a altor substanţe periculoase, precum şi a obiectelor voluminoase casante, care creează pericol de accidentare a călătorilor;
j) aplicarea de afişe sau inscripţionarea în scopuri publicitare sau de reclamă în interiorul sau exteriorul mijloacelor de transport public de călători, cu excepţia celor aprobate;
k) fumatul în mijlocul de transport public de călători;
l) deteriorarea, murdărirea ori inscripţionarea cu vopsea, carioca, graffiti, etc., a mijloacelor de transport;
m) aruncarea sau abandonarea deşeurilor rezultate din consumul de seminţe sau alte alimente în mijlocul de transport public de călători;
n) transportul de materiale sau alimente cu mirosuri neplăcute care deranjează călătorii;
o) urcarea în stare de ebrietate sau consumul de băuturi alcoolice în mijlocul de transport public de călători;
p) proferarea de injurii, insulte, expresii şi gesturi obscene la adresa călătorilor sau a personalului de bord;
q) atitudine jignitoare, insultare sau molestare organelor de control, precum şi luarea apărării călătorilor contravenienţi;
r) transportul cu mijloacele de transport public a câinilor periculoşi, conform caracteristicilor lor morfologice, și/sau asimilaţilor acestora conform reglementărilor legale, chiar dacă poartă botniţă şi sunt ţinuţi în zgardă, lesă sau ham, de către proprietarii lor ori de către deţinătorii lor temporari;

s) transportul cu mijloacele de transport public, a altor rase de câini, precum şi a celor agresivi sau cu potenţial agresiv, fără botniţe și fără a fi ţinuţi în lesă.

(2) Contravenţiile prevăzute la alin. (1) se sancţionează după cum urmează:

a) cu amendă de la 100 lei la 500 lei, contravenţiile prevăzute la lit. a) – s);

Art. 31. - Constituie contravenţie şi se sancționează cu amendă de la 300 lei la 375:

a) oprirea, sau staţionarea în staţiile de îmbarcare/debarcare a călătorilor şi capetele de traseu autorizate pentru transportul public de călători, a altor autovehicule decât cele prin care este efectuat serviciul de transport public local în orașul Bocșa;
b) oprirea sau staţionarea nejustificată pe banda de circulaţie destinată mijloacelor de transport public de călători.

Art. 32. - Constatarea contravenţiilor şi aplicarea sancțiunilor se fac de către reprezentanții împuterniciți ai UAT Bocșa.

Art. 33. - (1) Contravenienţii beneficiază de posibilitatea achitării a jumătate din minimul amenzii în termen de 48 de ore de la comunicarea Procesului-verbal de contravenţie.

(2) Împotriva Procesului-verbal de contravenţie se poate depune plângere la Judecătoria din Bocșa, în termen de 15 zile de la comunicare.

Art. 34. Amenzile se plătesc prin mijloace de plată online sau la casieria Serviciului impozite, taxe şi alte venituri din cadrul primăriei din orașul Bocșa.

CAPITOLUL VI
Tarife

Art.35. (1) Pentru eliberare documente, se vor percepe următoarele tarife:
- tarif eliberare licenţă de traseu şi caiet de sarcini al licenţei de traseu – 100 lei/ traseu pentru curse regulate;

- tarif eliberare licenţă de traseu şi caiet de sarcini al licenţei de traseu – 100 lei/ traseu pentru curse regulate speciale;

- tarif eliberare duplicat, ca urmare a pierderii, deteriorării licenţei de traseu şi a caietului de sarcini – 100 lei.

(2) Încasările realizate din aplicarea tarifelor prevăzute la alin.(1) se fac venit la bugetul asociaţiei şi nu intră în sfera de aplicare a taxei pe valoarea adăugată.

CAPITOLUL VII
Dispoziţii finale şi tranzitorii

Art.36. (1) Modelul licenţelor de traseu a serviciului de transport public local prin curse regulate şi a caietului de sarcini ale licenţelor de traseu sunt cele prevăzute în Ordinul nr.353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007, anexele nr. 2, 3 şi 4.
(2) Pierderea, deteriorarea sau sustragerea licenţelor de traseu se comunică de către operatorul de transport autorităţii de autorizare în termen de 15 zile de la data constatării, acestea înlocuindu-se cu un document nou, cu plata tarifelor aferente.
(3) Pierderea sau sustragerea licenţelor de traseu se publică în Monitorul Oficial al României, Partea a –III-a.

Art.37. Prezentul Regulament al serviciului de transport public local de persoane cu autobuze prin curse regulate intră în vigoare după aprobare sa de către Consiliul Local al UAT Bocșa, după această dată îşi încetează aplicabilitatea orice dispoziţii contrare.

Anexa 1 la Regulamentul pentru efectuarea transportului public local de persoane

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

pentru efectuarea transportului public local de persoane

Nr. Crt.	Denumirea indicatorului	Nivel indicator
1	Curse anulate sau neregulate - numărul de curse pe care operatorul le-a anulat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;	
2	Trasee anulate pentru o perioadă de mai mult de 24 de ore - numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;	
3	Numărul de călători estimaţi afectaţi de situaţiile prevăzute la pct. 1 şi 2, determinat pe baza fluxurilor de călători înregistrate;	
4	Respectarea planului de servicii - numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;	
5 **5.1** **5.2** **5.3**	Plângeri de la călători - numărul de plângeri/reclamaţii ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care: Numărul de plângeri/reclamaţii justificate din total reclamaţii înregistrate Numărul de plângeri/reclamaţii rezolvate din total reclamaţii justificate Numărul de plângeri/reclamaţii la care călătorii nu au primit răspuns în termenul legal	
6	Protecția mediului - numărul autovehiculelor atestate Euro 6/ecologice raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;	
7	Vehicule - vechimea mijloacelor de transport şi dotările de confort pentru călători	
8	Penalităţi plătite – cuantumul penalităţilor plătite de către operatorul de transport pentru nerespectarea condiţiilor de calitate şi de mediu privind desfăşurarea transportului	
9	Respectarea prevederilor legale - numărul abaterilor constatate şi sancţionate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale	
10	Accidente în trafic - numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu operatorului de transport;	
11	Indicele de satisfacție a pasagerilor – respectarea nivelului minim impus;	

Anexa 2 la Regulamentul pentru efectuarea transportului public local de persoane

Model de imprimat Format A4 hârtie verde cu fond stema României (*față*)

RO

ROMÂNIA

PRIMARIA ORAȘULUI BOCȘA

LICENȚĂ DE TRASEU

Seria: …. Nr.: ……

Servicii publice de transport local de persoane

Prezenta licență de traseu s-a eliberat operatorul de transport rutier:

_____

_____

_____

Valabil de la data de _____ până la data de _____

Eliberată în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane nr. …… din data …….

Emitent:

PRIMĂRIA
ORAȘUL BOCȘA

Data eliberării: .....

.....
Semnătură și ștampilă

Operatorul de transport rutier poate efectua servicii publice de transport local de persoane pe traseul menționat pe verso, numai cu autovehicule având capacitatea menționată în caietul de sarcini anexat și în conformitate cu acesta

(*verso*)

Traseul:

Seria …… Nr. ……

Anexa 3 la Regulamentul pentru efectuarea transportului public local de persoane

PRIMĂRIA **Operator de transport rutier**

ORAȘ BOCȘA **…….**

CAIET DE SARCINI AL LICENȚEI DE TRASEU

Seria …… Nr. ……[1]

Servicii publice de transport local de persoane

A. Denumirea traseului .....

Linia/Lungime traseu	Nr. stație	Denumire stație			
Zilele în care circulă	Intervalul de succedare a curselor	Nr. mijloace de transport	Capacitate (nr. locuri)	Plecări de la capetele de traseu	
				Prima	Ultima

B. Amenajările și dotările autovehiculului

……

……

Operator de transport PRIMĂRIA

…….. ……..

(semnătura și ștampila) (semnătura și ștampila)

[1] Se înscriu seria și numărul licenței de traseu