

CAIET DE SARCINI AL SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DIN AZUGA

CAPITOLUL I – DISPOZIȚII GENERALE

Art. 1 – Obiectul caietului de sarcini

- (1) Prezentul caiet de sarcini stabilește condițiile tehnice, operaționale și funcționale pentru organizarea și prestarea serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate în orașul Azuga.
- (2) Caietul de sarcini are ca obiect definirea cerințelor minime pe care operatorul concesionar trebuie să le respecte în vederea exploatării serviciului, în conformitate cu legislația aplicabilă și cu documentația aferentă serviciului.
- (3) Prevederile prezentului caiet de sarcini sunt obligatorii pentru operatorul concesionar pe întreaga durată a contractului de concesiune.
- (4) Prezentul caiet de sarcini stabilește cerințele minime obligatorii pentru organizarea și prestarea serviciului public de transport local, care vor fi avute în vedere la atribuirea contractului de concesiune și pe întreaga durată de executare a acestuia.

Art. 2 – Rolul caietului de sarcini în documentația serviciului

- (1) Caietul de sarcini face parte din documentația de atribuire a contractului de concesiune și constituie documentul principal care detaliază condițiile de prestare a serviciului public de transport local.
- (2) Caietul de sarcini se corelează cu:
 - a) regulamentul serviciului public de transport local;
 - b) contractul de concesiune;
 - c) anexele aferente acestora.
- (3) Caietul de sarcini dezvoltă prevederile regulamentului și stabilește cerințele concrete de organizare și exploatare a serviciului, fără a modifica natura juridică a raportului de concesiune.

Art. 3 – Domeniul de aplicare

- (1) Prezentul caiet de sarcini se aplică serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate organizat la nivelul orașului Azuga.
- (2) Prevederile caietului de sarcini sunt aplicabile operatorului concesionar, autorității administrației publice locale și, după caz, altor entități implicate în organizarea și funcționarea serviciului.
- (3) Caietul de sarcini reglementează condițiile generale de prestare a serviciului, urmând ca detaliile operaționale specifice să fie stabilite prin anexele la contractul de concesiune.

Art. 4 – Caracterul obligatoriu al prevederilor

- (1) Prevederile prezentului caiet de sarcini au caracter obligatoriu pentru operatorul concesionar și constituie parte integrantă a contractului de concesiune.

(2) Operatorul nu poate invoca lipsa unor prevederi exprese pentru a se exonera de la îndeplinirea obligațiilor care rezultă din natura serviciului public sau din documentația aferentă acestuia.

(3) În cazul unor necorelări între documentele aferente serviciului, acestea se interpretează în sensul asigurării prestării serviciului în condiții de legalitate, continuitate și funcționalitate.

Art. 5 – Corelarea cu legislația și documentația serviciului

(1) Prezentul caiet de sarcini se aplică în conformitate cu legislația națională și europeană aplicabilă în materia serviciilor comunitare de utilități publice, transportului rutier și concesiunilor de servicii.

(2) Prevederile caietului de sarcini se completează cu dispozițiile regulamentului serviciului public de transport local și cu cele ale contractului de concesiune.

(3) În cazul modificării cadrului legal aplicabil, prevederile caietului de sarcini se interpretează și se aplică în conformitate cu noile dispoziții legale.

Art. 6 – Principii generale de aplicare

(1) Prezentul caiet de sarcini se aplică în concordanță cu principiile stabilite prin regulamentul serviciului public de transport local, inclusiv cele privind continuitatea, adaptabilitatea, accesibilitatea, eficiența economică și nediscriminarea.

(2) Cerințele prevăzute în caietul de sarcini urmăresc asigurarea unui echilibru între:

a) necesitatea furnizării unui serviciu public adecvat nevoilor comunității;

b) condițiile reale de operare ale serviciului;

c) caracterul de concesiune al serviciului, inclusiv asumarea riscului operațional de către operator.

(3) Prezentul caiet de sarcini nu poate fi interpretat în sensul modificării naturii juridice a serviciului sau a raportului de concesiune stabilit de autoritatea administrației publice locale.

Art. 7 – Interpretarea obligațiilor operatorului

(1) Operatorul nu poate invoca lipsa unor prevederi exprese într-unul dintre documentele care reglementează serviciul pentru a se exonera de la îndeplinirea obligațiilor care rezultă din natura serviciului public, din scopul acestuia sau din ansamblul documentației aprobate.

(2) Obligațiile operatorului se interpretează în mod cumulativ, în raport cu prevederile prezentului caiet de sarcini, ale regulamentului serviciului și ale contractului de concesiune.

CAPITOLUL II – DESCRIEREA SERVICIULUI

Art. 8 – Natura serviciului

(1) Serviciul care face obiectul prezentului caiet de sarcini este serviciul public de transport local de persoane prin curse regulate organizat la nivelul orașului Azuga.

(2) Serviciul public de transport local reprezintă un serviciu comunitar de utilități publice, organizat în vederea satisfacerii nevoilor de mobilitate ale populației, în condiții de continuitate, regularitate, siguranță și eficiență.

(3) Serviciul se prestează în regim de gestiune delegată, prin concesiunarea dreptului de exploatare către un operator economic, în condițiile legislației aplicabile.

Art. 9 – Scopul serviciului

(1) Scopul serviciului public de transport local este asigurarea mobilității persoanelor în interiorul orașului Azuga, prin conectarea principalelor zone de interes ale localității.

(2) Serviciul urmărește, în principal:

- a) asigurarea accesului populației la infrastructura de transport, inclusiv la transportul feroviar;
- b) deservirea zonelor rezidențiale și a punctelor de interes public;
- c) facilitarea accesului către zonele turistice și de agrement;
- d) reducerea dependenței de transportul individual și creșterea accesibilității la nivel local.

(3) Serviciul public de transport local contribuie la dezvoltarea mobilității durabile și la utilizarea eficientă a infrastructurii existente.

Art. 10 – Specificul local al serviciului

(1) Organizarea și prestarea serviciului public de transport local se realizează ținând seama de particularitățile geografice și funcționale ale orașului Azuga.

(2) Orașul Azuga are o structură lineară, dezvoltată de-a lungul unei văi, cu o distribuție a zonelor de interes pe direcția acesteia.

(3) Principalele fluxuri de deplasare sunt orientate între zonele situate în interiorul localității și infrastructura de transport național, în special drumul național DN1 și rețeaua feroviară.

(4) Serviciul de transport local trebuie să asigure conexiuni eficiente între:

- a) zonele rezidențiale;
- b) infrastructura de transport (inclusiv gara);
- c) zonele turistice și de agrement;
- d) alte puncte de interes relevante pentru comunitate.

(5) Organizarea serviciului trebuie să țină cont de variațiile de cerere generate de specificul turistic al localității, inclusiv de sezonabilitate, perioadele de vârf și fluctuațiile de trafic.

(6) În exploatarea serviciului se vor avea în vedere condițiile de trafic specifice zonei, inclusiv circulația pe drumuri naționale intens utilizate.

Art. 11 – Aria de operare

(1) Serviciul public de transport local se desfășoară, în principal, pe teritoriul administrativ al orașului Azuga.

(2) Traseele serviciului sunt stabilite astfel încât să asigure acoperirea principalelor zone de interes ale localității, în condițiile programului de transport aprobat.

(3) În situații justificate din punct de vedere operațional sau al siguranței circulației, traseele pot include porțiuni limitate situate în afara unității administrativ-teritoriale, cu respectarea prevederilor legale aplicabile și a condițiilor stabilite de autoritatea administrației publice locale.

(4) Orice extindere sau modificare a ariei de operare se realizează cu aprobarea autorității administrației publice locale, în condițiile prezentului caiet de sarcini și ale documentației serviciului.

Art. 12 – Infrastructura de încărcare

- (1) Operatorul concesionar are obligația de a asigura utilizarea, exploatarea și operarea curentă a infrastructurii de încărcare, inclusiv programarea încărcărilor, monitorizarea funcționării și utilizarea eficientă a acestora.
- (2) Costurile cu energia electrică necesară încărcării autobuzelor sunt suportate de operatorul concesionar.
- (3) Autoritatea administrației publice locale asigură punerea la dispoziție a infrastructurii de încărcare în stare de funcționare, fără a interveni în operarea curentă a acestora.

CAPITOLUL III – ORGANIZAREA SERVICIULUI

Art. 13 – Forma de gestiune a serviciului

- (1) Serviciul public de transport local de persoane în orașul Azuga se organizează în regim de gestiune delegată, prin concesionarea serviciului către un operator economic, în condițiile legislației aplicabile.
- (2) Delegarea gestiunii serviciului se realizează în baza unui contract de concesiune atribuit prin procedură competitivă, cu respectarea principiilor transparenței, tratamentului egal și utilizării eficiente a resurselor publice.
- (3) Contractul de concesiune conferă operatorului dreptul de exploatare a serviciului, în condițiile stabilite de autoritatea administrației publice locale.

Art. 4 – Autorizații și licențe

- (1) Operatorul concesionar are obligația de a deține, pe întreaga durată a contractului, toate autorizațiile, licențele și atestatele prevăzute de legislația în vigoare pentru prestarea serviciului de transport public de persoane.
- (2) În mod obligatoriu, operatorul trebuie să dețină licență de transport și licențe de traseu valabile, în conformitate cu reglementările aplicabile.
- (3) Lipsa, suspendarea sau retragerea acestor autorizații constituie neîndeplinire a obligațiilor contractuale și poate conduce la aplicarea de sancțiuni sau la încetarea contractului, în condițiile legii.

Art. 15 – Rolul autorității administrației publice locale

- (1) Autoritatea administrației publice locale a orașului Azuga are rolul de a organiza, reglementa, monitoriza și controla serviciul public de transport local.
- (2) În exercitarea atribuțiilor sale, autoritatea:
 - a) stabilește structura serviciului și condițiile de prestare;
 - b) aprobă programul de transport și modificările acestuia;
 - c) stabilește cerințele minime privind prestarea serviciului;
 - d) monitorizează modul de îndeplinire a obligațiilor asumate de operator;
 - e) aplică măsuri corective și sancțiuni, în condițiile documentației serviciului.
- (3) Autoritatea administrației publice locale nu intervine în organizarea internă a operatorului, cu excepția aspectelor care țin de respectarea obligațiilor contractuale și de asigurarea interesului public.

Art. 16– Rolul operatorului concesionar

(1) Operatorul concesionar are obligația de a organiza și presta serviciul public de transport local în conformitate cu prevederile prezentului caiet de sarcini, ale regulamentului și ale contractului de concesiune.

(2) Operatorul asigură exploatarea efectivă a serviciului, inclusiv organizarea activității de transport, utilizarea mijloacelor de transport și gestionarea resurselor necesare.

(3) Operatorul răspunde pentru modul de prestare a serviciului și pentru respectarea obligațiilor asumate în cadrul documentației serviciului.

(4) Operatorul concesionar are obligația de a asigura personalul necesar pentru prestarea serviciului, incluzând cel puțin:

a) conducători auto calificați, deținători ai permiselor și atestatelor profesionale necesare;

b) o persoană desemnată pentru coordonarea activității de transport (manager de transport sau echivalent);

c) personal pentru activități de dispecerat și/sau coordonare operațională, adaptat dimensiunii serviciului.

Structura exactă a personalului este responsabilitatea operatorului, cu respectarea cerințelor legale aplicabile.

(5) Operatorul concesionar are obligația de a asigura toate dotările tehnice necesare prestării serviciului în condiții de siguranță și continuitate, inclusiv sisteme de comunicare, monitorizare și, după caz, sisteme de informare a călătorilor.

Dotările utilizate trebuie să fie conforme cu cerințele legale și adecvate specificului serviciului.

Art. 17 – Baza operațională

(1) Operatorul concesionar are obligația de a asigura, pe cheltuiala proprie, spațiile necesare pentru parcare, gararea și, după caz, întreținerea curentă a mijloacelor de transport utilizate în prestarea serviciului.

(2) Autoritatea administrației publice locale nu are obligația de a pune la dispoziția operatorului spații pentru aceste activități, cu excepția situațiilor expres prevăzute prin contract.

(3) Operatorul are obligația de a face dovada existenței acestor spații la momentul începerii prestării serviciului.

Art. 18 – Principiul riscului operațional

(1) Exploatarea serviciului public de transport local se realizează de către operator pe riscul și răspunderea sa operațională, în condițiile contractului de concesiune.

(2) Operatorul își asumă riscurile asociate exploatării serviciului, inclusiv riscurile legate de cererea de transport și de veniturile obținute din prestarea serviciului.

(3) Autoritatea administrației publice locale nu garantează operatorului un nivel minim de venit și nu asigură acoperirea costurilor de operare, cu excepția situațiilor prevăzute expres de lege.

(4) Organizarea serviciului și stabilirea cerințelor prin prezentul caiet de sarcini urmăresc asigurarea unui echilibru între interesul public și caracterul de concesiune al serviciului.

CAPITOLUL IV – PROGRAMUL DE TRANSPORT

Art. 19 – Rolul programului de transport

- (1) Programul de transport reprezintă instrumentul principal de organizare operațională a serviciului public de transport local de persoane în orașul Azuga.
- (2) Programul de transport stabilește modul concret de desfășurare a serviciului și are caracter obligatoriu pentru operatorul concesionar.
- (3) Programul de transport face parte din documentația serviciului și este anexă la contractul de concesiune.

Art. 20 – Structura programului de transport

- (1) Programul de transport cuprinde, după caz:
 - a) traseele de transport;
 - b) stațiile și punctele de oprire;
 - c) capetele de traseu și punctele de întoarcere;
 - d) programul de circulație și intervalele orare de operare.
- (2) Traseele sunt stabilite de autoritatea administrației publice locale și pot include segmente comune, în vederea eficientizării serviciului.
- (3) Stațiile sunt stabilite prin programul de transport, operatorul având posibilitatea de a propune modificări, care se aprobă de autoritate.

Art. 21 – Organizarea traseelor

- (1) Serviciul public de transport local se organizează pe baza unui număr minim de trasee stabilit de autoritatea administrației publice locale, în funcție de necesitățile comunității.
- (2) Traseele au, de regulă, structură de tip buclă, cu circulație dus-întors pe același traseu, putând include porțiuni comune.
- (3) Traseele sunt stabilite prin programul de transport și pot fi modificate de autoritatea administrației publice locale, în funcție de necesitățile de mobilitate și de condițiile de operare.
- (4) În situații justificate din punct de vedere operațional sau al siguranței circulației, traseele pot include porțiuni limitate situate în afara unității administrativ-teritoriale, în condițiile legii.

Art. 22 – Nivelurile de servicii

- (1) Programul de transport este structurat pe niveluri de servicii stabilite de autoritatea administrației publice locale.
- (2) Nivelurile de servicii includ:
 - a) nivelul minim al serviciului, care asigură funcționarea de bază a transportului public local;
 - b) nivelul extins al serviciului, rezultat din suplimentarea programului în funcție de cerere;
 - c) niveluri adaptate în funcție de sezonabilitate, perioade de vârf, weekend sau alte situații specifice.
- (3) Nivelurile de servicii sunt stabilite și ajustate în funcție de evoluția cererii și de specificul localității.

Art. 23 – Programul de circulație

- (1) Programul de circulație stabilește orarul de funcționare al serviciului și distribuția curselor.
- (2) Programul de circulație poate varia în funcție de:

- a) sezonabilitatea specifică localității;
- b) fluxurile de turiști;
- c) zilele lucrătoare și zilele de weekend;
- d) perioadele de vacanță sau alte situații specifice.

Art. 24 – Modificarea programului de transport

- (1) Programul de transport poate fi modificat de autoritatea administrației publice locale, în funcție de necesitățile serviciului.
- (2) Modificările programului de transport se realizează:
 - a) prin dispoziție a primarului, în cazul modificărilor care nu depășesc 10% din volumul total de operare exprimat în kilometri;
 - b) prin hotărâre a Consiliului Local, în cazul modificărilor care depășesc acest prag sau care au caracter structural.
- (3) Modificările aprobate prin dispoziție a primarului au caracter temporar și pot fi ulterior consolidate prin hotărâre a Consiliului Local.

Art. 25 – Notificarea operatorului

- (1) Operatorul concesionar este notificat cu privire la modificările programului de transport cu un termen de preaviz de minimum 5 zile calendaristice.
- (2) În situații urgente sau neprevăzute, modificările pot fi aplicate fără respectarea termenului prevăzut la alin. (1), cu informarea imediată a operatorului.

Art. 26 – Actualizarea programului de transport

- (1) Programul de transport, în calitate de anexă la contractul de concesiune, se actualizează în condițiile stabilite prin prezentul caiet de sarcini și prin documentația serviciului.
- (2) Actualizarea programului de transport nu afectează natura juridică a contractului de concesiune și nu necesită modificarea acestuia, cu excepția situațiilor în care modificările au impact asupra elementelor esențiale ale contractului.

CAPITOLUL V – CERINȚE PRIVIND EXPLOATAREA SERVICIULUI

Art. 27 – Cadrul general de exploatare a serviciului

- (1) Operatorul concesionar are obligația de a asigura exploatarea serviciului public de transport local în conformitate cu programul de transport aprobat, cu prevederile prezentului caiet de sarcini, ale regulamentului și ale contractului de concesiune.
- (2) Exploatarea serviciului se realizează în condiții de continuitate, regularitate, siguranță și adaptabilitate, în raport cu necesitățile comunității și cu specificul localității.
- (3) Operatorul organizează activitatea de transport în mod autonom, în limitele stabilite prin documentația serviciului, fiind responsabil pentru modul de utilizare a resurselor și pentru îndeplinirea obligațiilor asumate.

Art. 28 – Continuitatea serviciului

- (1) Operatorul are obligația de a asigura prestarea serviciului fără întreruperi nejustificate, pe întreaga durată a programului de transport.

(2) În cazul apariției unor disfuncționalități, avarii sau alte situații care afectează desfășurarea serviciului, operatorul are obligația de a lua măsuri imediate pentru menținerea sau reluarea prestării acestuia.

(3) În vederea asigurării continuității serviciului, operatorul trebuie să dispună de soluții organizatorice adecvate, inclusiv utilizarea unor mijloace de transport de rezervă sau a unor soluții echivalente.

Art. 29 – Regularitatea serviciului

(1) Operatorul are obligația de a asigura desfășurarea serviciului în mod regulat, în conformitate cu programul de transport aprobat.

(2) Operatorul organizează activitatea astfel încât să fie respectate traseele, stațiile și programul de circulație, în condiții de predictibilitate pentru utilizatori.

(3) Operatorul are obligația de a lua măsuri pentru reducerea abaterilor de la programul de transport și pentru menținerea unei funcționări coerente a serviciului.

Art. 30 – Siguranța exploatării serviciului

(1) Operatorul are obligația de a presta serviciul public de transport local în condiții de siguranță pentru călători, personal și participanții la trafic.

(2) Exploatarea serviciului se realizează cu respectarea normelor legale privind transportul rutier, siguranța circulației și protecția utilizatorilor.

(3) Operatorul organizează activitatea de transport astfel încât să prevină situațiile care pot afecta siguranța serviciului și să reducă riscurile asociate exploatării acestuia.

Art. 31 – Adaptarea serviciului la cerere

(1) Operatorul are obligația de a adapta modul de exploatare a serviciului în funcție de condițiile reale de operare și de cererea de transport, în limitele stabilite de autoritatea administrației publice locale.

(2) Adaptarea serviciului se realizează prin:

a) organizarea eficientă a activității de transport;

b) utilizarea adecvată a mijloacelor de transport și a resurselor disponibile;

c) propunerea de ajustări ale programului de transport, în funcție de evoluția cererii.

(3) În exploatarea serviciului, operatorul va avea în vedere particularitățile locale, inclusiv:

a) variațiile de trafic specifice rețelei rutiere utilizate;

b) condițiile de circulație pe drumuri intens utilizate;

c) variațiile sezoniere generate de activitatea turistică;

d) alte situații care pot influența desfășurarea serviciului.

Art. 32 – Corelarea exploatării cu documentația serviciului

(1) Exploatarea serviciului se realizează în mod integrat, cu respectarea prevederilor prezentului caiet de sarcini, ale regulamentului și ale contractului de concesiune.

(2) Operatorul are obligația de a corela organizarea activității de transport cu cerințele stabilite de autoritatea administrației publice locale și cu evoluția condițiilor de operare.

(3) În cazul unor situații neprevăzute, operatorul are obligația de a acționa în sensul asigurării continuității și funcționalității serviciului.

CAPITOLUL VI – MIJLOACE DE TRANSPORT

Art. 33 – Cerințe generale privind mijloacele de transport

- (1) Operatorul concesionar are obligația de a utiliza mijloace de transport adecvate pentru prestarea serviciului public de transport local, în conformitate cu cerințele prezentului caiet de sarcini și ale documentației serviciului.
- (2) Mijloacele de transport utilizate trebuie să fie compatibile cu specificul serviciului și să permită desfășurarea acestuia în condiții de continuitate, siguranță și eficiență.
- (3) În exploatarea serviciului vor fi utilizate, cu prioritate, mijloacele de transport puse la dispoziție de autoritatea administrației publice locale, în condițiile contractului de concesiune.

Art. 34 – Caracteristicile generale ale mijloacelor de transport

- (1) Mijloacele de transport utilizate în cadrul serviciului sunt autobuze electrice, destinate transportului public de persoane în mediul urban.
- (2) Autobuzele utilizate trebuie să fie corespunzătoare din punct de vedere tehnic și funcțional, astfel încât să permită operarea pe traseele stabilite și să răspundă cerințelor de transport ale comunității.
- (3) Operatorul are obligația de a utiliza mijloacele de transport în conformitate cu destinația acestora și cu cerințele stabilite de autoritatea administrației publice locale.

Art. 35 – Starea tehnică și siguranța mijloacelor de transport

- (1) Operatorul are obligația de a asigura menținerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, care să permită exploatarea în condiții de siguranță.
- (2) Mijloacele de transport utilizate trebuie să respecte cerințele legale privind circulația pe drumurile publice și transportul de persoane.
- (3) Operatorul răspunde pentru efectuarea la timp a operațiunilor de întreținere, revizie și reparație necesare pentru menținerea stării de funcționare a mijloacelor de transport.

Art. 36 – Utilizarea eficientă a mijloacelor de transport

- (1) Operatorul organizează utilizarea mijloacelor de transport astfel încât să asigure prestarea serviciului în condiții de eficiență și continuitate.
- (2) Utilizarea mijloacelor de transport trebuie corelată cu programul de transport și cu cererea de transport, în vederea optimizării exploatării serviciului.
- (3) Operatorul are obligația de a asigura o utilizare adecvată a resurselor disponibile, inclusiv în ceea ce privește gestionarea capacității de transport.

Art. 37 – Asigurarea funcționării în sistem electric

- (1) Exploatarea mijloacelor de transport se realizează în corelare cu infrastructura de încărcare disponibilă și cu specificul tehnic al autobuzelor electrice.
- (2) Operatorul are obligația de a organiza activitatea astfel încât să asigure continuitatea serviciului, inclusiv prin planificarea adecvată a ciclurilor de încărcare.
- (3) Utilizarea infrastructurii de încărcare se realizează în condițiile stabilite prin documentația serviciului și prin contractul de concesiune.

Art. 38 – Soluții de rezervă și continuitate operațională

- (1) Operatorul are obligația de a asigura soluții adecvate pentru menținerea continuității serviciului în cazul indisponibilității unor mijloace de transport.
- (2) Soluțiile prevăzute la alin. (1) pot include utilizarea unor mijloace de transport de rezervă sau alte măsuri organizatorice echivalente.
- (3) Organizarea soluțiilor de rezervă trebuie să asigure reluarea rapidă a serviciului și limitarea impactului asupra utilizatorilor.

Art. 39 – Corelarea cu documentația serviciului

- (1) Utilizarea mijloacelor de transport se realizează în conformitate cu prevederile prezentului caiet de sarcini, ale regulamentului și ale contractului de concesiune.
- (2) Condițiile detaliate privind exploatarea mijloacelor de transport și utilizarea infrastructurii aferente se stabilesc prin documentația serviciului.

CAPITOLUL VII – PERSONALUL OPERATORULUI

Art. 40 – Cerințe generale privind personalul

- (1) Operatorul concesionar are obligația de a asigura personalul necesar pentru organizarea și prestarea serviciului public de transport local, în condiții corespunzătoare.
- (2) Personalul utilizat în cadrul serviciului trebuie să fie calificat și autorizat, potrivit legislației aplicabile, pentru desfășurarea activităților specifice transportului public de persoane.
- (3) Operatorul răspunde pentru organizarea și gestionarea personalului, în vederea asigurării funcționării continue și eficiente a serviciului.

Art. 41 – Comportamentul personalului

- (1) Personalul operatorului are obligația de a manifesta un comportament civilizat, responsabil și adecvat în relația cu utilizatorii serviciului.
- (2) În exercitarea atribuțiilor, personalul trebuie să respecte regulile de conduită profesională și să evite orice comportament care poate afecta imaginea serviciului public.
- (3) Operatorul are obligația de a asigura instruirea personalului în vederea respectării standardelor de comportament și de relaționare cu utilizatorii.

Art. 42 – Relația cu utilizatorii

- (1) Personalul operatorului are obligația de a asigura o relație corectă și nediscriminatorie cu utilizatorii serviciului.
- (2) În desfășurarea activității, personalul trebuie să contribuie la informarea corectă a utilizatorilor și la facilitarea accesului acestora la serviciu.
- (3) Operatorul are obligația de a lua măsuri pentru prevenirea și soluționarea situațiilor care pot afecta relația cu utilizatorii.

Art. 43 – Răspunderea operatorului privind personalul

- (1) Operatorul concesionar răspunde pentru modul în care personalul său își îndeplinește atribuțiile în cadrul serviciului public de transport local.
- (2) Orice neconformitate în comportamentul sau activitatea personalului este imputabilă operatorului, în condițiile documentației serviciului.

CAPITOLUL VIII – INFORMAREA ȘI RELAȚIA CU UTILIZATORII

Art. 44 – Informarea utilizatorilor privind serviciul

- (1) Operatorul concesionar are obligația de a asigura informarea corectă, completă și actualizată a utilizatorilor cu privire la serviciul public de transport local.
- (2) Informarea utilizatorilor vizează, în principal:
 - a) programul de transport;
 - b) traseele și stațiile;
 - c) eventualele modificări ale serviciului;
 - d) alte informații relevante pentru utilizarea serviciului.
- (3) Informațiile furnizate trebuie să fie clare, accesibile și ușor de înțeles pentru utilizatori.

Art. 45 – Modalități de informare

- (1) Operatorul are obligația de a asigura informarea utilizatorilor prin mijloace adecvate, inclusiv:
 - a) afișarea programului de transport în stații și în mijloacele de transport;
 - b) utilizarea unor canale de comunicare accesibile publicului;
 - c) alte modalități care asigură accesul facil la informații.
- (2) Informațiile privind programul de transport trebuie actualizate ori de câte ori intervin modificări aprobate de autoritatea administrației publice locale.
- (3) Operatorul are obligația de a asigura coerența informațiilor furnizate prin diferite canale de comunicare.

Art. 46 – Informarea privind modificările serviciului

- (1) Operatorul are obligația de a informa utilizatorii cu privire la modificările programului de transport, în condițiile stabilite de autoritatea administrației publice locale.
- (2) Informarea utilizatorilor se realizează în timp util, astfel încât aceștia să își poată adapta deplasările în mod corespunzător.
- (3) În situații urgente sau neprevăzute, operatorul are obligația de a informa utilizatorii în cel mai scurt timp posibil, prin mijloacele disponibile.

Art. 47 – Gestionarea relației cu utilizatorii

- (1) Operatorul concesionar are obligația de a asigura un mecanism funcțional de comunicare cu utilizatorii serviciului.
- (2) Operatorul trebuie să asigure posibilitatea utilizatorilor de a transmite sesizări, reclamații sau solicitări privind serviciul.
- (3) Operatorul are obligația de a analiza și de a răspunde sesizărilor primite într-un termen rezonabil, în condițiile stabilite prin documentația serviciului.

Art. 48 – Gestionarea reclamațiilor

- (1) Operatorul are obligația de a înregistra și gestiona reclamațiile utilizatorilor în mod organizat și transparent.
- (2) Reclamațiile trebuie analizate și soluționate în mod obiectiv, cu respectarea drepturilor utilizatorilor și a prevederilor legale.

(3) Operatorul are obligația de a lua măsuri pentru remedierea situațiilor semnalate, atunci când acestea se confirmă.

Art. 49 – Corelarea cu documentația serviciului

(1) Activitățile de informare și relația cu utilizatorii se realizează în conformitate cu prevederile prezentului caiet de sarcini, ale regulamentului și ale contractului de concesiune.

(2) Condițiile detaliate privind informarea utilizatorilor și gestionarea reclamațiilor pot fi stabilite prin documentația serviciului.

CAPITOLUL IX – INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

Art. 50– Principii generale privind indicatorii de performanță

(1) Indicatorii de performanță au rolul de a evalua modul de prestare a serviciului public de transport local și de a permite monitorizarea respectării obligațiilor asumate de operator.

(2) Indicatorii de performanță sunt stabiliți într-un număr limitat, astfel încât să permită o evaluare clară și eficientă a serviciului, fără a afecta flexibilitatea operațională a operatorului.

(3) Indicatorii de performanță se corelează cu obligațiile prevăzute în regulament, în prezentul caiet de sarcini și în contractul de concesiune.

Art. 51 – Indicatorii de performanță aplicabili

(1) Operatorul concesionar are obligația de a respecta următorii indicatori de performanță:

a) Respectarea programului de transport

Gradul în care cursele programate sunt efectuate conform programului aprobat.

b) Regularitatea serviciului

Gradul în care serviciul se desfășoară fără abateri semnificative față de programul de circulație.

c) Continuitatea serviciului

Gradul în care serviciul este prestat fără întreruperi nejustificate.

d) Siguranța exploatarei

Respectarea condițiilor de siguranță în prestarea serviciului.

Art. 52 – Metoda de evaluare a indicatorilor

(1) Indicatorii de performanță se evaluează pe baza datelor de operare și a informațiilor furnizate de operator, precum și pe baza verificărilor efectuate de autoritatea administrației publice locale.

(2) Evaluarea indicatorilor se realizează prin raportare la programul de transport aprobat și la condițiile de exploatare a serviciului.

(3) Modalitatea detaliată de calcul și evaluare a indicatorilor se stabilește prin contractul de concesiune și prin anexele acestuia.

Art. 53 – Praguri de performanță

(1) Pentru fiecare indicator de performanță se stabilesc praguri minime de acceptabilitate, care reflectă nivelul de calitate al serviciului.

(2) Pragurile de performanță se stabilesc prin contractul de concesiune, în funcție de specificul serviciului și de condițiile reale de operare.

(3) Stabilirea pragurilor se realizează astfel încât să asigure un echilibru între cerințele autorității și caracterul de concesiune al serviciului.

Art. 54 – Raportarea indicatorilor de performanță

(1) Operatorul concesionar are obligația de a transmite autorității administrației publice locale rapoarte periodice privind indicatorii de performanță.

(2) Frecvența și conținutul raportărilor se stabilesc prin contractul de concesiune.

(3) Rapoartele trebuie să reflecte în mod real și complet modul de prestare a serviciului.

Art. 55 – Utilizarea indicatorilor în monitorizare

(1) Indicatorii de performanță sunt utilizați de autoritatea administrației publice locale pentru evaluarea serviciului și pentru adoptarea măsurilor necesare.

(2) Nerespectarea indicatorilor de performanță poate conduce la aplicarea de măsuri corective sau sancțiuni, în condițiile contractului de concesiune.

(3) Indicatorii de performanță constituie baza pentru monitorizarea continuă a serviciului și pentru îmbunătățirea acestuia.

CAPITOLUL X – MONITORIZARE ȘI RAPORTARE

Art. 56 – Principii generale privind monitorizarea

(1) Autoritatea administrației publice locale monitorizează modul de prestare a serviciului public de transport local, în vederea asigurării respectării obligațiilor asumate de operatorul concesionar.

(2) Monitorizarea serviciului se realizează în mod proporțional și eficient, fără a afecta caracterul de concesiune al serviciului.

(3) Activitatea de monitorizare are ca obiect atât performanța operațională, cât și elementele relevante pentru evaluarea corectă a serviciului.

Art. 57 – Tipuri de raportări

(1) Operatorul concesionar are obligația de a transmite autorității administrației publice locale raportări privind:

a) activitatea de transport desfășurată;

b) respectarea programului de transport;

c) indicatorii de performanță;

d) alte informații relevante pentru monitorizarea serviciului.

(2) Operatorul are obligația de a furniza, la solicitarea autorității, informații suplimentare necesare verificării modului de prestare a serviciului.

Art. 58 – Raportări privind activitatea financiară

(1) În situația în care, pentru prestarea serviciului public de transport local, se acordă sume de la bugetul local, operatorul are obligația de a furniza informațiile necesare pentru verificarea utilizării acestora.

(2) Raportările financiare trebuie să permită evaluarea veniturilor și cheltuielilor aferente serviciului, în vederea stabilirii nivelului de susținere financiară.

(3) Operatorul are obligația de a prezenta situații financiare relevante pentru serviciul prestat, în condițiile stabilite prin contractul de concesiune.

Art. 59 – Principiul evitării supracompensării

- (1) Alocarea sumelor de la bugetul local pentru susținerea serviciului public de transport local se realizează în limitele aprobate anual prin hotărâre a Consiliului Local.
- (2) Sumele aprobate reprezintă un plafon maximal și nu constituie o obligație de plată integrală.
- (3) Plățile către operator se efectuează numai după verificarea situațiilor financiare și a datelor de operare, în vederea evitării supracompensării, inclusiv prin raportare la veniturile totale generate de exploatarea bunurilor concesionate.
- (4) În acest sens, autoritatea administrației publice locale verifică, după caz:
 - a) veniturile realizate de operator din prestarea serviciului;
 - b) alte venituri relevante asociate exploatării serviciului;
 - c) corelarea dintre costuri și veniturile aferente serviciului.
- (5) Operatorul are obligația de a furniza toate informațiile necesare pentru realizarea verificărilor prevăzute la alin. (4).

Art. 60 – Frecvența raportărilor

- (1) Frecvența raportărilor se stabilește prin contractul de concesiune, în funcție de specificul serviciului.
- (2) Raportările pot avea caracter periodic sau punctual, în funcție de necesitățile de monitorizare ale autorității.

Art. 61 – Conținutul minim al raportărilor

- (1) Raportările transmise de operator trebuie să conțină informații suficiente pentru evaluarea modului de prestare a serviciului.
- (2) Conținutul detaliat al raportărilor se stabilește prin contractul de concesiune și prin anexele acestuia.

Art. 62 – Verificări și control

- (1) Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a verifica, direct sau prin intermediul unor entități desemnate, modul de prestare a serviciului.
- (2) Operatorul are obligația de a permite accesul la informațiile și documentele necesare pentru realizarea verificărilor.
- (3) În urma verificărilor, autoritatea poate dispune măsuri pentru corectarea eventualelor neconformități.

CAPITOLUL XI – IDENTITATE VIZUALĂ ȘI PUBLICITATE

Art. 63 – Principii generale

- (1) Identitatea vizuală a serviciului public de transport local este stabilită de autoritatea administrației publice locale și are caracter obligatoriu pentru operatorul concesionar.
- (2) Operatorul are obligația de a asigura respectarea unei imagini unitare a serviciului, care să permită identificarea facilă a acestuia de către utilizatori.
- (3) Activitățile de publicitate sunt permise în măsura în care nu afectează caracterul de serviciu public al transportului și nu contravin prevederilor prezentului caiet de sarcini.

Art. 64 – Reguli privind identitatea vizuală

(1) Mijloacele de transport utilizate în cadrul serviciului trebuie să respecte elementele de identitate vizuală stabilite de autoritatea administrației publice locale.

(2) Elementele de identitate vizuală pot include, după caz:

- a) culori specifice serviciului;
- b) însemne sau simboluri ale autorității;
- c) elemente grafice de identificare a serviciului;
- d) alte elemente stabilite de autoritate.

(3) Operatorul are obligația de a aplica și menține aceste elemente în stare corespunzătoare pe întreaga durată a contractului.

Art. 65 – Colantarea mijloacelor de transport

(1) Colantarea totală sau parțială a mijloacelor de transport, inclusiv în scop publicitar, se realizează numai cu aprobarea prealabilă a autorității administrației publice locale.

(2) Operatorul are obligația de a transmite autorității o solicitare de aprobare, care va cuprinde, după caz:

- a) propunerea de colantare;
- b) descrierea elementelor grafice;
- c) amplasarea acestora pe mijlocul de transport;
- d) perioada de utilizare.

(3) Autoritatea administrației publice locale analizează solicitarea și comunică decizia în condițiile stabilite prin documentația serviciului.

(4) Colantarea nu trebuie să afecteze:

- a) vizibilitatea elementelor de informare a utilizatorilor;
- b) identificarea serviciului public;
- c) siguranța circulației.

Art. 66 – Activități de publicitate

(1) Operatorul poate desfășura activități de publicitate pe și în interiorul mijloacelor de transport, în condițiile respectării prevederilor prezentului caiet de sarcini.

(2) Activitățile de publicitate sunt permise cu respectarea cumulativă a următoarelor condiții:

- a) obținerea aprobării autorității administrației publice locale;
- b) respectarea identității vizuale a serviciului;
- c) respectarea normelor privind siguranța și informarea utilizatorilor.

(3) Publicitatea nu trebuie să afecteze funcționarea serviciului sau accesul utilizatorilor la informații.

Art. 67 – Restricții privind publicitatea

(1) Este interzisă utilizarea mijloacelor de transport pentru difuzarea de materiale publicitare care:

- a) au caracter ilegal sau contrar ordinii publice;
- b) au caracter discriminatoriu;
- c) afectează siguranța transportului;
- d) pot aduce atingere imaginii autorității administrației publice locale sau a serviciului public.

(2) Autoritatea are dreptul de a solicita înlăturarea materialelor publicitare care nu respectă condițiile aprobate.

Art. 68 – Procedura de aprobare

(1) Procedura detaliată privind aprobarea elementelor de identitate vizuală și a materialelor publicitare se stabilește prin contractul de concesiune sau prin documente subsecvente.

(2) Operatorul are obligația de a respecta deciziile autorității administrației publice locale privind aprobarea sau respingerea solicitărilor.

Art. 69 – Controlul și conformarea

(1) Autoritatea administrației publice locale verifică modul în care sunt respectate prevederile privind identitatea vizuală și publicitatea.

(2) În cazul constatării unor neconformități, autoritatea poate dispune măsuri pentru remedierea acestora, inclusiv eliminarea materialelor neconforme.

(3) Operatorul are obligația de a se conforma măsurilor dispuse în termenul stabilit de autoritate.

CAPITOLUL XII – BUNURI PUSE LA DISPOZIȚIE

Art. 70 – Bunurile afectate serviciului

(1) În vederea prestării serviciului public de transport local, autoritatea administrației publice locale pune la dispoziția operatorului concesionar bunurile necesare exploatării serviciului.

(2) Bunurile puse la dispoziție pot include, după caz:

- a) mijloace de transport;
- b) infrastructura de încărcare;
- c) alte bunuri necesare prestării serviciului.

(3) Lista bunurilor puse la dispoziție operatorului se stabilește prin anexă la contractul de concesiune.

Art. 71 – Regimul juridic al bunurilor

(1) Bunurile puse la dispoziție operatorului rămân în proprietatea unității administrativ-teritoriale și sunt utilizate de operator în condițiile stabilite prin contractul de concesiune.

(2) Operatorul dobândește dreptul de utilizare a bunurilor pe durata contractului în scopul prestării cu prioritate a serviciului public, cu respectarea prevederilor documentației serviciului.

(3) Dreptul de utilizare nu conferă operatorului drepturi de dispoziție asupra bunurilor.

Art. 72 – Obligațiile operatorului privind bunurile

(1) Operatorul are obligația de a utiliza bunurile cu diligența unui bun proprietar, în vederea asigurării prestării serviciului.

(2) Operatorul este responsabil pentru:

- a) utilizarea corespunzătoare a bunurilor;
- b) menținerea acestora în stare de funcționare;
- c) prevenirea degradării sau utilizării necorespunzătoare.

(3) Operatorul are obligația de a asigura exploatarea bunurilor în condiții de siguranță și eficiență.

Art. 73 – Utilizarea bunurilor pentru serviciul public

- (1) Bunurile puse la dispoziție sunt utilizate cu prioritate pentru prestarea serviciului public de transport local, în conformitate cu programul de transport aprobat.
- (2) Operatorul are obligația de a organiza activitatea astfel încât să asigure utilizarea bunurilor în vederea îndeplinirii obligațiilor asumate.

Art. 74 – Utilizarea complementară a bunurilor

- (1) Operatorul poate utiliza bunurile puse la dispoziție și pentru alte activități de transport sau activități conexe, în afara programului de transport aferent serviciului public.
- (2) Utilizarea complementară este permisă numai dacă sunt respectate cumulativ următoarele condiții:
 - a) nu este afectată prestarea serviciului public;
 - b) este asigurată respectarea programului de transport;
 - c) sunt respectate prevederile legale aplicabile;
 - d) sunt respectate condițiile stabilite de autoritatea administrației publice locale.
- (3) Utilizarea complementară nu poate conduce la diminuarea nivelului serviciului public și nu poate afecta continuitatea, regularitatea sau siguranța acestuia.

Art. 75 – Condiții privind utilizarea infrastructurii de încărcare

- (1) Infrastructura de încărcare aferentă serviciului se utilizează în corelare cu exploatarea mijloacelor de transport electrice.
- (2) Operatorul are obligația de a organiza utilizarea infrastructurii de încărcare astfel încât să asigure continuitatea serviciului.
- (3) Utilizarea infrastructurii se realizează în condițiile stabilite prin documentația serviciului și prin contractul de concesiune.

Art. 76 – Controlul autorității asupra bunurilor

- (1) Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a verifica modul de utilizare a bunurilor puse la dispoziție operatorului.
- (2) În cazul constatării unor utilizări neconforme, autoritatea poate dispune măsuri pentru remedierea situației.
- (3) Operatorul are obligația de a se conforma măsurilor dispuse în termenul stabilit.

Art. 77 – Corelarea cu documentația serviciului

- (1) Regimul detaliat al bunurilor, inclusiv drepturile și obligațiile părților, se stabilește prin contractul de concesiune și prin anexele acestuia.
- (2) Prevederile prezentului capitol se completează cu dispozițiile regulamentului și ale contractului de concesiune.

CAPITOLUL XIII – CONDIȚII ECONOMICE GENERALE

Art. 78 – Principii generale

- (1) Exploatarea serviciului public de transport local se realizează în regim de concesiune, în care operatorul își asumă riscul operațional, în condițiile stabilite prin documentația serviciului.

(2) Operatorul are dreptul de a obține venituri din prestarea serviciului, în condițiile legislației aplicabile și ale contractului de concesiune.

(3) Organizarea economică a serviciului urmărește asigurarea unui echilibru între interesul public și viabilitatea exploatării serviciului de către operator.

Art. 79 – Veniturile operatorului

(1) Veniturile operatorului concesionar pot proveni, după caz, din:

a) încasările rezultate din prestarea serviciului de transport;

b) alte venituri generate în legătură cu exploatarea serviciului;

c) activități complementare, inclusiv publicitate, în condițiile documentației serviciului.

(2) Operatorul are dreptul de a organiza activitatea astfel încât să optimizeze veniturile obținute, cu respectarea obligațiilor asumate privind prestarea serviciului public.

Art. 80 – Sume alocate de la bugetul local

(1) Autoritatea administrației publice locale poate alocă sume de la bugetul local pentru susținerea serviciului public de transport local, în condițiile legii.

(2) Sumele prevăzute la alin. (1) se aprobă anual prin hotărâre a Consiliului Local și reprezintă un plafon maximal.

(3) Acordarea efectivă a sumelor se realizează în funcție de necesitățile serviciului și de rezultatele verificărilor efectuate de autoritate.

(4) Acordarea sumelor de la bugetul local se realizează cu respectarea principiului evitării supracompensării.

Art. 81 – Redevența

(1) Operatorul concesionar datorează autorității administrației publice locale o redevență pentru dreptul de exploatare a serviciului și utilizarea bunurilor puse la dispoziție.

(2) Nivelul și modalitatea de calcul a redevenței se stabilesc prin contractul de concesiune.

(3) Stabilirea redevenței se realizează astfel încât să reflecte caracterul de concesiune al serviciului și să fie compatibilă cu condițiile economice ale exploatării acestuia.

Art. 82 – Venituri din activități complementare

(1) Operatorul poate realiza venituri din activități complementare, inclusiv din activități de publicitate, în condițiile stabilite prin documentația serviciului.

(2) Veniturile din activități complementare nu pot afecta prestarea serviciului public și nu pot diminua nivelul acestuia.

(3) Condițiile privind utilizarea veniturilor din activități complementare se stabilesc prin contractul de concesiune.

Art. 83 – Corelarea cu documentația serviciului

(1) Condițiile economice detaliate privind exploatarea serviciului se stabilesc prin contractul de concesiune și prin anexele acestuia.

(2) Prevederile prezentului capitol se completează cu dispozițiile regulamentului și ale contractului de concesiune.

CAPITOLUL XIV – SANCTIUNI ȘI PENALITĂȚI

Art. 84 – Principii generale

- (1) Nerespectarea obligațiilor prevăzute în prezentul caiet de sarcini, în regulament sau în contractul de concesiune atrage aplicarea măsurilor și sancțiunilor corespunzătoare.
- (2) Sancțiunile au rolul de a asigura respectarea obligațiilor asumate de operator și buna funcționare a serviciului public.
- (3) Aplicarea sancțiunilor se realizează cu respectarea principiilor proporționalității, gradualității și echității.

Art. 85 – Tipuri de abateri

- (1) Abaterile de la obligațiile asumate pot include, după caz:
 - a) nerespectarea programului de transport;
 - b) întreruperea nejustificată a serviciului;
 - c) nerespectarea cerințelor privind siguranța exploatării;
 - d) nerespectarea indicatorilor de performanță;
 - e) neîndeplinirea obligațiilor privind informarea utilizatorilor;
 - f) utilizarea necorespunzătoare a bunurilor puse la dispoziție;
 - g) nerespectarea prevederilor privind identitatea vizuală și publicitatea;
 - h) neîndeplinirea obligațiilor de raportare și de furnizare a informațiilor.
- (2) Abaterile se analizează în funcție de gravitatea, frecvența și impactul acestora asupra serviciului.

Art. 86 – Tipuri de sancțiuni și măsuri

- (1) Pentru abaterile constatate, autoritatea administrației publice locale poate aplica, după caz:
 - a) măsuri corective;
 - b) avertismente;
 - c) penalități contractuale;
 - d) alte măsuri prevăzute în contractul de concesiune sau în legislația aplicabilă.
- (2) Sancțiunile se aplică în mod gradual, în funcție de natura și gravitatea abaterilor constatate.

Art. 87 – Măsuri corective

- (1) În cazul constatării unor neconformități, autoritatea administrației publice locale poate solicita operatorului adoptarea de măsuri corective.
- (2) Operatorul are obligația de a implementa măsurile dispuse în termenele stabilite.
- (3) Măsurile corective urmăresc remedierea deficiențelor și prevenirea repetării acestora.

Art. 88 – Corelarea sancțiunilor cu contractul de concesiune

- (1) Regimul detaliat al sancțiunilor, inclusiv quantumul penalităților și condițiile de aplicare, se stabilește prin contractul de concesiune.
- (2) Prevederile prezentului capitol se completează cu dispozițiile contractului de concesiune și ale legislației aplicabile.
- (3) În cazul unor necorelări, dispozițiile contractului de concesiune prevalează în ceea ce privește aplicarea sancțiunilor.

CAPITOLUL XV – DISPOZIȚII FINALE

Art. 89 – Aplicabilitatea caietului de sarcini

- (1) Prezentul caiet de sarcini se aplică serviciului public de transport local de persoane organizat la nivelul orașului Azuga și este obligatoriu pentru operatorul concesionar.
- (2) Prevederile caietului de sarcini se aplică pe întreaga durată a contractului de concesiune, în condițiile stabilite prin documentația serviciului.

Art. 90 – Corelarea cu documentația serviciului

- (1) Prezentul caiet de sarcini se aplică în corelare cu regulamentul serviciului public de transport local și cu contractul de concesiune.
- (2) În cazul unor necorelări între documentele aferente serviciului, acestea se interpretează în sensul asigurării prestării serviciului în condiții de legalitate, continuitate și funcționalitate.
- (3) Condițiile detaliate de prestare a serviciului sunt stabilite prin contractul de concesiune și prin anexele acestuia.

Art. 91 – Modificarea caietului de sarcini

- (1) Prezentul caiet de sarcini poate fi modificat sau completat în condițiile legii, prin hotărâre a Consiliului Local al orașului Azuga.
- (2) Modificările se realizează în funcție de:
 - a) evoluția cadrului legal aplicabil;
 - b) necesitățile de organizare și funcționare a serviciului;
 - c) experiența acumulată în exploatarea serviciului;
 - d) alte situații justificate de interesul public local.
- (3) Modificările caietului de sarcini se corelează cu prevederile regulamentului și ale contractului de concesiune.

ANEXA NR. 1

PROGRAMUL DE TRANSPORT ȘI NIVELURILE DE SERVICIU

1. Obiectul anexei

Prezenta anexă stabilește structura programului de transport public local din orașul Azuga, nivelurile de serviciu aplicabile, principiile de organizare a curselor, precum și programul orientativ de circulație.

Programul de transport este conceput astfel încât să permită **dezvoltarea etapizată a serviciului**, în funcție de cererea reală și de eficiența economică a acestuia.

2. Structura rețelei de transport

Serviciul de transport public local este organizat pe două trasee principale:

2.1 Traseul T1 – distribuție locală

- deservește zonele rezidențiale ale orașului;
- asigură conectivitatea internă între cartiere;
- are rol predominant local.

2.2 Traseul T2 – ax principal și conexiune externă

- deservește axa principală a orașului (DN1);
- asigură conexiunea cu zona Bușteni;
- are rol principal în transportul elevilor și al navetiștilor.

2.3 Corelarea traseelor

Pe segmentele comune, cursele aferente traseelor T1 și T2 se programează astfel încât să nu se suprapună, asigurând o distribuție uniformă a serviciului și utilizarea eficientă a capacității de transport.

3. Principii generale de organizare a programului

Corelarea cu nevoile de mobilitate

Programul este structurat pentru a răspunde:

- deplasărilor către unități de învățământ;
- deplasărilor către locurile de muncă;
- programului specific activităților turistice și HORECA;
- deplasărilor de după-amiază ale elevilor și navetiștilor.

Prioritizarea intervalelor critice

Programul acordă prioritate următoarelor intervale:

- dimineața (06:30 – 08:00);
- intervalul 10:00 – 10:30;
- prânz (12:00 – 14:00);
- după-amiază (14:00 – 16:00).

Alternarea traseelor

Pentru creșterea eficienței:

- traseele T1 și T2 sunt programate alternativ;
- se evită plecările simultane;

- se asigură o frecvență percepută uniformă.

Flexibilitate operațională

Programul de transport:

- are caracter orientativ la nivel de ore;
- poate fi ajustat în funcție de cerere;
- poate fi optimizat de operator, cu aprobarea autorității contractante.

Dezvoltare etapizată

Serviciul este organizat pe niveluri, permițând:

- implementarea inițială la cost redus;
- extinderea progresivă;
- adaptarea la evoluția cererii.

4. Nivelurile de serviciu

4.1 Nivel minim (nivel de bază)

- 4 curse/zi/traseu
- operare: luni – vineri
- fără operare în weekend

Scop: testarea și stabilizarea serviciului.

4.2 Nivel intermediar (+1)

- 6 curse/zi/traseu
- operare: luni – vineri
- operare în weekend până la ora 16:00

Scop: extinderea accesibilității și susținerea activităților turistice.

4.3 Nivel extins (+2)

- 8 curse/zi/traseu
- operare: luni – vineri
- operare în weekend până la ora 18:00

Scop: maturizarea serviciului și creșterea frecvenței.

5. Structura zilnică a programului

5.1 Interval dimineață

Obiectiv:

asigurarea sosirii la capăt de linie în jurul orei 07:50 pentru deservirea elevilor și a angajaților care încep programul la ora 8.00

Organizare:

- prima cursă: T2;
- a doua cursă: T1;
- interval între curse: aproximativ 10–15 minute.

5.2 Interval 10:00 – 10:30

- deservirea activităților din sectorul turistic și HORECA;
- curse alternate T1 / T2.

5.3 Interval prânz

- prioritate pentru transportul elevilor din Azuga;
- rol principal al traseului T1.

5.4 Interval după-amiază

- transport elevi liceu și navetiști;
- rol principal al traseului T2.

5.5 Interval seară

- aplicabil doar pentru nivelurile +1 și +2;
- extindere până la ora 16:00 / 18:00.

6. Program orientativ – Nivel minim

6.1 Traseul T2

Cursa	Plecare	Sosire	Interval
1	07:10	07:50	dimineață
2	10:00	10:30	zi
3	14:00	14:30	după-amiază
4	15:30	16:00	după-amiază

6.2 Traseul T1

Cursa	Plecare	Sosire	Interval
1	07:25	07:55	dimineață
2	10:20	10:50	zi
3	12:30	13:00	prânz
4	15:00	15:30	după-amiază

7. Program orientativ – Nivel intermediar (+1)

Nivelul intermediar include:

- suplimentarea curselor față de nivelul minim;
- introducerea operării în weekend;
- extinderea intervalului de operare.

Structură orientativă:

- dimineața: 2 curse / traseu
- interval zi: 1–2 curse
- după-amiază: 2–3 curse
- weekend: program redus până la ora 16:00

8. Program orientativ – Nivel extins (+2)

Nivelul extins include:

- creșterea frecvenței curselor;

- distribuție uniformă pe parcursul zilei;
- operare în weekend până la ora 18:00.

Structură orientativă:

- dimineața: acoperire completă
- interval zi: frecvență constantă
- după-amiază: acoperire extinsă
- weekend: program funcțional pentru turism

9. Sinteza tabelară a programului (caracter orientativ)

Tabelele de mai jos au caracter orientativ și ilustrativ, fiind în concordanță cu principiile prevăzute în prezenta anexă.

Interval	Traseu	Plecare	Sosire	Rol
Dimineață	T2	07:10	07:50	elevi + navetiști
Dimineață	T1	07:25	07:55	distribuție locală
10:00	T2	10:00	10:30	turism / HORECA
10:20	T1	10:20	10:50	complementar
Prânz	T1	12:30	13:00	elevi
După-amiază	T2	14:00	14:30	liceu
După-amiază	T1	15:00	15:30	local
După-amiază	T2	15:30	16:00	retur

10. Ajustarea programului

Operatorul poate propune ajustări ale programului în funcție de:

- cererea reală;
- sezonabilitate;
- eficiență economică;

cu aprobarea autorității contractante.

Ajustările se fundamentează pe datele de monitorizare prevăzute la pct. 11.

11. Monitorizarea serviciului

Programul este evaluat periodic pe baza:

- numărului de călători;
- gradului de ocupare;
- respectării orarului;
- sustenabilității economice.

12. Dispoziții finale

Prezenta anexă:

- stabilește cadrul general al programului;
- permite adaptarea ulterioară a serviciului;
- nu limitează dezvoltarea acestuia;
- constituie bază pentru monitorizarea operatorului.

ANEXA 2

TRASEELE ȘI REPREZENTAREA GRAFICĂ A ACESTORA

1. Scopul anexei

Prezenta anexă are ca scop descrierea traseelor aferente serviciului de transport public local din orașul Azuga, precum și prezentarea reprezentării grafice a acestora.

Anexa cuprinde descrierea textuală a traseelor, precum și hărțile corespunzătoare, care evidențiază parcursul acestora în cadrul rețelei stradale și în raport cu principalele repere teritoriale ale localității.

Informațiile prezentate în cadrul acestei anexe au rolul de a asigura o înțelegere clară a organizării serviciului și de a sprijini implementarea, operarea și monitorizarea acestuia.

2. Structura rețelei de transport

Rețeaua de transport public local din orașul Azuga este organizată pe baza unei configurații adaptate specificului teritorial al localității, caracterizată prin dezvoltarea liniară de-a lungul văii Azuga și prin prezența unui ax principal de circulație.

Structura rețelei este formată din două trasee principale, care asigură acoperirea funcțională a zonelor de interes și conectivitatea între principalele puncte de origine și destinație:

- traseul T1 – cu rol predominant urban și turistic, care asigură legătura între zona Gării Azuga și zona părții Sorica, traversând nucleul central al orașului;
- traseul T2 – cu rol mixt, urban și de conectivitate extinsă, care asigură legătura între zona părții Sorica și zona Spitalului de Ortopedie și Traumatologie Azuga, cu posibilitatea extinderii traseului către orașul Bușteni, în vederea asigurării unor condiții adecvate de întoarcere în zona DN1.

Rețeaua este structurată în jurul axei principale reprezentate de strada Independenței (DJ 129), care traversează orașul pe direcția văii Azuga și asigură conectivitatea între majoritatea zonelor funcționale ale localității.

Traseele includ, de asemenea, ramificații către zonele de interes local și turistic, în special către zona Sorica, precum și sectoare de circulație pe drumul național DN1, utilizate pentru asigurarea continuității traseelor și a condițiilor de operare în siguranță.

Configurarea rețelei permite atât deservirea populației locale, cât și adaptarea serviciului la variațiile de cerere generate de specificul turistic al orașului, inclusiv în perioadele de sezon și în zilele de weekend.

3. Traseul T1 – Gara Azuga – Pârția Sorica

3.1 Descrierea traseului

Traseul T1 asigură legătura între zona Gării Azuga și zona părții Sorica, având un rol predominant urban, cu o componentă semnificativă de deservire a fluxurilor turistice.

Traseul are punctul de plecare în zona Gării Azuga, din perimetrul giratoriului și al parcerii aferente. De aici, traseul se desfășoară pe strada Prahovei, până la intersecția cu drumul național DN1 (strada Victoriei), unde se efectuează un viraj la dreapta, urmat de încadrarea pentru viraj la stânga, în vederea reintrării în intravilanul orașului pe strada Independenței.

Traseul continuă pe strada Independenței (DJ 129), care reprezintă axa principală de circulație a orașului, traversând zona centrală și parcurgând sectorul din dreptul Primăriei orașului

Azuga. Pe acest sector, traseul utilizează inclusiv porțiunea de sens unic din zona parcului central.

În continuare, traseul urmează direcția văii Azuga, continuând pe strada Independenței până la intersecția cu strada Ritivoiu și strada Valea Azugii, de unde se desfășoară pe strada Ritivoiu (DJ 129A), urmând cursul văii și asigurând accesul către zona superioară a localității.

Pe acest segment, traseul intersectează strada Rondului și continuă pe strada Ritivoiu până la intersecția cu strada Sorica, unde efectuează un viraj la dreapta și coboară către zona de acces a infrastructurii turistice, respectiv zona pârtiei Sorica.

După atingerea punctului de capăt, traseul continuă pe strada Sorica și apoi pe strada Valea Azugii, de unde, la intersecția cu strada Rondului, efectuează viraj la dreapta și urcă pe această stradă până la intersecția cu strada Ritivoiu, reintrând astfel pe traseul principal.

Traseul continuă pe strada Ritivoiu (DJ 129A), apoi pe strada Independenței (DJ 129), pe direcția descendentă, traversând din nou zona centrală a orașului, inclusiv sectorul din dreptul Primăriei și zona parcului.

La intersecția cu DN1 (strada Victoriei), traseul traversează drumul național și intră pe strada Prahovei, revenind în zona Gării Azuga, în punctul de plecare.

3.2 Caracteristicile traseului

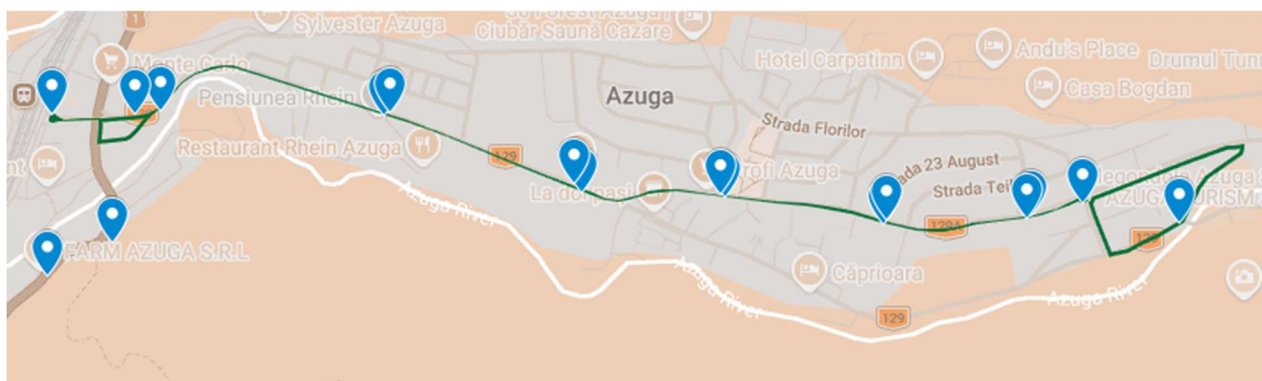
Traseul T1 are o configurație de tip buclă, cu segmente comune pe sensurile de circulație, fiind adaptat structurii liniare a localității și asigurând acoperirea principalelor zone de interes urban și turistic.

Acesta deservește atât fluxurile de deplasare ale populației locale, cât și fluxurile sezoniere generate de activitățile turistice din zona Sorica.

3.3 Reprezentarea grafică a traseului

Se anexează reprezentarea grafică a traseului T1, realizată pe baza datelor cartografice disponibile, care evidențiază parcursul acestuia în raport cu rețeaua stradală și principalele repere ale orașului.

Figura 1 – Reprezentarea traseului T1 – Gara Azuga – Pârtia Sorica



4. Traseul T2 – Pârtia Sorica – Spital Azuga (cu extensie posibilă Bușteni)

4.1 Descrierea traseului

Traseul T2 asigură legătura între zona părții Sorica și zona Spitalului de Ortopedie și Traumatologie Azuga, având un rol mixt, atât de deservire urbană, cât și de asigurare a conectivității pe axa DN1.

Traseul are punctul de plecare în zona părții Sorica, de pe strada Sorica, de unde continuă pe strada Valea Azugii. La intersecția cu strada Rondului, traseul efectuează viraj la dreapta și urcă pe această stradă până la intersecția cu strada Ritivoiu, unde se efectuează viraj la stânga, în zona rondului.

Traseul continuă pe strada Ritivoiu (DJ 129A), urmând cursul văii, până la intersecția cu strada Independenței (DJ 129) și strada Valea Azugii.

Se continuă pe strada Independenței (DJ 129), traversând zona centrală a orașului Azuga, inclusiv sectorul din dreptul Primăriei și sectorul de sens unic din zona parcului central.

La intersecția cu drumul național DN1 (strada Victoriei), traseul efectuează viraj la stânga și continuă pe DN1, în direcția Bușteni, parcurgând sectorul rutier situat în paralel cu calea ferată.

Traseul continuă pe DN1, trece de zona cimitirului Azuga și de pasajul inferior față de calea ferată, până în zona Spitalului de Ortopedie și Traumatologie Azuga (fostul popas Azuga), unde este prevăzut punctul de întoarcere.

După efectuarea întoarcerii, traseul se desfășoară pe același aliniament, în sens invers, pe DN1 (strada Victoriei) până la intersecția cu strada Independenței, unde se efectuează viraj la dreapta.

Se continuă pe strada Independenței (DJ 129), traversând din nou zona centrală a orașului, apoi pe strada Ritivoiu (DJ 129A), până la intersecția cu strada Sorica, unde se efectuează viraj la dreapta și se revine în zona părții Sorica, în punctul de plecare.

4.2 Extensia traseului către orașul Bușteni

În vederea asigurării unor condiții adecvate de întoarcere pe DN1, precum și pentru creșterea funcționalității serviciului, traseul T2 poate fi extins din zona Spitalului de Ortopedie și Traumatologie Azuga către orașul Bușteni.

În această variantă, traseul continuă pe DN1 (strada Victoriei) și intră în orașul Bușteni, pe Bulevardul Libertății, până în zona Gării Bușteni, unde se realizează întoarcerea în condiții de siguranță, prin utilizarea infrastructurii rutiere existente.

Extensia către Bușteni are un rol dublu:

- pe de o parte, permite asigurarea unor condiții sigure de operare, prin evitarea manevrelor dificile de întoarcere în zona DN1 din Azuga;
- pe de altă parte, contribuie la îmbunătățirea accesului elevilor din Azuga către unitățile de învățământ din orașul Bușteni, precum și la facilitarea mobilității între cele două localități.

De asemenea, extensia are o componentă importantă din punct de vedere turistic, prin crearea unei conexiuni funcționale între stațiunile Azuga și Bușteni, favorizând circulația turiștilor între zonele de interes din cele două localități.

Utilizarea extensiei se realizează în condițiile stabilite de autoritatea administrației publice locale, în funcție de necesitățile operaționale și de cererea de transport.

4.3 Caracteristicile traseului

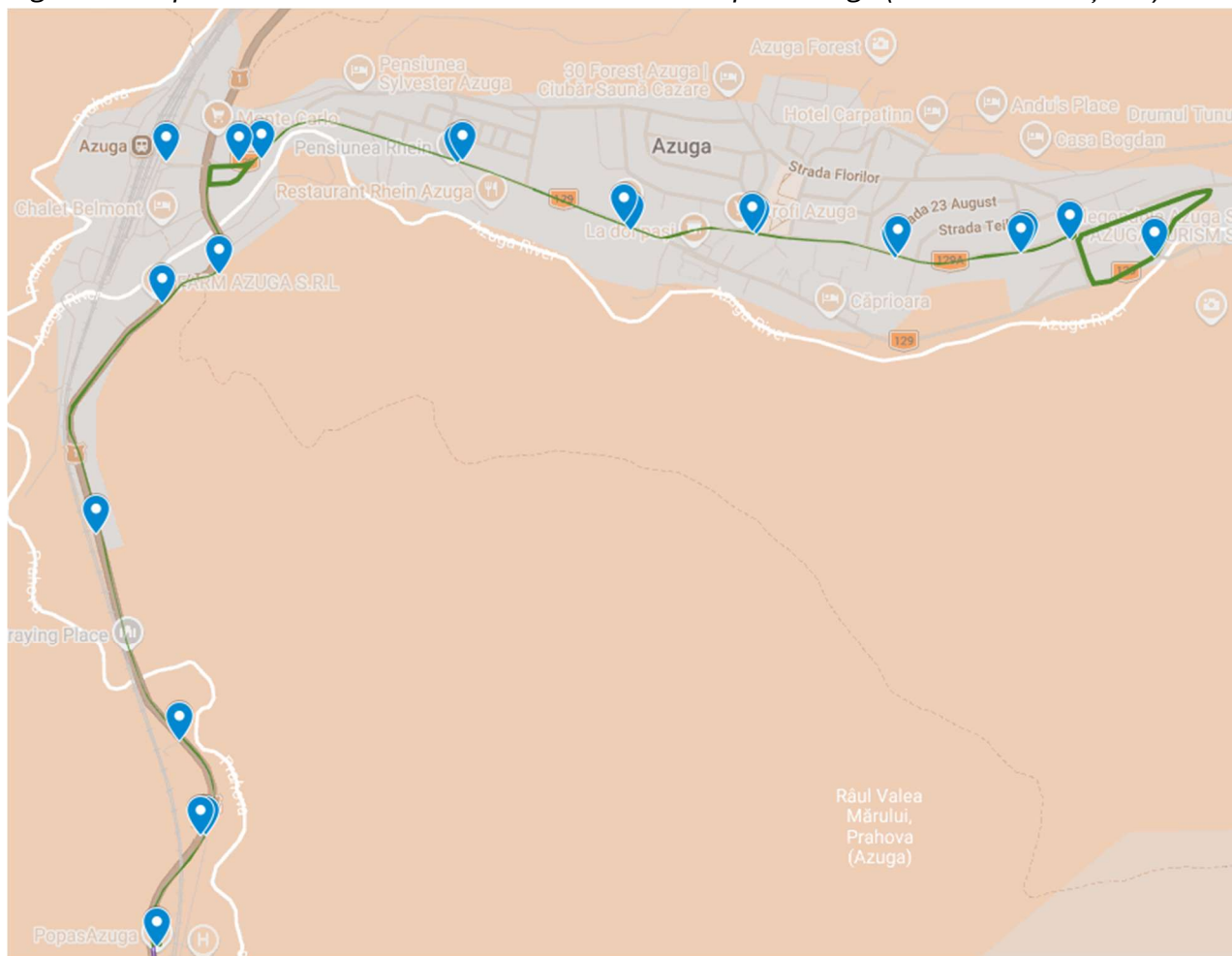
Traseul T2 are o configurație de tip dus-întors pe același aliniament, cu segmente comune, fiind adaptat structurii liniare a localității și condițiilor de circulație de pe DN1.

Acesta asigură atât deservirea zonelor urbane ale orașului Azuga, cât și conectivitatea cu zonele situate de-a lungul drumului național, având un rol important în funcționarea generală a serviciului.

4.4 Reprezentarea grafică a traseului

Se anexează reprezentarea grafică a traseului T2, care evidențiază parcursul acestuia în raport cu rețeaua stradală a orașului Azuga și cu sectorul DN1, precum și, după caz, extensia către orașul Bușteni.

Figura 2 – Reprezentarea traseului T2 – Pârția Sorica – Spital Azuga (cu extensie Bușteni)



Traseele prezentate în această anexă au caracter orientativ și reflectă configurația actuală a serviciului. Modificările acestora se pot realiza în condițiile prevăzute în regulamentul serviciului și în caietul de sarcini, fără a fi necesară modificarea prezentei anexe, în limitele stabilite de documentația serviciului.

În cazul unor necorelări între reprezentarea grafică a traseelor și descrierea textuală a acestora, prevalează descrierea textuală.

Utilizarea sectoarelor de drum situate în afara limitelor administrative ale orașului Azuga, inclusiv extinderea traseului T2 către orașul Bușteni, se realizează exclusiv în scop operațional, pentru asigurarea continuității și siguranței serviciului.

Reprezentările grafice incluse în prezenta anexă au caracter orientativ și nu includ în mod exhaustiv toate elementele infrastructurii rutiere sau toate detaliile de circulație, acestea fiind utilizate exclusiv pentru ilustrarea traseelor.

Traseele sunt identificate prin coduri unice, respectiv T1 și T2, utilizate în mod consecvent în cadrul documentației serviciului.

ANEXA NR. 3

STAȚIILE AFERENTE SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Scopul anexei

Prezenta anexă are ca scop definirea stațiilor aferente serviciului de transport public local din orașul Azuga, utilizate în cadrul traseelor T1 și T2.

Anexa cuprinde lista stațiilor identificate în prezent, precum și poziționarea acestora în cadrul rețelei de transport, în vederea asigurării unei organizări coerente a serviciului și a unei exploatare eficiente.

Structura stațiilor

Stațiile sunt amplasate de-a lungul traseelor T1 și T2, în funcție de configurația rețelei stradale, de zonele de interes ale localității și de necesitățile de mobilitate ale populației.

Acestea deservesc atât zonele rezidențiale, cât și zonele de interes public și turistic, inclusiv:

- zona Gării Azuga;
- zona centrală (Primărie, parc, unități de învățământ);
- zona utilităților locale (Fabrica de Apă);
- zona turistică Sorica;
- zona Spitalului de Ortopedie și Traumatologie Azuga;
- sectorul DN1.

Stațiile sunt organizate în funcție de sensurile de circulație, acolo unde configurația infrastructurii rutiere impune existența unor puncte distincte pentru îmbarcare și debarcare.

Lista stațiilor

Stațiile aferente serviciului de transport public local sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Cod stație	Denumire stație	Trasee deservite	Coordonate (lat, long)	GPS	Observații
S01	Gara Azuga	T1	45.4447402, 25.5532344		capăt traseu
S02	Primăria Azuga	T1, T2	45.4448052, 25.5563263		urcare/coborâre
S03	Liceul Azuga	T1, T2	45.4447035, 25.5626990		urcare
S04	Liceul Azuga (sens opus)	T1, T2	45.4447844, 25.5628599		coborâre
S05	Vila Valencia	T1, T2	45.4431763, 25.5683007		facultativ
S06	Vila Valencia (sens opus)	T1, T2	45.4433495, 25.5681183		facultativ
S07	Ritivoiu	T1, T2	45.4431002, 25.5723991		urcare
S08	Ritivoiu (sens opus)	T1, T2	45.4431547, 25.5722558		coborâre

Cod stație	Denumire stație	Trasee deservite	Coordonate (lat, long)	GPS	Observații
S09	Fabrica de Apă	T1, T2	45.4425600, 25.5768960		urcare
S10	Fabrica de Apă (sens opus)	T1, T2	45.4426466, 25.5770033		coborâre
S11	Rondului	T1, T2	45.4429807, 25.5825458		facultativ
S12	Parc Azuga	T1, T2	45.4426722, 25.5809924		urcare
S13	Parc Azuga (sens opus)	T1, T2	45.4427381, 25.5810997		coborâre
S14	Sorica	T1, T2	45.4425790, 25.5852920		capăt / punct întoarcere
S15	Farmacia Azuga (DN1)	T2	45.4415358, 25.5531230		alveolă
S16	Str. Poștăvăriei (DN1)	T2	45.4421935, 25.5549568		facultativ
S17	DN1 – Vila Maria	T2	45.4362879, 25.5509974		facultativ
S18	Cimitir Azuga	T2	45.4315639, 25.5536948		
S19	Spital Azuga	T2	45.4294144, 25.5543600		tur
S20	Spital Azuga (retur)	T2	45.4294256, 25.5545638		retur
S21	Popas Azuga	T2	45.4268760, 25.5529745		

Reguli privind utilizarea și organizarea stațiilor

Stațiile sunt utilizate pentru îmbarcarea și debarcarea călătorilor, în condițiile stabilite de legislația aplicabilă și de documentația serviciului.

Operatorul are obligația de a utiliza stațiile stabilite și de a asigura oprirea în condiții de siguranță, în conformitate cu programul de transport aprobat.

Amplasarea, configurarea și utilizarea stațiilor se realizează cu respectarea condițiilor de siguranță rutieră și a reglementărilor în vigoare.

Extensia traseului către orașul Bușteni

În cazul utilizării extensiei traseului T2 către orașul Bușteni, punctele de oprire aferente acestui sector vor fi stabilite ulterior, cu consultarea și acordul autorității administrației publice locale din orașul Bușteni, în conformitate cu prevederile legale aplicabile.

Flexibilitatea listei stațiilor

Lista stațiilor prevăzută în prezenta anexă are caracter orientativ și reflectă configurația actuală a serviciului.

În funcție de evoluția cererii de transport și de necesitățile publicului călător, autoritatea administrației publice locale poate dispune:

- înființarea de noi stații;
- relocarea unor stații existente;
- desființarea unor stații care nu mai prezintă interes operațional.

Modificările prevăzute mai sus se realizează în condițiile stabilite prin regulamentul serviciului și prin caietul de sarcini, fără a fi necesară modificarea prezentei anexe, în limitele documentației serviciului.

Corelarea cu documentația serviciului

Stațiile sunt utilizate în corelare cu traseele definite în Anexa nr. 2.2 și cu programul de transport stabilit în Anexa nr. 2.1.

În cazul unor necorelări între documentele serviciului, acestea se interpretează în sensul asigurării continuității și funcționalității serviciului public.

ANEXA NR. 4

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

1. Principii generale

Indicatorii de performanță se stabilesc în scopul monitorizării modului de prestare a serviciului public de transport local și al verificării respectării obligațiilor asumate de operator.

Indicatorii sunt definiți astfel încât:

- să fie relevanți pentru specificul serviciului din Azuga
- să fie măsurabili și verificabili
- să permită monitorizare simplă (fără birocrăție inutilă)
- să reflecte riscul operatorului (concesiune reală)

2. Structura indicatorilor

Indicator 1 – Respectarea programului de transport

Definiție

Măsoară gradul în care operatorul execută cursele prevăzute în programul de transport aprobat.

Mod de calcul

Raport între:

- numărul de curse efectiv realizate
și
- numărul de curse programate într-o perioadă de raportare.

Formula

$\% \text{ realizare} = (\text{curse efectuate} / \text{curse programate}) \times 100$

Nivel orientativ $\geq 95\%$

Interpretare

- indicator esențial (core business)
- reflectă direct obligația din regulament privind respectarea programului
- în evaluarea indicatorului se exclud situațiile de forță majoră sau alte situații excepționale justificate, comunicate entității contractante

Indicator 2 – Regularitatea serviciului

Definiție

Măsoară respectarea intervalelor de circulație și a orarului stabilit.

Mod de evaluare

Se consideră cursă conformă dacă:

- abaterea față de orar este în intervalul ± 10 minute

Indicator

$\% \text{ curse conforme din total curse efectuate}$

Nivel orientativ $\geq 90\%$

Interpretare

- reflectă calitatea operării serviciului
- evaluarea se realizează în mod contextual, ținând cont de condițiile de trafic și de situațiile obiective care pot influența desfășurarea serviciului

Indicator 3 – Grad de utilizare a serviciului

Definiție

Măsoară nivelul de utilizare a serviciului de către populație.

Mod de calcul

Număr total de călători / perioadă (lună)

Rol

- NU este indicator de sancționare
- este indicator de monitorizare și ajustare a serviciului

Utilizare

- fundamentare modificări trasee
- ajustare program
- analiză sezonieră (important în Azuga)

Indicator 4 – Indicator economic (raport venituri / plăți compensatorii asociate obligației de serviciu public)

Definiție

Măsoară echilibrul economic al serviciului în raport cu contribuția publică.

Mod de evaluare

Se urmărește:

- nivelul veniturilor din exploatare
- raportul acestora cu eventualele compensații acordate

Rol

- verificarea caracterului de concesiune (operatorul își asumă risc)
- evitarea supracompensării

3. Raportarea indicatorilor

Operatorul are obligația de a transmite entității contractante:

- raport lunar privind indicatorii 1 și 2
- raport trimestrial privind indicatorii 3 și 4

Formatul și conținutul detaliat al raportărilor se stabilesc prin contractul de concesiune și anexele acestuia.

4. Utilizarea indicatorilor

Indicatorii sunt utilizați pentru:

- monitorizarea serviciului
- identificarea disfuncționalităților
- fundamentarea măsurilor de ajustare
- aplicarea graduală a măsurilor contractuale

5. Principiul aplicării

Evaluarea indicatorilor se realizează:

- în mod global și contextual, nu rigid
- cu luarea în considerare a:
 - specificului local (vale, trafic DN1, sezon turistic)

- situațiilor excepționale
- fazei incipiente a serviciului

Neîndeplinirea indicatorilor de performanță poate conduce la aplicarea măsurilor contractuale, inclusiv a sancțiunilor și penalităților prevăzute în Anexa nr. 2.11 – Sistem de sancțiuni și penalități, în condițiile și limitele stabilite prin contract.

ANEXA NR. 5

BUNURI PUSE LA DISPOZIȚIA OPERATORULUI

Art. 1 – Obiectul anexei

(1) Prezenta anexă stabilește:

- a) lista bunurilor de retur puse la dispoziția operatorului în vederea prestării serviciului public de transport local în orașul Azuga;
- b) condițiile de utilizare, exploatare, întreținere, conservare, evidență și restituire a acestor bunuri;
- c) responsabilitățile operatorului și ale autorității contractante cu privire la bunurile afectate serviciului;
- d) principiile de actualizare a inventarului bunurilor pe durata contractului.

(2) Prezenta anexă face parte integrantă din documentația serviciului și se aplică în mod coroborat cu prevederile regulamentului serviciului, ale caietului de sarcini și ale contractului de concesiune.

Art. 2 – Regimul juridic al bunurilor

(1) Bunurile prevăzute în prezenta anexă sunt bunuri de retur afectate prestării serviciului public de transport local.

(2) Bunurile de retur:

- a) aparțin autorității administrației publice locale a orașului Azuga;
- b) sunt date în folosință operatorului pe durata contractului, exclusiv în scopul prestării serviciului public de transport local;
- c) rămân pe toată durata contractului în proprietatea sau, după caz, în patrimoniul autorității contractante;
- d) revin de drept autorității contractante la încetarea contractului, în stare de funcționare corespunzătoare, cu luarea în considerare a uzurii normale rezultate din exploatarea conformă.

(3) Operatorul nu dobândește niciun drept de proprietate asupra bunurilor de retur și nu poate dispune de acestea în alt mod decât cel permis prin contract și prin documentația serviciului.

(4) Pe durata contractului, operatorul poate utiliza, în completarea bunurilor de retur, bunuri proprii necesare prestării serviciului. Acestea nu fac obiectul prezentei anexă și rămân în proprietatea operatorului.

Art. 3 – Contextul investițional și afectarea bunurilor la serviciu

(1) Bunurile prevăzute în prezenta anexă au fost achiziționate de autoritatea contractantă în scopul organizării și operaționalizării serviciului public de transport local în orașul Azuga.

(2) Bunurile sunt afectate prestării serviciului public de transport local și vor fi utilizate cu respectarea destinației acestora, a condițiilor tehnice de exploatare și a obligațiilor rezultate din finanțarea publică în baza căreia au fost achiziționate.

(3) În mod concret, bunurile de retur care fac obiectul prezentei anexe sunt reprezentate în principal de:

- a) trei autobuze electrice destinate transportului public local;
- b) trei stații de încărcare destinate alimentării autobuzelor electrice;
- c) accesoriile, documentațiile tehnice, echipamentele și elementele conexe aferente acestora.

(4) Operatorul are obligația de a utiliza bunurile în mod diligent, exclusiv sau, după caz, preponderent pentru prestarea serviciului public, fără a prejudicia scopul pentru care acestea au fost achiziționate și puse la dispoziția sa.

Art. 4 – Inventarul centralizat al bunurilor de retur

(1) Inventarul centralizat al bunurilor de retur puse la dispoziția operatorului este următorul:

A. Mijloace de transport

Nr. crt.	Denumire bun	Marca / model	Număr bucăți	Valoare unitară (lei, fără TVA)	Valoare totală (lei, fără TVA)	Regim juridic
1	Autobuz electric	Granton ZXB10-12 / GTZ6129BEVBF	3	2.270.000	6.810.000	Bun de retur

B. Infrastructura de încărcare

Nr. crt.	Denumire bun	Marca / model	Număr bucăți	Putere nominală	Valoare unitară (lei, fără TVA)	Valoare totală (lei, fără TVA)	Regim juridic
1	Stație de încărcare electrică	HICI	3	60 kW	70.000	210.000	Bun de retur

(2) Valoarea totală a bunurilor de retur prevăzute la alin. (1) este de 7.020.000 lei fără TVA.

(3) Inventarul centralizat prevăzut la alin. (1) se completează, la data predării, cu datele de identificare individuală pentru fiecare bun.

Art. 5 – Fișele individuale ale bunurilor de retur

(1) Pentru fiecare bun de retur se întocmește o fișă individuală anexată procesului-verbal de predare-preluare, care face parte integrantă din documentația serviciului.

(2) Fișa individuală a fiecărui autobuz electric va cuprinde cel puțin următoarele informații:

- a) numărul de inventar al autorității contractante;
- b) marca și modelul;
- c) denumirea comercială;
- d) seria de șasiu (VIN);
- e) numărul de înmatriculare;
- f) anul fabricației;
- g) categoria de omologare și categoria de folosință;

- h) dimensiunile principale și masa maximă tehnic admisibilă;
- i) tipul sistemului de propulsie;
- j) puterea motorului electric;
- k) capacitatea de transport (locuri pe scaune și în picioare);
- l) starea tehnică la momentul predării;
- m) accesoriile și echipamentele livrate împreună cu vehiculul;
- n) documentele tehnice și de conformitate.

(3) Pentru autobuzele electrice puse la dispoziția operatorului, fișele individuale vor include, după caz, următoarele caracteristici tehnice relevante:

- a) model: Granton ZXB10-12 / GTZ6129BEVBF;
- b) categorie: M3, clasa I, autobuz cu podea coborâtă;
- c) lungime aproximativă: 12.080 mm;
- d) lățime aproximativă: 2.520 mm;
- e) înălțime aproximativă: 3.320 mm;
- f) masă maximă tehnic admisibilă: aproximativ 19.500 kg;
- g) sistem de propulsie: electric;
- h) putere motor electric: 350 kW putere maximă netă și 195 kW putere maximă în regim de 30 de minute;
- i) viteză maximă: 70 km/h;
- j) capacitate de transport: aproximativ 31 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și 50 locuri în picioare.

(4) Fișa individuală a fiecărei stații de încărcare va cuprinde cel puțin următoarele informații:

- a) numărul de inventar;
- b) producătorul și modelul;
- c) amplasamentul;
- d) puterea nominală;
- e) tipul de alimentare;
- f) tipul și numărul conectorilor;
- g) parametrii electrici principali;
- h) starea tehnică la momentul predării;
- i) documentația tehnică și de utilizare;
- j) eventualele sisteme de monitorizare și control.

(5) Pentru stațiile de încărcare de tip HICl puse la dispoziția operatorului, fișele individuale vor include, după caz, următoarele caracteristici tehnice relevante:

- a) putere nominală: 60 kW;
- b) alimentare: 400 V AC, sistem trifazat;
- c) eficiență energetică: aproximativ 96%;
- d) grad de protecție: IP55;
- e) interval de temperatură de funcționare: -35°C până la +55°C;
- f) dimensiuni aproximative: 750 x 630 x 1800 mm;

- g) greutate: aproximativ 375 kg;
 - h) sistem de comunicație și monitorizare: compatibil OCPP și conectare la platforme de management;
 - i) funcționalități: protecții electrice integrate, monitorizare parametri de funcționare, posibilitate de control și diagnoză la distanță.
- (6) Datele de identificare individuală ale bunurilor, inclusiv seriile, numerele de inventar, amplasamentele exacte și documentele aferente, se completează la momentul predării bunurilor către operator, în cadrul procesului-verbal de predare-preluare și al anexelor acestuia.

Art. 6 – Predarea bunurilor

(1) Predarea bunurilor de retur către operator se face pe bază de proces-verbal de predare-preluare semnat de ambele părți.

(2) Procesul-verbal de predare-preluare va cuprinde cel puțin:

- a) denumirea fiecărui bun;
- b) datele de identificare;
- c) starea tehnică la data predării;
- d) elementele lipsă sau defecțiunile constatate, dacă este cazul;
- e) documentele și accesoriile predate împreună cu bunul;
- f) data predării.

(3) Prin semnarea procesului-verbal de predare-preluare, operatorul confirmă preluarea bunurilor și asumarea obligațiilor privind utilizarea, conservarea și restituirea acestora, în condițiile documentației serviciului.

Art. 7 – Amplasamente și afectarea operațională a bunurilor

(1) Autobuzele electrice sunt alocate prestării serviciului public de transport local pe traseele și în programul aprobate de autoritatea contractantă.

(2) Stațiile de încărcare sunt alocate alimentării autobuzelor electrice utilizate în serviciul public și sunt amplasate în locațiile stabilite de autoritatea contractantă, potrivit documentației tehnice și proceselor-verbale de predare-preluare.

(3) Operatorul are obligația de a utiliza bunurile de retur în corelare cu:

- a) programul de transport aprobat;
- b) nivelul minim de serviciu;
- c) condițiile reale de exploatare ale serviciului;
- d) necesitatea menținerii disponibilității operaționale a flotei și a infrastructurii de încărcare.

(4) În cazul în care autoritatea contractantă stabilește ori aprobă spații de staționare, garare, încărcare sau alte amplasamente specifice, operatorul are obligația de a utiliza aceste locații în condițiile stabilite prin documentația serviciului și prin instrucțiunile aplicabile.

Art. 8 – Destinația și limitele utilizării

(1) Operatorul are dreptul și obligația de a utiliza bunurile de retur exclusiv în scopul prestării serviciului public de transport local, în condițiile stabilite prin contract și prin documentația serviciului.

(2) Utilizarea bunurilor trebuie să fie conformă cu:

- a) destinația tehnică a bunurilor;
- b) instrucțiunile producătorului;
- c) cerințele de siguranță și exploatare;
- d) obligațiile asumate prin documentația serviciului.

(3) Operatorul nu poate:

- a) înstrăina bunurile;
- b) constitui garanții sau sarcini asupra acestora;
- c) dezmembra bunurile;
- d) închiria, ceda sau transmite în folosință bunurile către terți;
- e) utiliza bunurile în alte scopuri decât cele permise prin contract, fără acordul prealabil, expres și scris al autorității contractante.

(4) În măsura în care, din motive de exploatare, operatorul utilizează temporar autobuzele în afara programului de transport public local, această utilizare este permisă numai dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

- a) nu este afectată prestarea serviciului public și nu este diminuată disponibilitatea minimă necesară pentru executarea programului aprobat;
- b) sunt respectate toate obligațiile legale și tehnice aplicabile;
- c) se păstrează evidența distinctă a utilizării și a veniturilor aferente;
- d) nu este afectată destinația generală a bunurilor și nu sunt încălcate condițiile asumate prin finanțarea publică.

(5) Orice utilizare a bunurilor de retur trebuie să fie compatibilă cu natura serviciului și cu menținerea caracterului de concesiune al raportului contractual.

Art. 9 – Obligațiile operatorului privind exploatarea și întreținerea bunurilor

(1) Operatorul are obligația să exploateze bunurile cu diligența unui bun profesionist, în condiții de legalitate, siguranță, continuitate și eficiență.

(2) Operatorul are obligația să asigure, pe cheltuiala sa, întreținerea curentă, mentenanța preventivă și mentenanța corectivă a bunurilor de retur, în măsura în care acestea sunt necesare pentru menținerea bunurilor în stare de funcționare corespunzătoare.

(3) În îndeplinirea obligațiilor prevăzute la alin. (2), operatorul va respecta:

- a) manualele tehnice și instrucțiunile producătorilor;
- b) condițiile de garanție, în măsura în care acestea sunt aplicabile;
- c) cerințele legale privind siguranța rutieră, siguranța electrică, protecția mediului și sănătatea și securitatea în muncă.

(4) Operatorul are obligația să nu efectueze intervenții tehnice, modificări constructive sau adaptări asupra bunurilor fără respectarea condițiilor tehnice aplicabile și, după caz, fără acordul prealabil al autorității contractante.

(5) Operatorul are obligația să păstreze evidența intervențiilor tehnice, reparațiilor, reviziilor și incidentelor care privesc bunurile de retur și să pună aceste evidențe la dispoziția autorității contractante, la solicitarea acesteia.

Art. 10 – Obligații specifice privind exploatarea autobuzelor electrice și a infrastructurii de încărcare

(1) Operatorul are obligația de a exploata autobuzele electrice și infrastructura de încărcare în condiții care să asigure:

- a) continuitatea serviciului public de transport local;
- b) siguranța în exploatare;
- c) menținerea parametrilor tehnici ai echipamentelor;
- d) utilizarea eficientă a resurselor energetice.

(2) Obligații privind exploatarea autobuzelor electrice

Operatorul are obligația:

- a) să utilizeze autobuzele exclusiv în conformitate cu destinația acestora și cu specificațiile tehnice ale producătorului;
- b) să asigure exploatarea vehiculelor numai cu personal calificat și instruit pentru operarea sistemelor de propulsie electrică;
- c) să monitorizeze permanent starea tehnică și parametrii de exploatare ai vehiculelor, inclusiv nivelul de încărcare al bateriilor și autonomia disponibilă;
- d) să organizeze exploatarea astfel încât să fie asigurată executarea programului de transport aprobat, inclusiv prin utilizarea eficientă a vehiculelor disponibile;
- e) să evite exploatarea în condiții care pot conduce la degradarea prematură a sistemelor de propulsie, a bateriilor sau a componentelor electrice și electronice;
- f) să respecte limitele tehnice de utilizare ale vehiculelor, inclusiv sarcina admisă și condițiile de exploatare în trafic.

(3) Obligații privind utilizarea infrastructurii de încărcare

Operatorul are obligația:

- a) să utilizeze stațiile de încărcare exclusiv pentru alimentarea autobuzelor electrice utilizate în cadrul serviciului;
- b) să asigure exploatarea stațiilor în condiții conforme cu parametrii tehnici ai acestora, inclusiv:
 - tensiunea de alimentare;
 - puterea nominală;
 - condițiile de mediu și temperatură de funcționare;
- c) să utilizeze stațiile astfel încât să nu fie afectată integritatea echipamentelor și gradul de protecție al acestora;
- d) să asigure operarea stațiilor numai de către personal instruit corespunzător;

- e) să utilizeze sistemele de monitorizare disponibile pentru urmărirea funcționării și identificarea eventualelor disfuncționalități;
- f) să asigure menținerea în stare de funcționare a stațiilor și să intervină în mod operativ în cazul apariției unor defecțiuni.

(4) Obligații privind corelarea exploatarei cu programul de transport

Operatorul are obligația:

- a) să planifice procesele de încărcare a autobuzelor astfel încât acestea să fie compatibile cu programul de transport și să nu afecteze continuitatea serviciului;
- b) să asigure permanent disponibilitatea unui număr suficient de vehicule pentru executarea curselor programate;
- c) să adapteze exploatarea la condițiile reale de trafic și la variațiile de cerere, fără a afecta nivelul minim de serviciu.

(5) Obligații privind siguranța și prevenirea incidentelor

Operatorul are obligația:

- a) să respecte normele legale privind siguranța rutieră, siguranța electrică și protecția mediului;
- b) să adopte măsuri preventive pentru evitarea incidentelor tehnice și a utilizării necorespunzătoare a echipamentelor;
- c) să asigure instruirea periodică a personalului implicat în exploatarea bunurilor;
- d) să notifice de îndată autoritatea contractantă cu privire la orice incident major care afectează funcționarea bunurilor sau siguranța serviciului.

(6) Obligații privind evidența exploatarei

Operatorul are obligația:

- a) să țină evidența utilizării autobuzelor și a infrastructurii de încărcare, inclusiv a kilometrilor parcurși și a consumului de energie;
- b) să asigure trasabilitatea utilizării bunurilor, inclusiv în situațiile în care acestea sunt utilizate în afara programului de transport public;
- c) să pună la dispoziția autorității contractante, la solicitare, datele relevante privind exploatarea bunurilor.

(7) Obligația de menținere a performanței tehnice

Operatorul are obligația de a exploata bunurile astfel încât să mențină parametrii tehnici și funcționali ai acestora în limitele prevăzute de producător și de documentația tehnică, evitând orice acțiune sau inacțiune care ar putea conduce la degradarea prematură a echipamentelor.

Art. 11 – Asigurarea bunurilor

(1) Operatorul are obligația să încheie și să mențină pe toată durata contractului polițe de asigurare corespunzătoare pentru bunurile de retur utilizate în prestarea serviciului, în condițiile stabilite prin contract.

(2) Asigurările vor acoperi cel puțin riscurile obligatorii prevăzute de lege și, după caz, alte riscuri relevante pentru exploatarea bunurilor, în condițiile stabilite contractual.

(3) Operatorul va face dovada existenței și menținerii asigurărilor la solicitarea autorității contractante.

Art. 12 – Răspunderea pentru degradare, pierdere sau utilizare necorespunzătoare

(1) Operatorul răspunde pentru orice degradare a bunurilor de retur care depășește uzura normală rezultată din exploatarea conformă.

(2) Operatorul răspunde pentru pierderea, distrugerea sau deteriorarea bunurilor în măsura în care acestea sunt imputabile culpei sale ori culpei persoanelor pentru care răspunde.

(3) În cazul producerii unor avarii, incidente sau evenimente care afectează starea ori disponibilitatea bunurilor, operatorul are obligația:

- a) să informeze de îndată autoritatea contractantă;
- b) să ia măsurile urgente necesare pentru limitarea efectelor;
- c) să asigure continuitatea serviciului, inclusiv prin utilizarea unor mijloace alternative conforme, dacă este cazul.

(4) Operatorul nu răspunde pentru uzura normală a bunurilor rezultată din utilizarea acestora în condițiile contractului și ale documentației serviciului.

Art. 13 – Evidență, inventariere, actualizare și control

(1) Operatorul are obligația să țină o evidență distinctă a bunurilor de retur utilizate în executarea contractului.

(2) Autoritatea contractantă are dreptul să verifice periodic starea, modul de utilizare și modul de întreținere a bunurilor de retur.

(3) Părțile vor efectua inventarierea periodică a bunurilor, cel puțin o dată pe an, precum și ori de câte ori este necesar în mod justificat.

(4) Rezultatele inventarierii și ale verificărilor se consemnează în procese-verbale semnate de reprezentanții părților.

(5) În cazul introducerii unor bunuri suplimentare în exploatarea serviciului, al scoaterii temporare din funcțiune a unor bunuri ori al apariției unor modificări relevante privind identificarea sau starea acestora, inventarul bunurilor de retur se actualizează în mod corespunzător.

(6) Actualizarea inventarului se realizează prin documente constatatoare și, după caz, prin act adițional la contract, în condițiile prevăzute de documentația serviciului și de lege.

Art. 14 – Restituirea bunurilor și dispoziții finale

(1) La încetarea contractului, operatorul are obligația să restituie autorității contractante toate bunurile de retur primite în folosință.

(2) Restituirea se face pe bază de proces-verbal de predare-preluare, care va consemna cel puțin:

- a) lista bunurilor restituite;
- b) starea tehnică a acestora;
- c) eventualele neconformități constatate;
- d) documentele și accesoriile restituite împreună cu bunurile.

(3) Bunurile se restituie în stare de funcționare corespunzătoare, ținând seama de uzura normală rezultată din exploatarea conformă pe durata contractului.

(4) În cazul în care se constată degradări imputabile operatorului, acesta va răspunde în condițiile contractului și ale legii.

(5) Prezenta anexă se interpretează în sensul protejării interesului public local, al utilizării eficiente a bunurilor afectate serviciului și al asigurării continuității prestării serviciului public de transport local.

(6) Detaliile individuale privind identificarea fiecărui bun, starea sa tehnică la predare și documentele aferente se vor consemna distinct în procesele-verbale de predare-preluare și în documentele tehnice anexate acestora.

ANEXA NR. 6

FORMATUL RAPORTĂRII OPERATORULUI

1. Scopul anexei

Prezenta anexă stabilește structura și conținutul raportărilor pe care operatorul serviciului de transport public local din orașul Azuga are obligația de a le transmite autorității contractante.

Raportarea are ca scop:

- monitorizarea modului de prestare a serviciului;
- verificarea respectării programului de transport;
- evaluarea utilizării serviciului;
- analizarea echilibrului economic al serviciului;
- identificarea și corectarea disfuncționalităților.

2. Frecvența raportării

Operatorul va transmite următoarele tipuri de rapoarte:

- **raport lunar** – obligatoriu;
- **raport trimestrial** – la solicitarea autorității sau în funcție de necesități;
- **raport punctual** – în cazul unor situații speciale.

3. Structura raportului lunar

Raportul lunar va cuprinde următoarele secțiuni:

3.1 Situația operării serviciului

Indicator	Valoare
Număr curse programate	
Număr curse efectuate	
Număr curse anulate	
Procent realizare (%)	
Kilometri parcurși	

Observații:

- se vor menționa cauzele curselor anulate sau nerealizate;
- se vor evidenția eventualele abateri semnificative.

3.2 Regularitatea serviciului

Indicator	Valoare
Număr curse conforme	
Număr curse cu abateri	
Procent conformitate (%)	

Observații:

- se consideră conforme cursele care respectă intervalul de ± 10 minute;
- se vor menționa cauzele întârzierilor.

3.3 Utilizarea serviciului

Indicator	Valoare
Număr total călători	
Număr mediu călători / zi	
Număr mediu călători / cursă	

Opțional:

- distribuția pe trasee (T1 / T2);
- distribuția pe intervale orare.

3.4 Situația economică

Indicator	Valoare
Venituri din exploatare	
Alte venituri (publicitate etc.)	
Compensații încasate (dacă este cazul)	

Observații:

- datele sunt utilizate pentru verificarea echilibrului economic al serviciului;
- raportarea trebuie să permită verificarea evitării supracompensării.

3.5 Situația tehnică

Indicator	Valoare
Număr vehicule disponibile	
Număr vehicule indisponibile	
Incidente tehnice	

Observații:

- se vor descrie pe scurt incidentele relevante;
- se vor indica măsurile luate.

3.6 Relația cu utilizatorii

Indicator	Valoare
Număr reclamații	
Reclamații soluționate	
Reclamații în curs	

Observații:

- se vor menționa principalele tipuri de reclamații;
- se vor indica măsurile adoptate.

3.7 Situații speciale

Operatorul va prezenta, dacă este cazul:

- condiții meteorologice care au afectat serviciul;
- blocaje de trafic (în special DN1);
- modificări temporare de traseu;
- alte situații relevante.

4. Formatul raportării

Raportul va fi transmis:

- în format electronic (PDF sau format editabil);
- într-o structură clară și sintetică;
- în termen de maximum 10 zile de la finalul lunii raportate.

5. Verificarea și utilizarea raportărilor

Autoritatea contractantă va utiliza raportările pentru:

- monitorizarea indicatorilor de performanță (Anexa nr. 2.4);
- evaluarea modului de operare a serviciului;
- identificarea disfuncționalităților;
- fundamentarea eventualelor măsuri de ajustare.

6. Caracterul raportării

Raportarea are caracter:

- informativ;
- operațional;
- suport pentru decizii

ANEXA NR. 7 CERINȚE MINIME PRIVIND OPERATORUL SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Art. 1 – Scopul anexei

(1) Prezenta anexă stabilește cerințele minime privind organizarea, resursele și capacitatea operațională pe care operatorul trebuie să le asigure pentru prestarea serviciului de transport public local în orașul Azuga.

(2) Cerințele prevăzute în prezenta anexă au rolul de a asigura:

- a) prestarea serviciului în condiții de continuitate, siguranță și regularitate;
- b) utilizarea corespunzătoare a bunurilor puse la dispoziție de autoritatea contractantă;
- c) existența unei structuri minime de operare adaptate dimensiunii serviciului.

(3) Cerințele sunt stabilite la un nivel proporțional cu dimensiunea redusă a sistemului de transport public local din orașul Azuga și nu au caracter restrictiv.

Art. 2 – Cadrul general de organizare

(1) Operatorul are obligația de a organiza activitatea astfel încât să asigure prestarea serviciului public de transport local în conformitate cu:

- a) programul de transport aprobat;
- b) obligațiile de serviciu public;
- c) prevederile contractului de concesiune;
- d) regulamentul și caietul de sarcini al serviciului.

(2) Organizarea activității trebuie să permită:

- a) planificarea curselor;
- b) coordonarea exploatării zilnice;
- c) monitorizarea funcționării serviciului;
- d) intervenția în caz de disfuncționalități.

Art. 3 – Condiții legale de operare

(1) Operatorul are obligația de a deține și de a menține valabile pe toată durata contractului toate autorizațiile, licențele și documentele necesare desfășurării activității de transport public de persoane, conform legislației în vigoare.

(2) Operatorul are obligația de a respecta permanent cerințele legale aplicabile transportului rutier de persoane, inclusiv cele privind siguranța rutieră și condițiile de exploatare a vehiculelor.

Art. 4 – Personalul necesar pentru prestarea serviciului

(1) Operatorul are obligația de a asigura personalul necesar pentru prestarea serviciului, adaptat dimensiunii și complexității acestuia.

(2) Personalul minim necesar include:

a) conducători auto:

- deținători ai permisului de conducere corespunzător;
- atestați profesional conform legislației în vigoare;

b) personal pentru coordonarea activității:

- responsabil de organizarea programului de transport și de exploatarea zilnică;

c) personal sau servicii pentru mentenanță:

- proprii sau externalizate, cu asigurarea intervenției în timp util asupra vehiculelor și echipamentelor.

(3) Operatorul are obligația de a asigura instruirea personalului, în special pentru:

- a) exploatarea autobuzelor electrice;
- b) utilizarea infrastructurii de încărcare;
- c) respectarea normelor de siguranță.

Art. 5 – Organizarea exploatării

(1) Operatorul are obligația de a organiza exploatarea serviciului astfel încât să asigure:

- a) respectarea programului de transport;
- b) utilizarea eficientă a vehiculelor;
- c) continuitatea serviciului.

(2) Operatorul va asigura:

- a) planificarea curselor și a personalului;
- b) gestionarea situațiilor neprevăzute;
- c) adaptarea operării la condițiile reale de trafic și cerere.

Art. 6 – Capacitatea tehnică de operare

(1) Operatorul trebuie să asigure capacitatea tehnică necesară pentru exploatarea serviciului, inclusiv:

- a) utilizarea în condiții corespunzătoare a autobuzelor electrice;
- b) utilizarea infrastructurii de încărcare;
- c) integrarea acestor echipamente în activitatea curentă.

(2) Operatorul trebuie să asigure:

- a) personal instruit sau acces la servicii specializate;
- b) respectarea condițiilor tehnice de exploatare;
- c) monitorizarea funcționării echipamentelor.

Art. 7 – Mentenanță și suport tehnic

(1) Operatorul are obligația de a asigura mentenanța vehiculelor și a infrastructurii utilizate în prestarea serviciului.

(2) Mentenanța poate fi asigurată:

- a) cu resurse proprii; sau
- b) prin contracte cu operatori specializați.

(3) Operatorul trebuie să asigure:

- a) intervenția în timp util în cazul apariției unor defecțiuni;
- b) menținerea bunurilor în stare de funcționare;
- c) prevenirea apariției disfuncționalităților majore.

Art. 8 – Continuitatea serviciului

(1) Operatorul are obligația de a asigura continuitatea serviciului în condițiile stabilite prin documentația serviciului.

(2) În acest sens, operatorul trebuie să:

- a) organizeze activitatea astfel încât să reducă riscul de întrerupere a serviciului;
- b) adopte măsuri pentru gestionarea situațiilor neprevăzute;
- c) utilizeze soluții alternative, acolo unde este necesar.

Art. 9 – Monitorizarea activității

(1) Operatorul are obligația de a monitoriza activitatea de transport și utilizarea bunurilor afectate serviciului.

(2) Monitorizarea va include, după caz:

- a) executarea curselor;
- b) utilizarea vehiculelor;
- c) funcționarea infrastructurii de încărcare.

(3) Operatorul va utiliza instrumentele disponibile, inclusiv sisteme de monitorizare tehnică și operațională.

Art. 10 – Evidența și raportarea

(1) Operatorul are obligația de a ține evidența activității desfășurate în cadrul serviciului.

(2) Evidența va include, cel puțin:

- a) cursele efectuate;
- b) kilometrii parcurși;
- c) utilizarea vehiculelor;
- d) consumul de energie.

(3) Operatorul va transmite aceste informații autorității contractante, în condițiile stabilite prin documentația serviciului.

Art. 11 – Relația cu utilizatorii serviciului

(1) Operatorul are obligația de a asigura o relație adecvată cu utilizatorii serviciului.

(2) În acest sens, operatorul trebuie să:

- a) asigure comportamentul corespunzător al personalului;
- b) furnizeze informații privind serviciul;
- c) trateze în mod adecvat sesizările și reclamațiile.

Art. 12 – Respectarea obligațiilor de serviciu public

(1) Operatorul are obligația de a respecta obligațiile de serviciu public stabilite prin contract și prin anexele acestuia.

(2) Aceste obligații privesc, în principal:

- a) continuitatea serviciului;
- b) regularitatea;
- c) accesibilitatea;
- d) adaptarea la nevoile comunității.

Art. 13 – Menținerea capacității de operare

(1) Operatorul are obligația de a menține pe toată durata contractului capacitatea de organizare și operare necesară prestării serviciului.

(2) Orice modificare semnificativă a modului de organizare care poate afecta prestarea serviciului trebuie notificată autorității contractante.

Art. 14 – Dispoziții finale

(1) Cerințele prevăzute în prezenta anexă reprezintă un nivel minim de organizare și funcționare a operatorului în cadrul serviciului.

(2) Prezenta anexă se interpretează în corelație cu celelalte documente ale serviciului, în special cu:

- regulamentul serviciului;
- caietul de sarcini;
- contractul de concesiune;
- anexa privind obligația de serviciu public.

ANEXA NR. 8

MATRICEA RESPONSABILITĂȚILOR PRIVIND ORGANIZAREA ȘI EXPLOATAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Art. 1 – Scopul anexei

(1) Prezenta anexă stabilește distribuirea responsabilităților între autoritatea contractantă și operator în ceea ce privește organizarea, exploatarea și monitorizarea serviciului de transport public local în orașul Azuga.

(2) Matricea responsabilităților are rolul de a:

- a) clarifica atribuțiile fiecărei părți;
- b) evita suprapuneri sau lacune în gestionarea serviciului;
- c) asigura o funcționare coerentă și eficientă a serviciului.

(3) Prezenta anexă se interpretează în corelație cu contractul de concesiune, caietul de sarcini, regulamentul serviciului și anexa privind obligațiile de serviciu public.

Art. 2 – Principii generale

(1) Distribuirea responsabilităților se realizează în concordanță cu natura juridică a contractului de concesiune.

(2) Operatorul este responsabil pentru organizarea și exploatarea efectivă a serviciului, inclusiv pentru gestionarea activităților curente și a riscurilor operaționale.

(3) Autoritatea contractantă își păstrează rolul de reglementare, planificare strategică și control al serviciului public.

(4) Responsabilitățile prevăzute în prezenta anexă nu limitează obligațiile generale ale părților stabilite prin contract.

Art. 3 – Matricea responsabilităților

Nr. crt.	Domeniu / activitate	Autoritatea contractantă	Operator	Observații
1	Stabilirea traseelor	✓		Autoritatea aprobă traseele
2	Stabilirea programului de transport	✓		Program aprobat de autoritate
3	Executarea curselor		✓	Obligație principală operator
4	Organizarea zilnică a exploatării		✓	Planificare curse, personal
5	Stabilirea tarifelor	✓		Conform cadrului legal

Nr. crt.	Domeniu / activitate	Autoritatea contractantă	Operator	Observații
6	Încasarea veniturilor din bilete		✓	Venituri ale operatorului
7	Acordarea facilităților tarifare	✓		Definite de autoritate
8	Plata facilităților tarifare	✓		Către operator
9	Plăți compensatorii aferente OSP	✓		Limitate, fără acoperire integrală (mecanism de evitare a supracomensării)
10	Risc de exploatare (cerere, venituri)		✓	Specific concesiunii
11	Punerea la dispoziție a autobuzelor	✓		Bunuri de retur
12	Utilizarea autobuzelor		✓	Conform documentației
13	Mentenanța autobuzelor		✓	Inclusiv reparații curente
14	Punerea la dispoziție a stațiilor de încărcare	✓		Bunuri de retur
15	Utilizarea stațiilor de încărcare		✓	Conform specificațiilor
16	Mentenanța stațiilor de încărcare		✓	Operare și întreținere
17	Plata energiei electrice		✓	Cost de exploatare
18	Asigurarea bunurilor		✓	RCA, CASCO, etc.
19	Asigurarea personalului		✓	Angajare și instruire
20	Raportarea activității		✓	Conform Anexa 2.6
21	Monitorizarea serviciului	✓	✓	Operator → raportare, Autoritate → control
22	Controlul și verificarea serviciului	✓		Drept al autorității
23	Aplicarea de sancțiuni contractuale	✓		Conform contract
24	Investiții suplimentare	✓	✓	În funcție de natură
25	Adaptarea serviciului	✓	✓	Autoritate decide, operator implementează

Art. 4 – Clarificări privind responsabilitățile financiare

(1) Operatorul suportă costurile de exploatare ale serviciului, inclusiv:

- a) costurile cu personalul;
- b) costurile de mentenanță;
- c) costurile cu energia electrică;

d) alte costuri operaționale.

(2) Autoritatea contractantă suportă:

a) plata facilităților tarifare;

b) plățile compensatorii aferente obligațiilor de serviciu public, în limitele stabilite prin contract.

(3) Plățile compensatorii nu au caracter de acoperire integrală a costurilor și nu elimină riscul de exploatare al operatorului.

Art. 5 – Corelarea responsabilităților cu bunurile de retur

(1) Autoritatea contractantă pune la dispoziția operatorului bunurile de retur necesare prestării serviciului.

(2) Operatorul este responsabil pentru:

a) utilizarea bunurilor;

b) întreținerea acestora;

c) menținerea în stare de funcționare.

(3) Operatorul nu poate utiliza bunurile în alte scopuri decât cele prevăzute în documentația serviciului, cu excepțiile permise contractual.

Art. 6 – Corelarea cu obligațiile de serviciu public

(1) Responsabilitățile prevăzute în prezenta anexă se completează cu obligațiile de serviciu public stabilite prin anexa specifică.

(2) Operatorul are obligația de a respecta aceste obligații, iar autoritatea contractantă are rolul de a verifica îndeplinirea acestora.

Art. 7 – Dispoziții finale

(1) Prezenta matrice are rol de clarificare și interpretare a responsabilităților și nu limitează obligațiile stabilite prin contract.

(2) În cazul unor necorelări, prevalează prevederile contractului de concesiune.

(3) Matricea responsabilităților poate fi actualizată pe durata contractului, în condițiile legii și ale documentației serviciului.

ANEXA NR. 9

MECANISM DE PREVENIRE A SUPRACOMPENSĂRII ÎN CADRUL SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Art. 1 – Scopul anexei

(1) Prezenta anexă stabilește mecanismul de monitorizare și prevenire a supracompensării operatorului în cadrul contractului de concesiune a serviciului de transport public local în orașul Azuga.

(2) Mecanismul are rolul de a asigura un echilibru între:

- a) necesitatea susținerii serviciului public;
- b) menținerea caracterului de concesiune;
- c) evitarea acordării unui avantaj economic nejustificat operatorului.

Art. 2 – Principii generale

(1) În cadrul contractului, operatorul suportă riscul de exploatare al serviciului.

(2) Plățile compensatorii acordate de autoritatea contractantă:

- a) au caracter limitat;
- b) sunt destinate susținerii obligațiilor de serviciu public;
- c) nu reprezintă un mecanism de acoperire integrală a costurilor.

(3) Operatorul are dreptul de a realiza profit din exploatarea serviciului, în limite rezonabile.

(4) Supracompensarea este considerată a exista atunci când veniturile totale ale operatorului depășesc nivelul necesar acoperirii costurilor de exploatare și al unui profit rezonabil.

Art. 3 – Structura veniturilor relevante

(1) În evaluarea echilibrului economic se iau în considerare următoarele categorii de venituri:

- a) venituri din bilete și abonamente;
- b) venituri din alte surse asociate serviciului;
- c) plăți compensatorii aferente obligațiilor de serviciu public;
- d) orice alte venituri obținute prin utilizarea bunurilor afectate serviciului.

Art. 4 – Structura costurilor relevante

(1) În evaluarea echilibrului economic se iau în considerare costurile de exploatare ale serviciului, inclusiv:

- a) costuri cu personalul;
- b) costuri cu energia electrică;
- c) costuri de mentenanță;
- d) costuri administrative;
- e) alte costuri necesare prestării serviciului.

Art. 5 – Profitul rezonabil

(1) Profitul rezonabil reprezintă nivelul de câștig acceptabil pentru operator, raportat la natura, dimensiunea și riscurile asumate în cadrul serviciului de transport public local.

(2) În cadrul prezentului serviciu, profitul rezonabil se apreciază, ca fiind situat în intervalul de **3% – 5% din costurile de exploatare ale serviciului**.

(3) Intervalul prevăzut la alin. (2) are caracter de referință și se utilizează în analiza echilibrului economic al serviciului, fără a constitui un mecanism automat de garantare a profitului.

(4) Evaluarea profitului rezonabil se realizează în mod contextual, ținând seama de:

- a) performanța serviciului;
- b) nivelul veniturilor realizate;
- c) riscurile asumate de operator;
- d) condițiile reale de exploatare.

(5) Depășirea semnificativă a intervalului prevăzut la alin. (2), coroborată cu existența plăților compensatorii, poate constitui un indiciu privind existența unei situații de supracompensare.

Art. 6 – Monitorizarea anuală

(1) Operatorul are obligația de a transmite anual autorității contractante o situație financiară relevantă pentru serviciu, care va include:

- a) veniturile realizate;
- b) costurile de exploatare;
- c) rezultatul operațional al serviciului.

(2) Autoritatea contractantă analizează aceste date în vederea evaluării echilibrului economic al serviciului.

Art. 7 – Identificarea situațiilor de supracompensare

(1) Se consideră că există un risc de supracompensare în situația în care:

- a) veniturile totale depășesc semnificativ costurile de exploatare;
- și
- b) rezultatul obținut depășește un nivel rezonabil de profit.

(2) Analiza se realizează anual, pe baza datelor raportate de operator.

Art. 8 – Măsuri de corecție

(1) În cazul în care, în urma analizei prevăzute la art. 6 și art. 7, se constată existența unei situații de supracompensare sau a unui risc de supracompensare, autoritatea contractantă poate dispune măsuri de corecție, în mod proporțional și gradual.

(2) În analiza necesității aplicării unor măsuri de corecție se va avea în vedere, cu titlu orientativ, și nivelul profitului realizat de operator, raportat la intervalul de referință prevăzut la art. 5 alin. (2).

(3) Depășirea intervalului de profit rezonabil nu conduce automat la aplicarea unor măsuri de corecție, însă, în măsura în care aceasta este semnificativă și corelată cu existența plăților compensatorii, poate justifica intervenția autorității contractante.

(4) Măsurile de corecție pot include, după caz:

- a) diminuarea plăților compensatorii pentru perioadele următoare;
- b) recalibrarea nivelului plăților compensatorii;
- c) ajustarea parametrilor economici ai serviciului, în limitele contractului;
- d) alte măsuri necesare restabilirii echilibrului economic.

(5) Aplicarea măsurilor de corecție se realizează:

- a) cu respectarea principiului proporționalității;
- b) fără a afecta continuitatea serviciului;
- c) fără a transfera în mod nejustificat riscuri suplimentare asupra operatorului.

(6) Autoritatea contractantă are obligația de a fundamenta măsurile adoptate pe baza datelor economice și operaționale raportate de operator.

Art. 9 – Corelarea cu alte documente

(1) Prezentul mecanism se aplică în corelație cu:

- contractul de concesiune;
- caietul de sarcini;
- anexa privind obligațiile de serviciu public;
- anexa privind raportarea.

Art. 10 – Dispoziții finale

(1) Mecanismul prevăzut în prezenta anexă nu afectează caracterul de concesiune al contractului.

(2) Aplicarea mecanismului se face cu respectarea principiilor de proporționalitate, transparență și tratament echitabil.

ANEXA NR. 10

MODALITATEA DE CALCUL, FACTURARE ȘI PLATĂ A REDEVENȚEI

Art. 1 – Obiect

Prezenta anexă stabilește modalitatea concretă de calcul, facturare și plată a redevenței datorate de Operator pentru utilizarea bunurilor puse la dispoziție în cadrul serviciului de transport public local din orașul Azuga.

Art. 2 – Nivelul redevenței

(1) Redevența anuală este stabilită prin hotărâre a Consiliului Local Azuga, în cuantum fix, exprimat în lei/an.

(2) Redevența este datorată indiferent de nivelul veniturilor realizate de Operator din exploatarea Serviciului.

Art. 3 – Modalitatea de plată

(1) Redevența anuală se achită **trimestrial**, în 4 tranșe egale.

(2) Fiecare tranșă reprezintă 25% din valoarea redevenței anuale.

(3) Obligația de plată există independent de emiterea facturii.

Art. 4 – Termene de plată

Redevența se achită până la următoarele termene:

- trimestrul I: până la **31 martie**
- trimestrul II: până la **30 iunie**
- trimestrul III: până la **30 septembrie**
- trimestrul IV: până la **15 decembrie**

Art. 5 – Facturare

(1) Entitatea contractantă emite factura aferentă redevenței cu minimum 10 zile înainte de scadență.

(2) Neemiterea facturii nu suspendă obligația de plată a Operatorului.

Art. 6 – Penalități de întârziere

(1) Pentru neplata redevenței la termen, Operatorul datorează penalități de întârziere de **0,1%/zi** din suma neachitată.

(2) Penalitățile se calculează începând cu ziua următoare scadenței și până la data plății integrale.

Art. 7 – Întârzieri și neplată

(1) Întârzierea la plată de peste 30 de zile constituie abatere contractuală.

(2) În cazul întârzierilor repetate sau al neplății, entitatea contractantă poate aplica:

- măsuri corective
- sancțiuni conform contractului
- executarea garanției de bună execuție

Art. 8 – Corelarea cu serviciul

(1) Obligația de plată a redevenței este independentă de:

- nivelul cererii de transport
- veniturile realizate
- nivelul plăților compensatorii

(2) Redevența reflectă exclusiv dreptul de utilizare a bunurilor puse la dispoziție.

ANEXA NR. 11

SISTEM DE SANCTIUNI ȘI PENALITĂȚI

Art. 1 – Obiect

Prezenta anexă stabilește sistemul de sancțiuni și penalități aplicabile Operatorului pentru neîndeplinirea sau îndeplinirea necorespunzătoare a obligațiilor contractuale, în vederea asigurării unui nivel corespunzător de calitate a serviciului de transport public local din orașul Azuga.

Art. 2 – Principii

- (1) Sancțiunile au rol corectiv și preventiv, urmărind îmbunătățirea continuă a serviciului.
- (2) Aplicarea sancțiunilor se face gradual, proporțional cu gravitatea și frecvența abaterilor.
- (3) Pentru abateri repetate, nivelul penalităților se majorează conform prevederilor prezentei anexe.

Art. 3 – Clasificarea abaterilor

Abaterile se clasifică în:

- a) abateri operaționale;
- b) abateri privind starea tehnică și curățenia;
- c) abateri privind relația cu utilizatorii;
- d) abateri administrative și de raportare;

Art. 4 – Sistemul de penalități

Penalitățile aplicabile sunt următoarele:

Nr. crt.	Tip abatere	Descriere	Penalitate (prima abatere)	Penalitate (abatere repetată)
1	Operațională	Neefectuarea unei curse programate	500 lei / cursă	1.000 lei / cursă
2	Operațională	Întârziere peste 10 minute	200 lei / cursă	400 lei / cursă
3	Operațională	Nerespectarea traseului stabilit	500 lei	1.000 lei
4	Tehnică	Vehicul în stare tehnică necorespunzătoare	500 lei	1.000 lei
5	Curățenie	Vehicul neigienizat (interior/exterior)	300 lei	600 lei
6	Utilizatori	Comportament neadecvat al personalului	500 lei	1.000 lei
7	Utilizatori	Lipsa informării călătorilor (afișaj, anunțuri)	200 lei	400 lei
8	Administrativă	Netransmiterea raportărilor la termen	300 lei	600 lei

Nr. crt.	Tip abatere	Descriere	Penalitate (prima abatere)	Penalitate (abatere repetată)
9	Administrativă	Date incomplete sau incorecte	300 lei	600 lei
10	Generală	Nerespectarea obligațiilor din anexele contractului	500 lei	1.000 lei

Art. 5 – Abateri repetate

(1) Se consideră abatere repetată orice abatere de același tip săvârșită de cel puțin 3 ori într-un interval de 30 de zile.

(2) Pentru abateri repetate, se aplică nivelul majorat al penalităților prevăzut în tabel.

Art. 6 – Aplicarea sancțiunilor

(1) Penalitățile se aplică în baza constatărilor efectuate de entitatea contractantă, în urma:

- monitorizării serviciului
- verificărilor în teren
- sesizărilor utilizatorilor

(2) Aplicarea sancțiunilor se face cu notificarea prealabilă a Operatorului.

Art. 7 – Corelarea cu contractul

(1) Penalitățile prevăzute în prezenta anexă se aplică în completarea prevederilor Art. 23 din contract.

(2) Aplicarea penalităților nu exclude:

- măsuri corective
- executarea garanției
- rezilierea contractului

ANEXA NR.12

OBLIGAȚIA DE SERVICIU PUBLIC

Art. 1 – Scopul anexei

(1) Prezenta anexă stabilește cadrul specific privind obligația de serviciu public aferentă serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate desfășurat în orașul Azuga.

(2) Anexa are rolul de a defini nivelul minim de serviciu pe care Operatorul are obligația de a-l asigura pe întreaga durată a contractului, în vederea satisfacerii nevoilor de mobilitate ale comunității locale.

(3) Obligația de serviciu public se aplică în mod cumulativ cu prevederile regulamentului serviciului, ale caietului de sarcini, ale contractului de concesiune și ale celorlalte anexe aferente acestuia.

(4) Prevederile prezentei anexe urmăresc asigurarea unui echilibru între:

- a) interesul public local;
- b) necesitatea asigurării continuității și accesibilității serviciului;
- c) condițiile reale de operare ale serviciului;
- d) menținerea caracterului de concesiune al contractului.

Art. 2 – Definirea obligației de serviciu public

(1) În sensul prezentei anexe, obligația de serviciu public reprezintă ansamblul cerințelor impuse Operatorului în vederea asigurării unui nivel minim de prestare a serviciului public de transport local, independent de rentabilitatea economică a anumitor curse sau segmente de activitate.

(2) Obligația de serviciu public presupune, fără a se limita la:

- a) asigurarea prestării serviciului pe traseele aprobate;
- b) respectarea programului de transport stabilit de entitatea contractantă;
- c) garantarea unui nivel minim de frecvență și acoperire teritorială;
- d) asigurarea continuității și regularității serviciului;
- e) respectarea cerințelor de accesibilitate pentru utilizatori.

(3) Obligația de serviciu public se fundamentează pe necesitatea asigurării unui serviciu public funcțional, adaptat specificului local al orașului Azuga, inclusiv caracterului său turistic și dezvoltării sale liniare pe axa văii.

(4) Operatorul are obligația de a organiza și desfășura activitatea astfel încât să asigure respectarea obligației de serviciu public în mod permanent, pe întreaga durată a contractului.

Art. 3 – Domeniul obligației de serviciu public

(1) Obligația de serviciu public se aplică tuturor activităților desfășurate de Operator în cadrul serviciului de transport public local din orașul Azuga, în limitele și condițiile stabilite prin contract și documentele aferente acestuia.

(2) Obligația de serviciu public vizează, în principal:

- a) prestarea serviciului pe traseele stabilite de entitatea contractantă;
- b) deservirea stațiilor aferente traseelor aprobate;
- c) respectarea programului de transport și a frecvenței curselor;

- d) asigurarea serviciului pe întreaga durată a intervalelor orare stabilite;
- e) deservirea tuturor categoriilor de utilizatori, în condițiile stabilite prin contract;

(3) Domeniul obligației de serviciu public include atât perioadele de funcționare obișnuită, cât și perioadele cu variații de cerere, inclusiv cele determinate de sezonalitate sau de specificul turistic al localității.

(4) Obligația de serviciu public se aplică în mod uniform pe întregul sistem de transport, fără posibilitatea Operatorului de a selecta sau exclude anumite trasee, curse sau intervale orare în funcție de criterii de rentabilitate economică.

(5) Operatorul nu are dreptul de a modifica unilateral traseele, programul de transport, frecvența curselor sau alte elemente esențiale ale serviciului, acestea fiind stabilite de entitatea contractantă, în condițiile contractului.

(6) Domeniul obligației de serviciu public se corelează cu:

- a) traseele și programele prevăzute în anexele contractului;
- b) cerințele tehnice și operaționale stabilite prin caietul de sarcini;
- c) regulile de organizare și funcționare prevăzute în regulamentul serviciului;

Art. 4 – Nivelul minim al serviciului

(1) Operatorul are obligația de a asigura un nivel minim de prestare a serviciului, denumit în continuare „nivel minim de serviciu”, care reprezintă standardul de bază obligatoriu pentru funcționarea serviciului public de transport local.

(2) Nivelul minim de serviciu include, fără a se limita la:

- a) asigurarea circulației pe toate traseele aprobate;
- b) efectuarea curselor conform programului de transport stabilit;
- c) respectarea frecvenței minime a curselor;
- d) asigurarea unui interval minim de operare zilnic;
- e) utilizarea unui număr minim de vehicule necesare pentru desfășurarea serviciului;

(3) Nivelul minim de serviciu este detaliat în anexele contractului, inclusiv în cele privind traseele, programele de transport și parametrii operaționali ai serviciului.

(4) Operatorul are obligația de a asigura continuitatea serviciului, inclusiv în situațiile în care cererea de transport este redusă, fără a putea suspenda sau diminua nivelul minim de serviciu fără aprobarea entității contractante.

(5) În cazul apariției unor disfuncționalități sau situații excepționale, Operatorul are obligația de a lua măsuri imediate pentru menținerea nivelului minim de serviciu, inclusiv prin utilizarea de resurse alternative sau reorganizarea activității.

(6) Nivelul minim de serviciu nu poate fi redus prin decizia unilaterală a Operatorului și poate fi modificat numai de către entitatea contractantă, în condițiile contractului și ale legislației aplicabile.

(7) Ajustarea programului de transport sau a altor parametri ai serviciului se poate realiza de către entitatea contractantă, în funcție de evoluția cererii și de performanța serviciului, cu respectarea obligației de menținere a unui nivel minim adecvat de mobilitate pentru comunitate.

Art. 5 – Obligații privind calitatea serviciului

(1) Operatorul are obligația de a asigura un nivel adecvat de calitate a serviciului public de transport, corespunzător cerințelor stabilite prin contract, caietul de sarcini și regulamentul serviciului.

(2) Calitatea serviciului se evaluează, în principal, în raport cu următoarele elemente:

- a) siguranța transportului;
- b) regularitatea și predictibilitatea serviciului;
- c) starea tehnică și funcțională a vehiculelor;
- d) curățenia și confortul mijloacelor de transport;
- e) comportamentul personalului Operatorului în relația cu utilizatorii;
- f) informarea corectă și completă a utilizatorilor;

(3) Operatorul are obligația de a menține mijloacele de transport într-o stare tehnică și estetică corespunzătoare, astfel încât să nu afecteze siguranța, confortul sau percepția publică asupra serviciului.

(4) Operatorul are obligația de a asigura instruirea personalului implicat în prestarea serviciului, astfel încât acesta să respecte standardele de conduită, siguranță și relaționare cu publicul.

(5) Nivelul de calitate al serviciului este evaluat pe baza indicatorilor de performanță stabiliți în anexele contractului, fără a se limita la aceștia.

(6) Operatorul are obligația de a lua măsuri pentru îmbunătățirea continuă a calității serviciului, în funcție de rezultatele monitorizării și de feedback-ul utilizatorilor.

Art. 6 – Obligații privind accesibilitatea serviciului

(1) Operatorul are obligația de a asigura accesul nediscriminatoriu al tuturor categoriilor de utilizatori la serviciul public de transport local.

(2) Accesibilitatea serviciului presupune, fără a se limita la:

- a) utilizarea serviciului în condiții egale pentru toți utilizatorii;
- b) aplicarea facilităților tarifare stabilite de entitatea contractantă;
- c) asigurarea accesului la informații privind traseele, programul și tarifele;
- d) adaptarea serviciului, în măsura posibilului, pentru persoanele cu mobilitate redusă;

(3) Operatorul are obligația de a respecta toate prevederile legale și contractuale privind acordarea facilităților tarifare pentru anumite categorii de utilizatori.

(4) Operatorul are obligația de a asigura informarea utilizatorilor prin mijloace adecvate, inclusiv în stații și în vehicule, privind condițiile de utilizare a serviciului.

Art. 7 – Obligația de adaptabilitate a serviciului

(1) Operatorul are obligația de a desfășura activitatea într-un mod flexibil, adaptat condițiilor reale de operare ale serviciului și specificului local al orașului Azuga.

(2) Adaptabilitatea serviciului presupune capacitatea Operatorului de a răspunde, în condițiile stabilite de entitatea contractantă, la:

- a) variațiile sezoniere ale cererii de transport;
- b) fluctuațiile zilnice sau periodice ale numărului de utilizatori;
- c) condițiile de trafic sau alte situații care pot afecta prestarea serviciului;

(3) Ajustarea parametrilor serviciului, inclusiv a programului de transport sau a frecvenței curselor, se realizează de către entitatea contractantă, în funcție de necesitățile identificate și de performanța serviciului.

(4) Operatorul are obligația de a implementa măsurile de adaptare dispuse de entitatea contractantă, în termenele și condițiile stabilite.

(5) Adaptarea serviciului nu poate conduce la diminuarea nivelului minim de serviciu stabilit prin prezenta anexă.

Art. 8 – Monitorizarea obligației de serviciu public

(1) Respectarea obligației de serviciu public se monitorizează de către entitatea contractantă pe întreaga durată a contractului, în condițiile prevăzute de acesta.

(2) Monitorizarea are în vedere verificarea modului în care Operatorul respectă nivelul minim de serviciu, cerințele de calitate și celelalte obligații prevăzute în prezenta anexă.

(3) Monitorizarea se realizează pe baza:

- a) datelor operaționale transmise de Operator;
- b) indicatorilor de performanță stabiliți în anexele contractului;
- c) verificărilor efectuate de entitatea contractantă;
- d) sesizărilor și feedback-ului utilizatorilor;

(4) Operatorul are obligația de a transmite toate datele și informațiile necesare pentru monitorizarea obligației de serviciu public, în formatul și la frecvența stabilite de entitatea contractantă.

(5) Rezultatele monitorizării pot sta la baza aplicării măsurilor prevăzute în contract, inclusiv a sancțiunilor, în condițiile acestuia.

(6) Monitorizarea obligației de serviciu public se realizează cu respectarea principiului proporționalității și fără a afecta în mod nejustificat autonomia operațională a Operatorului.

Art. 9 – Nerespectarea obligației de serviciu public

(1) Nerespectarea obligației de serviciu public reprezintă orice abatere de la nivelul minim de serviciu, de la cerințele de calitate, accesibilitate sau adaptabilitate prevăzute în prezenta anexă și în celelalte documente contractuale.

(2) Constituie, fără a se limita la acestea, situații de nerespectare a obligației de serviciu public:

- a) neefectuarea curselor prevăzute în programul de transport;
- b) reducerea frecvenței sau a intervalului de operare sub nivelul minim stabilit;
- c) întreruperea sau suspendarea nejustificată a serviciului;
- d) nerespectarea cerințelor privind accesibilitatea serviciului;
- e) degradarea semnificativă a calității serviciului;
- f) neimplementarea măsurilor de adaptare dispuse de entitatea contractantă;

(3) Nerespectarea obligației de serviciu public se evaluează în raport cu:

- a) indicatorii de performanță stabiliți în anexele contractului;
- b) datele operaționale raportate de Operator;
- c) rezultatele verificărilor efectuate de entitatea contractantă;
- d) contextul operațional al serviciului;

(4) Constatarea nerespectării obligației de serviciu public atrage aplicarea măsurilor prevăzute în contract, inclusiv a celor privind sancțiunile și penalitățile.

(5) În evaluarea abaterilor se va avea în vedere caracterul acestora, respectiv:

- a) caracter izolat sau repetitiv;
- b) impactul asupra utilizatorilor;
- c) cauzele care au generat abaterea;

(6) Operatorul are obligația de a lua măsuri imediate pentru remedierea situațiilor de neconformitate și pentru prevenirea repetării acestora.

Art. 10 – Corelarea cu documentele contractuale

(1) Prezenta anexă se interpretează și se aplică în corelație cu:

- a) contractul de concesiune;
- b) regulamentul serviciului public de transport;
- c) caietul de sarcini;
- d) celelalte anexe ale contractului;

(2) Obligația de serviciu public definită prin prezenta anexă completează prevederile documentelor menționate la alin. (1), fără a le modifica sau substitui.

(3) În cazul unor neconcordanțe între prevederile prezentei anexe și cele ale altor documente contractuale, interpretarea se va realiza astfel încât să se asigure:

- a) respectarea interesului public;
- b) continuitatea serviciului;
- c) menținerea nivelului minim de serviciu;

(4) Nivelul minim de serviciu și celelalte obligații prevăzute în prezenta anexă se corelează cu:

- a) indicatorii de performanță;
- b) mecanismele de monitorizare;
- c) sistemul de sancțiuni prevăzut în contract;

(5) Prezenta anexă face parte integrantă din contract și are aceeași forță juridică.