ROMÂNIA
JUDEŢUL GALAŢI
MUNICIPIUL GALAŢI
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂREA nr. 373
din 23.10.2014

pentru: aprobarea Strategiei privind transportul public local în Municipiul Galaţi

Iniţiator: Primarul municipiului Galaţi, Marius Stan;
Numărul şi data depunerii proiectului de hotărâre: 421/23.09.2014

Consiliul local al municipiului Galaţi, întrunit în şedinţă ordinară în data de 23.10.2014;

Având în vedere expunerea de motive nr. 97986/23.09.2014, a iniţiatorului - Primarul municipiului Galaţi, Marius Stan;

Având în vedere raportul comun de specialitate nr. 97988/23.09.2014, al Direcţiei Generale Infrastructură şi Lucrări Publice, al Direcţiei Generale Buget Finanţe şi al Direcţiei Generale de Dezvoltare;

Având în vedere raportul de avizare al comisiei pentru servicii publice, gospodărie comunală, comerţ şi privatizare;

Având în vedere raportul de avizare al comisiei juridice, de administraţie publică locală, drepturi şi libertăţi cetăţeneşti, relaţii cu cetăţenii şi apărarea ordinii şi liniştii publice;

Având în vedere prevederile art. 16, alin. (2) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, cu modificările şi completările ulterioare;

Având în vedere prevederile art. 36, alin. (1), alin. (2), lit. „d", alin. (6), lit. „a", pct. 14 din Legea administraţiei publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

În temeiul art. 45, alin. (1) din Legea administraţiei publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare,

HOTĂRĂŞTE:

Art. 1 – *Se aprobă Strategia privind transportul public local în Municipiul Galaţi, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.*

Art. 2 – *Primarul municipiului Galaţi se împuterniceşte cu ducerea la îndeplinire a prevederilor acestei hotărâri.*

Art. 3 – *Secretarul municipiului Galaţi va asigura transmiterea şi publicarea prezentei hotărâri.*

Preşedinte de şedinţă,
Victor Dobrea

Contrasemnează,
Secretarul municipiului Galaţi,
Radu Octavian Kovacs

ANEXA LA HCL NR. 373/23.10.2014

TEHNOPOL GALATI ASOCIATIA TEHNOPOL GALATI - ATG

Str. Portului nr. 23 (Parcul de Soft) , parter, camera 001,
Telefon / Fax: 0236-493277
E-mail: office@tehnopol-gl.ro; Webpage: www.tehnopol-gl.ro

PRIMARIA
MUNICIPIULUI GALATI
Str. Domneasca nr. 38,
800008, Galati, Romania
Telefon: +40 0236/307700
Fax: +40 0236/461460
Email: marius.stan@primaria.galati.ro
Siteweb: www.primaria.galati.ro

STRATEGIE

privind transportul public in Municipiul Galati pentru perioada 2014 – 2020

CUPRINS

1. Aspecte generale

2. Analiza situatiei existente

3. Scop si obiective

4. Directii de actiune

5. Contractul de prestari servicii

Anexe

- Harta trasee transport urban
- Harta trasee reabilitate si care urmeaza a fi reabilitate dupa 2014
- Harta elemente generatoare de trafic
- Harta trasee transport urban si elemente generatoare de trafic
- Harta trasee actuale
- Harta propuneri trasee

Transportul reprezinta un domeniu distinct de activitate, o componenta de prima importanta a vietii economice si sociale care participa semnificativ la progresul general si ca factor al dezvoltarii si evolutiei societatii. Mobilitatea si transformarea continua a conceptiilor de viata creaza o noua atitudine in fata habitatului urban. Cresterea mobilitatii populatiei si circulatia tot mai intensa a marfurilor, afecteaza intr-o masura tot mai mare centrele urbane: aglomeratie, poluare, probleme de securitate.

Transporturile reprezinta una din sursele importante care influenteaza negativ calitatea mediului ambiant. Principalii factori nocivi, asociati procesului de transport si activitatilor auxiliare, legate de acestea sunt: poluarea fonica (prin zgomot), poluarea aerului si a apelor.

Traficul urban genereaza 40% din emisiile de CO_2 si 70% din celelalte emisii poluante produse de autovehicule, iar aglomerarea traficului rutier, concentrata mai ales in zonele metropolitane, costa Uniunea Europeana (UE) aproximativ 1% din PIB. Problema aglomerarilor urbane, trebuie abordata, cu respectarea principiului subsidiaritatii, intr-un mod mai ambitios, aplicand o strategie de cooperare si coordonare la nivel european[1].

O politica de mobilitate urbana eficace trebuie sa tina seama atat de transportul de persoane, cat si de marfuri, sa se bazeze pe o abordare cat mai globala, care sa reuneasca solutiile optime pentru fiecare problema in parte. In zonele urbane exista un potential economic adecvat pentru politicile de transfer modal in favoarea transportului public, a deplasarii pe jos sau cu bicicleta. Este necesar sa se promoveze inovatiile tehnologice, utilizarea mai judicioasa a infrastructurilor existente, optimizarea integrarii fluxului urban de marfuri si optimizarea utilizarii autovehiculelor particulare.

Dezvoltarea economica si demografica a municipiului Galati, a condus la amplificarea traficului in municipiu, fapt ce se manifesta prin congestionarea arterelor de circulatie. Acest lucru pune probleme pentru oras din punctul de vedere al satisfacerii necesitatilor de deplasare in conditii de siguranta, rapiditate, confort, economicitate si protectie a mediului inconjurator.

Pentru rezolvarea acestor probleme este nevoie de gestionarea cat mai buna a infrastructurii de transporturi urbane existente prin dezvoltarea si aplicarea unor politici de transporturi pe termen lung care sa fie corelate cu dezvoltarea economica, mobilitatea populatiei, planul de urbanism si necesitatile de trafic.

In stabilirea unei politici de transport se considera ca urmatoarele obiective sunt de mai mare importanta:

- Realizarea unui transport public de persoane modern, performant, care sa asigure satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populatiei, prin servicii de calitate;
- Oferirea unui cadru de referinta pe termen scurt sau mediu pentru ameliorarea mobilitatii;
- Incurajarea transportului public in dauna celui privat;
- O infrastructura de transport moderna, care sa permita circulatia rutiera in siguranta;
- Operatori de transport rutier public performanti, care raspund prompt cerintelor publicului calator si exigentelor legislatiei aferente transportului public;
- Reducerea poluarii mediului inconjurator prin folosirea de mijloace de transport ecologice;
- Autoritati publice, institutii locale implicate si responsabile in organizarea si derularea serviciului public de transport calatori;

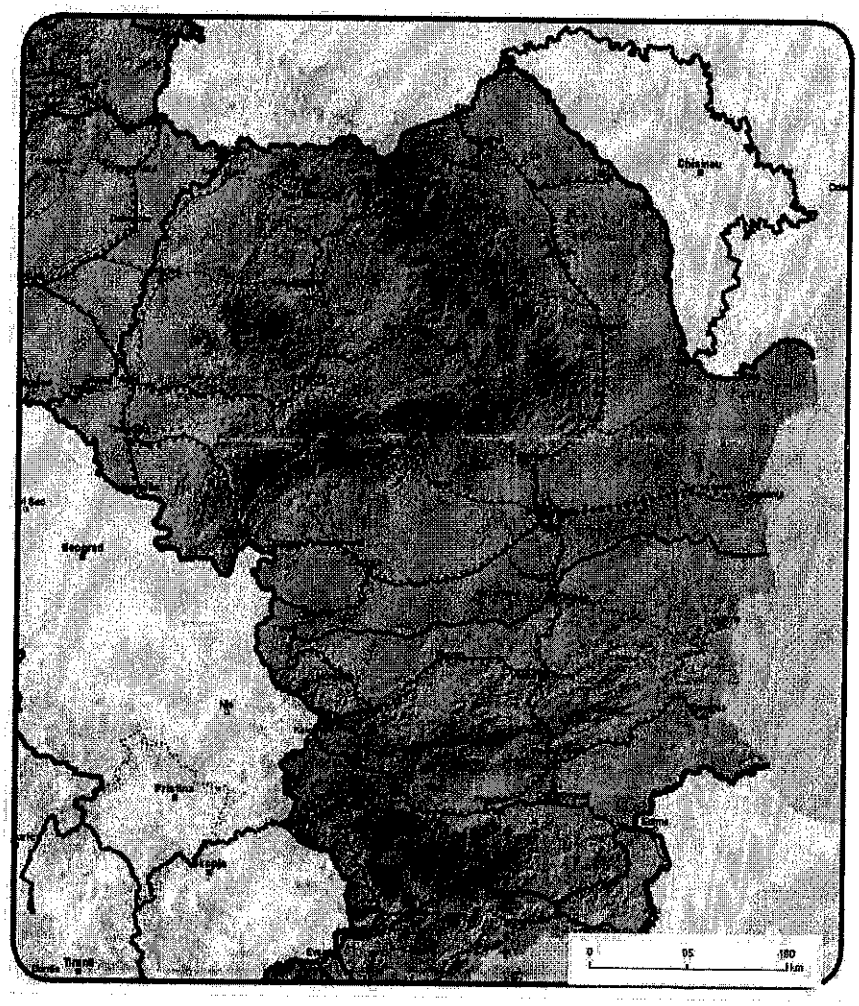
[1] P6_TA(2008)0087, Politica europeană în domeniul transportului durabil, Rezolutia Parlamentului European din 11 martie 2008 privind politica europeană în domeniul transportului durabil, tinând seama de politicile europene în domeniul energiei şi al mediului (2007/2147(INI))

- Public calator satisfacut si civilizat;
- Asigurarea ca modul de alimentare al mijloacelor de transport este compatibil cu optiunile de management ale traficului;
- Asigurarea ca aceste modalitati sunt eficiente din punct de vedere al costului;
- Facilitarea si promovarea dezvoltarii economice viitoare.

Aceasta lucrare prezinta situatia actuala si propunerile referitoare la strategia de transport urban durabil in municipiul Galati. Pentru un transport durabil in municipiu, se propune o strategie privind gestiunea traficului, structurarea unei baze de date cu accesibilitate multipla si detaliata in functie de problemele urbane ale orasului, insotita de programe de optimizare a traficului, implementarea sistemelor de transport inteligente (STI), in acord cu cerintele europene, privind asigurarea unei mobilitati urbane durabile, care sa raspunda cerintelor actuale in domeniul traficului.

Aplicarea in municipiul Galati a unei politici noi de transport durabil, care sa cuprinda implementarea sistemelor STI va fi o alternativa care raspunde cererii traficului in continua crestere.

Municipiul Galati, alaturi de Braila, sunt singurele orase de rang I din Romania care nu sunt racordate direct la axele prioritare TEN-T Core (Centrale) rutiere si globale care strabat tara, desi au o pozitie strategica, fiind singura poarta de trecere spre partea de sud a Ucrainei si a Republicii Moldova.



Harta Retea Cai Ferate si Aeroporturi

Harta drumuri, porturi, terminale de cale ferata

Aceasta pozitie excentrica fata de coridoarele de transport de la nivel national si european a fost de altfel o piedica constanta in atragerea de investitori, in raport cu performantele oraselor mai accesibile din vestul si centrul Romaniei (Timisoara, Cluj-Napoca, Oradea, Brasov, Sibiu, Arad, etc.), care inregistreaza actualmente performante economice mult mai ridicate.

Cu toate acestea, Municipiul Galati face parte din reteaua TEN-T rutiera si feroviara globala, care va lega Romania de spatiul ex-sovietic, o piata cu un potential deosebit de dezvoltare. Un pas important in acest sens a fost deja facut, o data cu finalizarea primului segment de cale ferata cu ecartament normal din Republica Moldova, care permite efectuarea traficului feroviar de persoane si marfuri intre orasele Galati si Giurgiulesti.

De asemenea, in ultimii ani, a fost promovat proiectul unei autostrazi inelare a Marii Negre, care sa strabata toata tarile cu iesire la aceasta. Ministerul Transporturilor a stabilit ca traseul din Romania aferent acestei autostrazi va fi Giurgiu-Bucuresti-Ploiesti-Buzau-Focsani-Albita, insa segmentul din Ucraina, intre Odessa si Reni, va permite accesul rapid al municipiului Galati la spatiul ex-sovietic. Este de asteptat insa ca modernizarea acestei retele sa se faca doar dupa finalizarea retelei globale, deci dupa anul 2020 (dupa cum indica si Master Plan-ul General de Transport al Romaniei).

De asemenea, municipiul este cel mai important port fluvial romanesc la Dunare, care este principala axa de transport pe apa din reteaua europeana TEN-T. Prin urmare, perspectivele sale de imbunatatire a accesibilitatii in context international sunt strans legate de dezvoltarea transportului pe Dunare si de afirmarea avantajului competitiv de a fi cel mai mare port fluvial din Romania, cu acces rapid la Marea Neagra.

Mecanismul de Conectare a Europei – Connecting Europe Facility – CEF reprezinta bratul de finantare al proiectelor de interes comun european – PCI (Projects of Common Interest) in domeniul infrastructurilor de transport, energie si telecomunicatii. Valoarea acestui mecanism de investitii publice este de 33.2 mld euro. CEF este singurul mecanism dedicat in mod direct cresterii economice in acest auster Cadru Financiar Multianual 2014-2020.

Pe lista proiectelor alocate Romaniei in domeniul transporturilor care urmeaza a fi finantate prin Mecanismul de Conectare a Europei se gasesc si investitii in Portul Galati - Dezvoltarea in continuare a platformelor multimodale si conexiuni cu hinterlandul: studii si munca.

De asemenea s-au adus amendamente la Regulamentele Mecanismului de Conectare a Europei pentru includerea in coridorul 10 (Coridorul Strasbourg – Dunare) si in Anexele aferente hartilor infrastructurii de transport pan-european a mai multor proiecte care vor contribui la asigurarea unor conexiuni ale infrastructurii de transport din Romania.

Amendamentele adoptate vizeaza urmatoarele proiecte: includerea sectiunii Constanta – Tulcea – Galati – Braila in reteaua rutiera globala; modernizarea rutiera si feroviara a sectiunii Buzau – Braila - Galati; includerea sectiunii Galati – Giurgiulesti, inclusiv centura ocolitoare a municipiului Galati, in reteaua rutiera centrala.

1.Aspecte generale

Transportul public local de calatori este caracterizat prin cateva elemente specifice:

- este un serviciu de utilitate sociala,
- se afla intr-un raport permanent cu institutiile guvernamentale si autoritatile de administratie locala,
- furnizeaza prestatii de interes colectiv si general.

Acest serviciu functioneaza in baza a doua principii fundamentale:

- continuitatea – indiferent de conditiile socio-politice acest serviciu trebuie sa functioneze non-stop, el trebuind sa satisfaca interese publice in mod continuu,
- interesul general trebuie sa primeze in fata celui particular.

Pentru ca acest serviciu public sa functioneze corect intr-un oras si in spiritul celor doua principii fundamentale, este necesar sa se asigure:

1. organizarea traficului (managementul)
2. personal specializat
3. ansamblul intrastructura/vehicule la standarde acceptabile
4. resurse financiare corespunzatoare.

2.Analiza situatiei existente

2.1. Transportul urban

Judetul Galati are o economie industrial – agrara. Industria si serviciile sunt concentrate mai ales in centrele urbane, in timp ce in zona rurala sunt practicate mai ales activitatile agricole. Statistica referitoare la numarul de comercianti existenti in mediul urban al judetului Galati arata o concentrare semnificativa a acestora in municipiul resedinta de judet Galati, unde se regasesc peste 86% dintre acestia. Celalalt municipiu, Tecuci, grupeaza doar 11% din comercianti, in timp ce orasele Beresti si Targu-Bujor detin procente semnificativ mai scazute – 0,4% si respectiv 1,5%.

De asemenea este de remarcat ponderea ridicata a activitatilor de comert si numarul redus de unitati ce isi desfasoara activitatea in industrie, constructii si agricultura. Aceasta situatie cunoaste variatii nesemnificative de la an la an.

Pe ansamblul economiei nationale, judetul Galati este principalul producator de fonta, de otel brut si de laminate finite plate; este al doilea producator din tara la productia de nave maritime.

Principalele sectoare industriale sunt metalurgia si constructiile navale. Industria metalurgica din Galati (Combinatul Siderurgic ArcelorMittal) realizeaza 55,6% din productia de otel a Romaniei, 55% din cea a productiei de laminate si 90,4% din productia de tabla si benzi laminate la rece. Mai mult de doua treimi din productia metalurgica este exportata. Industria navala (Damen Shipyards Galati), ramura de mare traditie in oras, furnizeaza flotei fluviale si maritime nave de pana la 65.000 tdw (barje, vrachiere, mineraliere, remorchere, petroliere) si platforme de foraj marin.

Traficul maritim si fluvial al judetului Galati este derulat prin complexul portuar Galati si ofera numeroase oportunitati pentru economia intregii zone. In structura, ponderea traficului maritim este superioara celei corespunzatoare traficului fluvial ca numar de nave, insa inferioara dupa tonajul marfurilor transportate.

Asigurarea transportului catre platformele industriale este foarte importanta pentru dezvoltarea economiei locale. Sistemul de transport urban de calatori trebuie dezvoltat astfel incat activitatea pe platformele industriale sa se desfasoare in cele mai bune conditii.

Reteaua de strazi din municipiul Galati este una densa, cu precadere in zona centrala si in principalele cartiere de locuinte, mai deficitare fiind, din acest punct de vedere, cartierele marginase (partea de nord, zona Portului, etc.). In total, la nivelul municipiului exista circa 420 de strazi.

Conform datelor aferente Hartii Strategice de Zgomot elaborate de Primaria Municipiului Galati, la nivel local exista 332,184 km de retea stradala, alcatuita din:

- artere magistrale: 48,1 km;
- strazi principale: 56,9 km;
- strazi de legatura: 65,9 km;
- strazi colectoare: 71,7 km;
- strazi de folosinta locala: 219,3 km.

In ceea ce priveste reteaua stradala, Studiul de trafic a relevat faptul ca zonele cu cele mai inalte valori zilnice de trafic, implicit si cu risc de congestionare a traficului, sunt:

- Bulevardul Brailei – care preia fluxurile de trafic dinspre Tecuci si Braila (DN 25, DN 2B si DN 22B) catre centrul municipiului;

- Strada Combinatului – care asigura legatura dintre centrul orasului si platforma ARCELORMITTAL, principala unitate economica din municipiu;

- Str. Basarabiei – reprezinta principala artera de penetratie in zona centrala a municipiului dinspre Republica Moldova si Ucraina, prin DN 2B, asigurand si accesul la bazinele portuare si la unitatile economice din partea de est a municipiului ;

- Bd. George Cosbuc – care strabate municipiul de la nord la sud, paralel cu zona centrala, si care preia mare parte din traficul catre si dinspre DN 26;

- Bd. Galati si Str. Otelarilor – care reprezinta o artera de penetratie dinspre DN 22B, care asigura legatura cu municipiul Braila, prin cartierul Cantemir;

- Str. Otelarilor – Str. Stadionului – Str. Prelungirea Saturn – Bd. Marea Unire – Str. Portului – Garii 8 – Moruzzi – Marinei - care strabat municipiul de la vest la est, pe Faleza Dunarii, de-a lungul lor fiind amplasate cartiere de locuinte (de ex. Mazepa), unitati de cazare, de invatamant si economice (precum Santierul Naval, Portul Docuri, etc.);

- Drumul Viilor – Str. Nicolae Mantu – Centura Galati – este un drum de centura ce asigura legatura intre nordul si sudul municipiului (DN 26 si DN 2B);

- Str. Constatin Levaditi, Blaj, Brandusei, Gh Doja, Constructorilor, Saturn, Gh. Asachi, Frunzei, Barbosi, Prelungirea Brailei, Oltului, 1 decembrie 1918, H. Coanda, Traian Vuia, Tecuci, Aurel Vlaicu etc. – care asigura accesul in marile ansambluri de locuinte situate in partea de vest si de sud-vest a municipiului;

- Str. Traian, Cristofor Columb, Democratiei, Eroilor, Serei, Al. Cernat, Movilei, Domneasca, N. Balcescu, Fraternitatii, Lugoj, Sindicatelor, etc. – preiau cele mai mari fluxuri de trafic inspre/dinspre zona centrala a municipiului, care concentreaza principalele functiuni si servicii de interes general, obiectivele de patrimoniu, etc.

In concluzie, nivelul de mobilitate zilnic este estimat de Studiul de trafic la 170.251 de deplasari in autoturisme echivalent pe zi, pentru munca, recreere, educatie, cumparaturi, etc. Strazile cu un nivel de serviciu necorespunzator (in care volumul de trafic depaseste semnificativ capacitatea de transport) sunt Bd. Brailei, Str. Siderurgistilor, Gh. Doja, Constructorilor, unde se produc congestii severe, in special la orele de varf.

In ceea ce priveste transportul public, la nivelul municipiului Galati exista un operator principal de transport public, SC TRANSURB SA, aflat in subordinea Consiliului Local Galati, precum si 8 operatori privati de transport public.

In ceea ce priveste transportul public, la nivelul municipiului Galati exista un operator principal de transport public, SC TRANSURB SA, aflat in subordinea Consiliului Local Galati, precum si 8 operatori privati de transport public.

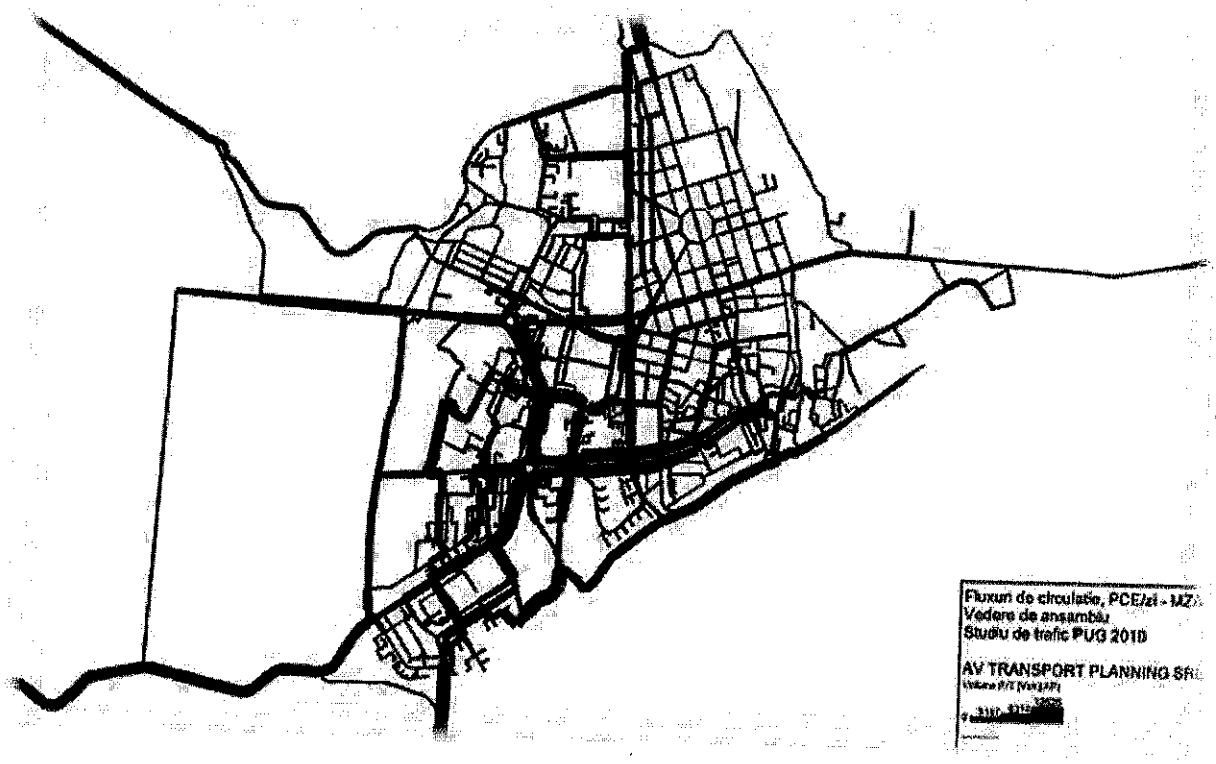


Figura nr. 14 – Traficul mediu zilnic in interiorul municipiului
Sursa:Memoriu General PUG si RLU Municipiu Galati, 2011

S.C. TRANSURB S.A. dispune de urmatoarele categorii de mijloace de transport public de persoane:

Nr. crt.	Mijloc de transport	Marca /tip	Nr. locuri	Data fabricatiei	Norma de poluare	Nr. unitati
1.	autobuze de mare capacitate	ROCAR U412-260	101	1997	Non euro	1
2.	autobuze de mica capacitate	MITSUBISHI PRESTIJ CITY	43	2002	Y3	15
3.	autobuze de medie capacitate	GULERYUZ COBRA GD 160	69	2003-2004	R3	14
4.	autobuze de mare capacitate	DAB SILKEBORG	66	1996	R2	3
5.	autobuze de mare capacitate	MAZ 203/0/203076	106	2008	R4	30
6.	autobuze de mare capacitate	DEN OUDSTEN B96 DL595//ALLIANCE CITY	91	1999-2001	R2	37
		total autobuze				**100**
1.	troleibuz	IKARUS 415 T		2000		3
2.	troleibuz de mare capacitate	MAZ ETON		2008		10

		total troleibuze				13
1.	tramvai motor	tip L		1956-1957		3
2.	tramvai motor	tip KT4D		1977-1978		26
3.	tramvai motor	tip T4D		1971-1978		8
4.	tramvai motor	tip ZGT 6		1984-1988		25
		total tramvaie motor				62
1.	tramvai remorca	tip L		1956-1957		1
2.	tramvai remorca	tip B4D		1971-1978		2
		total tramvaie remorca				3

Sursa: SC TRANSURB SA

Aceste mijloace de transport deservesc un numar de 19 trasee de autobuz cu 158 statii, 7 trasee de tramvai cu 61 statii, precum si 2 trasee de troleibuz cu 32 statii, toate acestea fiind pe teritoriul municipiului. TRANSURB SA nu efectueaza transport interurban.

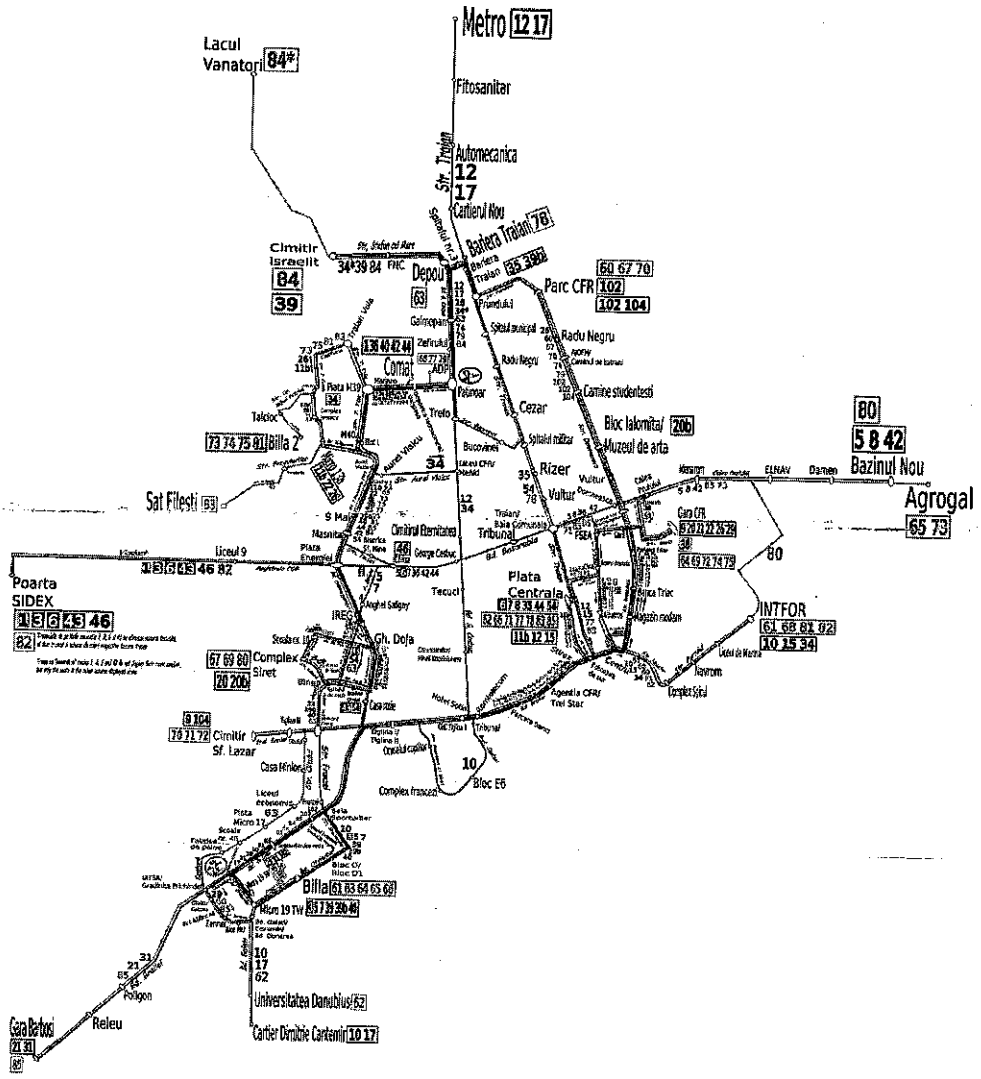


Figura nr. 15 – Traseele de transport in comun
Sursa: SC TRANSURB SA

Parcul auto al TRANSURB este, dupa cum se poate observa din Tabelul de mai sus, unul invechit, ceea ce face ca un numar mare de autobuze sa necesite reparatii zilnice sau chiar capitale. Cele mai noi mijloace de transport sunt autobuzele MAZ, achizitionate in anul 2008, iar cele mai uzate sunt cele marca ISUZU, COBRA, PRESTIGE.

Conform estimarilor societatii, pentru buna desfasurare a activitatii de transport in comun din municipiu ar mai fi necesare circa 40 de autobuze si 20 de troleibuze noi, cu podea joasa, in conditiile in care multe dintre cele existente in prezent vor trebui casate in curand.

In luna aprilie 2014, Consiliul de Administratie al TRANSURB a aprobat achizitionarea a 43 de autovehicule pentru transport in comun, noi si second-hand, dintre care unele ecologice, cu fonduri BERD. Planul de investitii pentru perioada 2015 – 2020 prevede achizitionarea a 80 de autobuze si 34 troleibuze. Aceste mijloace de transport vor acoperi necesarul de autovehicule pentru buna desfasurare a activitatii TRANSURB si vor permite de asemenea inlocuirea autovehiculelor cu durata de viata depasita. Achizitionarea autovehiculelor propuse in Planul de investitii vor permire realizarea unei flote moderne, ecologice cu costuri reduse de intretinere.

De asemenea, trebuie mentionat ca traseele secundare asigurate de operatorii privati se suprapun in proportie de 95% cu cele ale TRANSURB, ceea ce implica pierderi financiare pentru societate, precum si faptul ca societatea opereaza o serie de trasee nerentabile (8 barat, 25, 16, etc.) din cauza numarului de pasageri care ar putea fi atribuite unor operatori privati, cu vehicule de mici dimensiuni.

Va supunem atentiei evolutia numarul de abonamente pentru fiecare mijloc de transport in perioada 2007-2013

Nr. crt.	ANUL	ABONAMENTE ACHZITIONATE CONTRA COST		ABONAMENTE GRATUITE	
		AUTOBUZE	TRAMVAIE	1 LINIE	TOATE LINIILE
1	2007	81873	26623	30436	174878
2	2008	75899	24113	10985	170558
3	2009	66131	19508	8607	176386
4	2010	70986	11757	10388	148156
5	2011	108632	24590	256351	18482
6	2012	109899	19747	14097	287040
7	2013	89872	14519	22695	62852 + Bilete Gratuite

Sursa: SC TRANSURB SA

In ultimii 20 ani reteaua de rulare pentru tramvaie s-a redus semnificativ fiind scoase liniile de pe unele strazi si bulevarde. O parte din ea a fost refacuta sau modernizata in ultimii ani cu precadere in cadrul unui proiect mai amplu de reabilitarea a infrastructurii rutiere finantat din POR 2007-2013.

1 "Modernizarea Bd. Otelarilor, Strazilor Stadionului, Frunzei si Gheorghe Asachi din Municipiul Galati" – cu o valoare de 43,66 mil. lei. Prin intermediul proiectului s-au realizat peste trei kilometri de linii tramvai moderne, 65.507 metri patrati de strazi noi, 12 kilometri de piste pentru biciclisti si 40

de rampe pentru persoanele cu handicap locomotor. De asemenea, prin proiect s-au reabilitat 1.502 metri de retea de apa, 1.884 metri de colector de canalizare si au fost modernizati peste trei kilometri din reteaua de iluminat public stradal;

2 „Modernizare strada Basarabiei intre Piata Energiei si B-dul George Cosbuc" – cu o valoare de 11,13 mil. lei, care consta din reabilitare a 1,15 km de carosabil, inclusiv amenajarea de piste de biciclete, reabilitarea liniilor de tramvai, instalarea de semafoare pentru pentru persoane cu dizabilitati, etc.;

3 „Modernizare str. Unirii din Municipiul Galati – cu o valoare de 8,62 mil.lei, a constat din refacerea carosabilului pe 1,5 km, a trotuarelor, a unei parcari laterale, precum si a retelelor tehnico-edilitare;

4 „Parcare drum centura Municipiul Galati" – cu o valoare de 5,79 mil.lei, a constat din amenajarea unei platforme betonate de 13.780 mp pentru oprirea si stationarea autovehiculelor de marfa care tranziteaza municipiul;

S-au efectuat de asemenea achizitii de mijloace de transport in comun, respectiv: achizitia a 20 autobuze marca DAB euro 2 (data fabricatiei 1996), 30 autobuze MAZ euro 4 cu un consum mai mic cu 30% (achizitionate in anul 2008), de asemenea 10 troleibuze MAZ echipate pentru tensiunea din retea de 600 Vcc – (achizitionate in anul 2008). In doua transe au fost achizitionate in perioada 2010 – 2013 alte 38 autobuze marca DAF cu cutii de viteze automate (30 prima transa si 8 in a doua). Si parcul de tramvaie a fost imbogatit cu 10 vagoane tramvai tip ZGT 6 de 146 locuri (achizitionate in perioada 2006 – 2012), echipate pentru tensiunea din retea.

2.2. Transportul periurban si regional

In pofida dificultatilor de accesibilitate, Municipiul Galati se afla la distante relativ reduse (de max 100-150 km) fata de celelalte resedinte de judet ale regiunii Sud-Est, exceptand Constanta, la 241 km de municipiul Bucuresti, la 240 km de Chisinau si la 322 km de Odessa. Cele mai mari probleme de accesibilitate sunt cauzate de bariera naturala reprezentata de fluviul Dunarea, care limiteaza accesul catre zona Dobrogei, cu care municipiul Galati are legaturi functionale puternice. In acest sens, proiectul unui pod sau a unui tunel pe sub Dunare intre Sistemul Urban Braila-Galati si judetul Tulcea este de o importanta vitala pentru dezvoltarea municipiului, inclusiv pentru mobilitatea marfurilor, a fortei de munca, a fluxurilor de turisti.

Reteaua de drumuri care leaga municipiul Galati de importante repere regionale, nationale si internationale este formata din:

- DN21 (E 584), care leaga, prin Braila, municipiul Galati de Slobozia si implicit de Autostrada A2 (Soarelui) care este parte a retelei TEN-T centrale;
- DN2B (E 87) dinspre Republica Moldova (Giurgiulesti), parcurgand municipiul spre Braila si Buzau, asigurand legatura cu partea centrala a tarii mai departe spre Brasov sau Covasna, dar si cu axa TEN-T care leaga Capitala de Moldova. Drumul este parte a retelei TEN-T globale;
- DN22 dinspre Ramnicu Sarat, prin Braila, reprezinta, de asemenea, o alternativa de acces la axa TEN-T centrala care leaga Bucurestiul de Suceava. Acest drum asigura legatura cu zona Dobrogei, prin punctul de trecere cu feribotul de la Braila-Smardan, si face parte din reteaua TEN-T globala;

- DN23, drum de legatura cu municipiul Focsani, prin Braila, si mai departe cu Bacau (axa TEN-T centrala) si cu Miercurea Ciuc;
- DN25 cu directia Tecuci - Barlad - Vaslui - Iasi, asigura conectarea municipiului Galati cu polul metropolitan de importanta internationala Iasi, viitoarea capitala a regiunii de dezvoltare Nord-Est, cel care polarizeaza regiunea istorica a Moldovei;
- DN24D spre Barlad;
- DN26, ca o a doua varianta de legatura cu municipiul Iasi, pe directia Oancea - Murgeni - Husi - Iasi, pe cursul Prutului;
- DN22B, drum ce leaga municipiul Galati de Braila, prin cartierul Cantemir;
- DN 22E – este o ramificatie care asigura accesul Municipiului Galati la DN 22 (E 87), prin punctul de trecere cu ferry-boat-ul Galati-I.C. Bratianu.

Niciunul dintre drumurile nationale mentionate mai sus nu a beneficiat, in ultimii ani, de lucrari ample de reabilitare, ci doar de reparatii. Cu toate acestea, exista un studiu de fezabilitate pentru modernizarea a 94 km din DN 26, pe segmentul Galati-Murgeni.

Un singur drum judetean are ca punct de plecare Municipiul Galati – DJ 251, care asigura legatura catre municipiul Tecuci, ca o alternativa la DN 25. Drumul a fost reabilitat in intregime cu fonduri din POR 2007-2013, investitia fiind de circa 70 de mil. de lei.

In anul 2008, autoritatile centrale au elaborat un Studiu de fezabilitate pentru constructia unui drum expres intre Galati si Braila, in conditiile in care volumul de trafic pe actualul DN 2B depaseste capacitatea acestuia (2 benzi). Drumul expres ar urma sa aiba 12,28 km si ar necesita o investitie de circa 150 mil. Euro. De asemenea, acest drum expres, deja inclus in reteaua TEN-T globala ar urma sa continue spre Focsani, la vest, si in Dobrogea spre est, prin Tulcea, catre Constanta, dobandind si o importanta functie turistica, aceea de a lega Delta Dunarii de litoral. In acest sens, a fost semnat un memorandum de intelegere intre autoritatile locale din judetele strabatute de traseul acestui drum, iar acesta a fost cuprins in Master Plan-ul General de Transport al Romaniei.

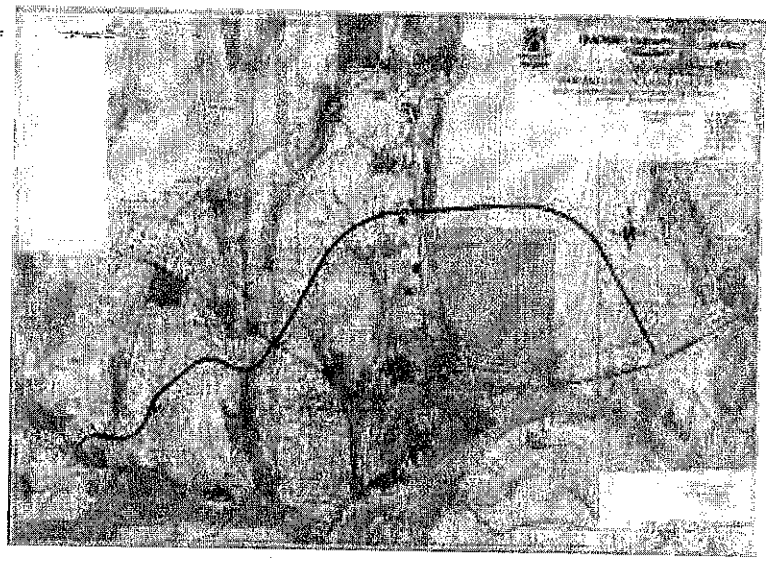


Figura nr. 12 – Traseul variantei de ocolire a Municipiului Galati

Sursa: CNADNR

Recent a fost finalizat studiul de fezabilitate pentru constructia unei variante de ocolire a municipiului, cu o lungime de 33,6 km, care va ocoli municipiul, inclusiv Combinatul Siderurgic, balta Malina si lacul Brates si care ar trebui conectata cu drumul expres Galati - Braila si cu autostrada inelara a Marii Negre. Investitia aferenta proiectului este estimata la 200 de mil. lei. Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale (CNADNR), beneficiarul studiului, nu a identificat inca sursa de finantare pentru aceasta investitie, fiind vizate inclusiv fonduri europene din ciclul de programare 2021-2027.

Drumurile nationale al caror traseu se afla pe raza municipiului Galati sunt:

• DN 2B (E87) – in administrarea municipiului Galati 12,435 km: intersectia Arcelor Mittal – str. Brailei – str. George Cosbuc - str. Basarabiei – Port Bazin Nou, de la km 128+900 – 141+700;

• DN 22B in administrarea municipiului Galati 1,448 km: intersectie Selgros – DN 2B – Barbosi, km 13+460 – 14+917;

• DN 26 – in administrarea municipiului Galati 4,910 km: str. Traian cuprinsa intre Baia Comunala – intersectie Metro, km 0+000 – 4+910.

Transportul exterior de persoane va fi asigurat de catre transportatori prin curse regulate. Traseele de transport persoane in judetul Galati sunt atribuite de catre Consiliul Judetului Galati prin licitatie electronica.

Pentru perioada 2014 – 2019 a fost stabilit un program al curselor de transport persoane in judetul Galati. 12 societati care opereaza in domeniul transporturilor de persoane vor efectua curse regulate pe drumurile judetene. Este vorba despre „Asii Volanului", „Auto-Record", „Belona", „Claustour", „Danixmond Tur", „Edy Com", „Gegi", „Ro-Car", „Stefu Ion", „Tegaltrans", „Totosan" si „Translucian". Firmele au fost declarate castigatoare in urma unei licitatii electronice, organizata la nivel national, de catre Centrul National de Management pentru Societatea Informationala (CNMSI), in luna decembrie a anului trecut, dupa care Consiliul Judetului Galati a aprobat, printr-un proiect de hotarare, atribuirea licentelor de traseu celor 12 operatori de transport in comun.

Vor fi acoperite urmatoarele rute:

Stoicani - Tulucesti - Galati
Galati - Foltesti - Tg. Bujor
Galati - Tg. Bujor - Craiesti
Chiraftei - Dragulesti - Galati
Galati - Tg. Bujor - Roscani
Draguseni - Tg. Bujor - Galati
Galati - Tg. Bujor - Zarnesti
Galati - Foltesti - Mastacani
Galati - Foltesti - Oancea
Galati - Oancea - Baneasa
Galati - Oancea - Suceveni - Tg. Bujor
Aldesti - Oancea - Galati
Galati - Tg. Bujor - Beresti
Galati - Beresti - Vadeni
Galati - Scanteiesti - Fantanele

Galati - Cuca - Baleni
Maciseni - Cuca - Galati
Galati - Cuca - Adam
Galati - Smardan - Cismele
Negrea - Schela - Galati
Galati - Smardan - Pechea
Rediu - Pechea - Galati
Galati - Pechea - Valea Marului/sat Mandresti
Galati - Smardan - Pechea
Costache Negri - Pechea - Galati
Galati - Pechea - Calmatui
Tg. Bujor - Jorasti - Zarnesti
Galati - Pechea - Cotoroaia
Galati - Pechea - Adam
Galati - Valea Marului - Certesti
Galati - Valea Marului - Smulti
Vasile Alecsandri - Branistea - Galati
Galati - Nanesti - Namoloasa
Galati - Independenta - Tecuci
Tecuci - Pechea - Galati
Salcia - Barcea - Tecuci
Tecuci - Matca Ramificatie - Cudalbi
Tecuci - Valea Marului - Smulti
Tecuci - Valea Marului - Corni
Tecuci - Draguseni - Smulti
Corod - Matca - Tecuci
Tecuci - Corod - Carlomanesti
Tecuci - Corod - Cotoroaia
Tecuci - Frunzeasca - Tepu
Tecuci - Gohor - Toflea
Tecuci - Talpigi - Ghidigeni
Tecuci - Frunzeasca - Munteni
Tecuci - Munteni - Priponesti
Tecuci - Priponesti - Ciorasti
Tecuci - Nicoresti - Buciumeni
Tecuci - Nicoresti - Buciumeni
Tecuci - Nicoresti - Visina
Tecuci - Nicoresti - Ionasesti
Tecuci - Nicoresti - Hulesti
Tecuci - Furceni - Movileni
Tecuci - Cosmesti - Furcenii Noi
Galati - Tg. Bujor - Ciuresti
Galati - Varlezi - Radesti
Galati - Vanatori - Tulucesti - Padurea Garboavele

3. Scop si obiective

Pentru a se dezvolta orice comunitate urbana trebuie sa promoveze o strategie bazata pe proiecte si programe operationale care sa functioneze intr-un cadru coerent si coordonat la toate nivelurile administratiei publice.

Strategia privind transportul durabil trebuie sa urmareasca imbunatatirea continua a calitatii vietii prin realizarea unui sistem de transport modern care sa fie sustenabil atat din punct de vedere economic cat si social.

Strategia Municipiului Galati pentru perioada 2014 – 2020 vizeaza, la nivelul anului 2020, restructurarea si modernizarea activitatii de transport public local in vederea efectuarii unei activitati eficiente cu mijloace de transport nepoluante (troleibuze, tramvaie si autobuze electrice) si care sa satisfaca cerintele calatorilor.

Transportul public local din Municipiul Galati va asigura accesul facil al calatorilor la:

- Platformele industriale: (platforma Vest incluzand Arcelor Mittal, Parc Industrial II, alte firme si platforma Est: DAMEN, Parcul industrial I, Zona Libera, Port Docuri, etc.
- Unitatile spitalicesti (Spitalul de urgenta, Spitalul de boli infectioase, Spitalul de Pneumftiziologie, Spitalul Elisabeta Doamna, Spitalul CFR)
- Unitatile scolare: (Universitati si colegii)
- Institutii publice (Consiliul Local, Consiliul Judetean, etc)
- Zone comerciale de interes local
- Zone de agrement

Un alt scop al prezentei strategii este de creare a unui cadru adecvat pentru atragerea de surse de finantare nerambursabile si implementarea cu succes a noilor proiecte propuse.

In acest context se inscriu:

- Intocmirea planului de mobilitate la nivelul municipiului Galati
- Implementarea unui sistem informatizat (e-ticketing) care sa asigure o cuantificare corecta a veniturilor si fluxurilor de calatori in vederea fundamentarii investitiilor

Obiectivele principale ale strategiei Municipiului Galati pentru transportul public local in perioada 2014 – 2020 sunt:

- Imbunatatirea eficientei activitatii operatorului public de transport local prin cresterea performantelor existente
- Cresterea calitatii serviciilor de transport public oferite de operatorii de transport
- Protejarea mediului inconjurator prin scaderea emisiilor poluante ale mijloacelor de transport si alte masuri specifice standardelor europene de mediu
- Facilitarea participarii sectorului privat in executia si gestionarea activitatii de transport public local
- Cresterea performantelor existente si aducerea lor la nivelul standardelor europene; dintre acestea se evidentiaza: numar calatori transportati anual, interval de succedare intre vehicule, sistemul de tarifare, sisteme de informare a calatorului, etc.

- Reconsiderarea cheltuielilor de exploatare si intretinere, prin realizarea unor masuri de control a acestora, astfel: introducerea sistemelor de monitorizare a intregului parc de vehicule, integrate in sistemele de monitorizare a traficului urban in general,
- Introducerea sistemelor moderne de colectare a veniturilor din titlurile de calatorie

Un alt obiectiv al strategiei de transport, vizeaza in principal mentinerea calitatii serviciului de transport public local urban prin imbunatatirea urmatorilor indicatori:

- reducerea cheltuielilor de exploatare
- reducerea consumului de energie
- reducerea poluarii chimice si fonice
- modernizarea infrastructurii
- modernizarea sau inlocuirea parcului de vehicule

4. Directii de actiune

4.1. Actiuni pe termen scurt (urmatorii 2 ani)

a) Lucrari de infrastructura prioritare:

- Reabilitare strada si drenaj apa – Str. Mihai Bravu portiunea cuprinsa intre Gara si Str. Basarabiei;
- Reabilitare strada si drenaj apa – Str. Anghel Saligny portiunea cuprinsa intre str. Tecuci si Str. Gheorghe Asachi;
- Reabilitare strada si drenaj apa – Str. Tecuci portiunea cuprinsa intre str. 1 Decembrie 1918 si Str. Traian
- Reabilitare bulevard George Cosbuc.

b) Investitii in transportul urban

- Achizitionarea a 14 troleibuze
- Implementarea Sistemului Automat de Ticketing
- Achizitionarea a 40 autobuze cu grad redus de poluare-euro 6
- Modernizarea a 20 vagoane tramvai
- Reabilitare cai rulare (fir contact) str. Brailei – Str. Domneasca
- Reabilitare magistrale de transport tramvai Viaduct-Str.Combinatului
- Reabilitare magistrale de transport tramvai Calea Prutului-Viaduct
- Reabilitare magistrale de transport tramvai: Str.Siderurgistilor,str. 1 Decembrie 1918, str.Henri Coanda, blv. George Cosbuc, BarieraTraian

c) Actiuni de reformare a cadrului institutional si operational:

- Pregatirea unui plan de mobilitate urbana –vizeaza crearea unui sistem de transport urban viabil prin: facilitarea accesului tuturor la locurile de munca si la servicii; imbunatatirea sigurantei si securitatii pentru toate modalitatile de transport si reducerea numarului de accidente; reducerea poluarii a emisiilor de gaze cu efect de sera si a consumului de energie; cresterea eficientei si

eficacitatii costurilor pentru tranportul de persoane si marfuri incluzand sursele de finantare pentru aceste activitati; cresterea atractivitatii si a calitatii mediului urban; elaborarea unui set de indicatori generali si specifici referitori la mobilitate si dezvoltarea socio-economica a orasului; dezvoltarea modalitatilor de transport ne-motorizat si a retelelor de transport intermodal. Planul de mobilitate urbana va contine informatii despre: contextul urban, conditiile de transport existente (oferta de transport existenta, analiza cererii de transport, impactul transportului asupra mediului, probleme institutionale), consultare publica, masuri de dezvoltare, planul de investitii si planul de actiune, riscuri, etc;

- Introducerea unui contract de servicii publice cu respectarea normelor europene in vigoare (transparenta, predictibilitate, compensare, separarea obligatiilor si responsabilitatilor, etc.);
- Comercializarea si eficientizarea serviciului de transport public: pregatirea unui plan de eficientizare a operatorului public in stransa legatura cu contractul de servicii publice; identificarea surselor de finantare a intretinerii drumurilor publice in cadrul unui plan multi-anual de finantare si intretinere, etc.
- Revizuirea rutelor de transport astfel incat traseele operatorilor sa nu se mai suprapuna si introducerea unui cadru concurential de operare. Pentru eficientizarea transportului public este necesara realizarea unei noi harti a retelei de transport public local cu respectarea urmatoarelor principii:
    - Delegarea serviciului public sa se faca catre un operator public si unor operatori privati;
    - Traseele operatorilor sa fie distincte fara a se suprapune;
    - Traseele principale/centrale sa fie alocate operatorului public, iar cele secundare operatorilor privati din considerente de degrevare a traficului, poluare pe baza de licitatie publica conform prevederilor legilor in vigoare
    - Adoptarea modelului de contract de delegare a serviciului public agreat de B.E.R.D.;
    - Sistemul de e-ticketing sa se aplice atat operatorului public cat si celor privati.
- Definirea strategiei pe termen scurt si mediu pentru gestionarea operatorilor (public si privati);

Actiunile non-investitionale mentionate mai sus vor fi finantate sau cofinantate dintr-un grant BERD

- due diligence de mediu, tehnic si economic;
- comercializare sector drumuri locale;
- asistenta pentru sistemul de taxare automata;
- asistenta achizitii si implementare;
- plan de mobilitate urbana durabila;

Planul de actiune sociala si de mediu pe termen scurt este prezentat in continuare:

Plan de Actiune Sociala si de Mediu

Nr.	Actiune	Riscuri de mediu / Raspundere / Beneficii	Cerinte legislative / cerinta de performanta BERD / Best practice	Nevoi investitionale/ Resurse/ Responsabilitate	Actiunile programate sa fie finalizate pana la (sfarsitul anului)	Obiectiv si criterii de evaluare pentru implementare de succes	Comentariu
1	General						
1.1	Incorporarea acestui Plan de Actiune Sociala si de Mediu pentru ca Proiectul sa fie structurat in comformitate cu Cerintele de Performanta ale Bancii Pregatirea rapoartelor anuale de monitorizare a stadiului de implementare a Planului de Actiune Sociala si de Mediu	Conformarea la Cerintele de Performanta ale BERD	Cerintele de Performanta de la 1 la 10, excluzandu-se Cerintele de Performanta 5, 7 si 9	Resurse Interne	Conform programului stabilit in acest Plan de Actiuni anual	Raport privind stadiul de implementare a Planului de Actiune	
2.2	Dezvoltarea si implementarea unui Sistem de Management al Mediului echivalent cu IS0 14001	Monitorizare si stabilire de obiective pentru imbunatatirea performantei de mediu si securitate si sanatate in munca	Cerinta de Performanta BERD 1 Cele mai bune practici internationale de management	Resurse interne si/sau consultanta externa	sfarsitul lui 2015	Raport efectuat de Primaria Galati privind performanta de mediu si sanatate si securitate in munca	
2.	Plan de Implicare a Partilor Interesate						
2.1	Identificarea tuturor partilor interesate (in special a celor mai vulnerabile: varstnici, copii, persoane cu dizabilitati) Dezvoltarea unui Plan de Implicare a Partilor Interesate si stabilirea unor canale si mecanisme eficiente de comunicare. Planul va contine	Imbunatatirea managementului riscurilor si a impactului asupra comunitatilor afectate de proiect si obtinerea unor	Cerinta de Performanta BERD 10	WSP intocmeste un draft al Planului de Implicare a Partilor Interesate in numele Primariei Galati	Inainte de implementarea proiectului	Document care sa satisfaca cerintele BERD, dovada publicarii pe pagina web a Primariei Galati	Planul de Implicare a Partilor Interesate trebuie sa includa masurile propuse in campania media propusa pentru a informa publicul cu

Nr.	Actiune	Riscuri de mediu / Raspundere / Beneficii	Cerinte legislative / cerinta de performanta BERD / Best practice	Nevoi investitionale/ Resurse/ Responsabilitate	Actiunile programate sa fie finalizate pana la (sfarsitul anului)	Obiectiv si criterii de evaluare pentru implementare de succes	Comentariu
	proceduri de consultare si declarare care sa fie in conformitate cu legea nationala si Cerinta de Performanta BERD 10. Planul va: • Identifica si prioritiza grupurile interesate principale ; • Furniza o strategie, un program si instrumente dedicate impartasirii informatiilor si consultarii; • Determina resursele si responsabilitatile; • Descrie cerintele privind monitorizarea, inregistrarea si raportarea	beneficii sporite in comunitate		Timp de gestionare pentru a mentine Planul de Implicare a Partilor Interesate			privire la lucrarile de reabilitare a drumurilor si implementarea unui sistem AFC (Sistem Automat de Colectare a Taxelor)
2.2	Dezvoltarea unui mecanism de solutionare a reclamatiilor care va fi comunicat comunitatilor locale si care va contine: : • O procedura a reclamatiilor care sa indice clar cine este responsabil pentru primirea acestor reclamatii; • Procesele urmate pentru inregistrarea si solutionarea reclamatiilor; • Procesul de urmarire, comunicare si inchidere a reclamatiilor	Imbunatatirea managementului riscurilor si a impactului asupra comunitatilor afectate de proiect si obtinerea unor beneficii sporite in comunitate	EBRD PR10, paragraph 24	WSP intocmeste un draft al Planului de Implicare a Partilor Interesate in numele Primariei Galati . Timp de gestionare pentru a mentine Planul de Implicare a Partilor Interesate	Inainte de implementarea proiectului	Document care sa satisfaca cerintele BERD, dovada publicarii pe pagina web a Primariei Galati	

Nr.	Actiune	Riscuri de mediu / Raspundere / Beneficii	Cerinte legislative / cerinta de performanta BERD / Best practice	Nevoi investitionale/ Resurse/ Responsabilitate	Actiunile programate sa fie finalizate pana la (sfarsitul anului)	Obiective si criterii de evaluare pentru implementare de succes	Comentariu
2.3	Dezvoltarea unui Plan de Comunicare a Proiectului pentru a asigura o campania informativa si educativa bine structurata, actuala si eficienta pentru toate partile implicate cu atentie deosebita acordata grupurilor sensibile (varstnici, copii, studenti si persoane cu dizabilitati)	Imbunatatirea managementului riscurilor si a impactului asupra comunitatilor afectate de proiect	Cerinta de Performanta BERD 10	Timp gestionare	Inainte de implementare proiectului	Plan de Comunicare a Proiectului	
2.4	Imbunatatirea continua a Planului de Comunicare a Proiectului pe baza „lectiilor invatate" si a feedback-ului primit de la clienti si parti interesate dupa finalizarea fiecarei etape a proiectului	Imbunatatirea managementului riscurilor si a impactului proiectului asupra comunitatilor afectate	Cerinta de Performanta BERD 10	Timp gestionare	Pe parcursul implementarii proiectului, dupa fiecare etapa a proiectului	Raport succinct asupra „lectiilor invatate" la finalul feicarei etape a proiectului	
2.5	Primaria Galati va aduce la cunostinta performanta sociala si de mediu si va raporta situatia anual bancii pentru anul calendaristic. Raportul trebuie, de asemenea, sa contina informatii despre incheierea fiecarei etape a proiectului si informatii despre reclamatiile principale si masuri coercitive	Aducerea la cunostinta a informatiilor privind mediu si social	Cerinta de Performanta BERD 10	Timp gestionare	Pe durata implementarii proiectului, anual	Raport anual catre Banca	
2.6	Furnizarea raportului privind aspecte sociale (reclamatii, comentarii) si „lectii invatate" bazate pe feedback-ul de la discutii si alte mecanisme de solutionare a reclamatiilor.	Imbunatatirea managementului riscurilor si a impactului proiectului asupra	Cerinta de Performanta BERD 10	Timp gestionare	Pe parcursul implementarii proiectului, dupa fiecare etapa a proiectului	Raport catre Banca	

Nr.	Actiune	Riscuri de mediu / Raspundere / Beneficii	Cerinte legislative / cerinta de performanta BERD / Best practice	Nevoi investitionale/ Resurse/ Responsabilitate	Actiunile programate sa fie finalizate pana la (sfarsitul anului)	Obiectiv si criterii de evaluare pentru implementare de succes	Comentariu
		comunitatilor afectate					
3	**Impact asupra Comunitatii**						
3.1	Trebuie puse la dispozitia clientilor materiale care sa exemplifice modul de utilizare a cardurilor de plastic. Informatii despre preturi, bilete de sezon si carduri de plastic pentru copii, statii accesibile si utilizarea in conditii de siguranta a usilor pe durata calatoriilor cu carucioare pentru copii si copii trebuie puse la dispozitia clientilor. O atentie deosebita trebuie acordata pasagerilor cu dizabilitati, pasagerilor varstnici si femeilor.	Asigurarea accesibilitatii pentru toti clientii.	Cerinta de Performanta BERD 4	Departamentul de Arhitectura al Primariei Galati trebuie sa pregateasca informatii publice adecvate.	Inainte si pe durata etapei de implementare	Furnizarea de dovezi privind materialele informative si evenimentele organizate pentru a spori constientizarea in randul pasagerilor	
3.1	Orice deviere, intarziere sau intrerupere a transportului public cauzata de proiect trebuie comunicata clar in avans, oferindu-se rute alternative	Clientii vor fi informatii asupra schimbarilor	Cerinta de Performanta BERD 4	Departamentul de Arhitectura al Primariei Galati	Inainte si pe durata implementarii	Furnizarea de dovezi privind diseminarea informatiei.	
4	**Aspecte privind munca**						
4.1	Analiza politicilor sociale si de lucru existenta pentru a se lua in considerare orice cerinta de revizuire a ariilor precum conditii de munca (conditii de munca legate de varsta minima de angajare, salarii, program de lucru), abilitati, concediere, discriminare (bazata pe sex, nationalitate, etnie si religie), hartuire,	Politici Sociale Managementul contractor	Cerintele de Performanta BERD 1,2 si 4	Resurse Interne	Revizuirea trebuie efectuata inaintea activitatilor de constructie	Angajarea contractorului si politici sociale Documentare privind implicarea partilor interesate si	

Nr.	Actiune	Riscuri de mediu / Raspundere / Beneficii	Cerinte legislative / cerinta de performanta BERD / Best practice	Nevoi investitionale/ Resurse/ Responsabilitate	Actiunile programate sa fie finalizate pana la (sfarsitul anului)	Obiectiv si criterii de evaluare pentru implementare de succes	Comentariu
	contraventii, drepturile omului, munca fortata , exploatarea copiilor, salarii si concedii/beneficii sociale, mita si coruptie, apartinerea la sindicate Politicile cheie trebuie incarcate pe pagina web relevanta, astfel fiind disponibile pentru partile interesate Dupa analiza, trebuie determinate elementele cheie referitoare la politica sociala si ocuparea fortei de munca care trebuie sa fie incorporate in aranjamente contractuale cu contractorii Asigurarea ca muncitorii in constructii au acces la mecanismul de reclamatii pentru a putea ridica probleme legate de locul de munca, daca este cazul				Inregistrarea reclamatiilor pe durata lucrarilor	inregistrarea reclamatiilor si solutionarii acestora Politici de angajare	
4.2	Dezvoltarea si implementarea Planului de Gestionare a Reducerii de Personal care contine optiuni de instruire si alternative de angajare pentru persoane care isi vor pierde pozitiile in urma implementarii proiectului	Imbunatatirea managementului riscurilor asociate cu somajul si probleme de munca	Cerinta de Performanta BERD 2	Departamentul de Resurse Umane	Inainte si pe durata implementarii proiectului	Plan de Gestionare a Reducerii de Personal catre BERD, dovada instruirilor facute si identificarea alternativelor pentru angajati	

5	**Etapa de proiectare**						
5.1	Pregatirea documentelor de proiectare pentru proiect si incoporarea oricaror elemente relevante din Planul de Actiuni Sociale si de Mediu in proiectare. Includerea in proiectare a elementelor precum: iluminat, controlul vitezei, latimea benzii pentru ciclisti, masuri de calmare a traficului in apropierea scolilor, pozitionarea lucratorilor in constructii, treceri de pieton si schema dispunerii soselei/ trotuarelor	Conformare la cerintele de reglementare nationale Conformarea la Cerintele de Performanta BERD	Cerintele de Performanta BERD 1,2, 3 si 4.	Resurse interne si/ sau resurse externe (companii de proiectare)	Inainte de obtinerea certificatului/ avizelor pentru lucrari de constructie	Furnizarea documentelor de proiectare	
5.2	Obtinerea documentelor necesare de planificare si avizele de la organele de reglementare dupa cum urmeaza: 1.Notificare Agentiei de Protectie a Mediului cu privire la planurile finale de proiectare si confirmarea faptului ca nu este necesara Evaluarea Impactului asupra Mediului. 2.Obtinerea Certificatului de Urbanism Obtinerea oricaror avize necesare enumerate in Certificatul de Urbanism (daca este cazul)	Conformarea cu cerintele de reglementare nationale si europene	Cerintele de Performanta BERD 1 si 3 Directiva UE privind Evaluarea Impactului asupra Mediului	Timp gestionare	Inainte de inceperea proiectului	Corespondenta cu Agentia de Protectie a Mediului si alte organe de reglementare Copie a Certificatului de Urbanism Copie a avizelor (daca este cazul)	
6	**Etapa de Constructie**						
6.1	Initierea procesului de contractare prin procedura de licitatie cu includerea criteriilor de mediu, securitate si sanatate in munca si performanta	Management Contractor	Cerintele de Performanta BERD 1 si 4	Resurse interne	Pe durata procesului de selectie a contractorului	Specificatii licitatie	

	Analiza criteriilor existente identificate in documentul de licitatie si revizuirea adecvata a acestora						
6.2	Obligarea contractorilor de a dezvolta un Plan cuprinzator de Gestionarea a Sanatatii, Securitatii si Mediului in Constructie care sa includa cel putin: 1. Un program al lucrarilor, pentru a se determina o metoda de lucru si se a asigura ca orice impact potential perturbator este luat in considerare. 2. Masuri de atenuare – Plan de Gestiune a Deseurilor, tehnici de eliminare a prafului si reducerea/controlul zgomotului (daca este cazul). Vezi mai jos 3. O procedura de urgenta 4. Instruire pe Sanatate si Securitatea in Munca si Protectia Mediului pentru personal 5. Specificarea utilizarii echipamentului individual de protectie	Management Contractor	Cerintele de Performanta BERD 1 si 4	Resurse interne	Inaintea activitatilor de constructie	Plan de Gestionarea a Sanatatii, Securitatii si Mediului in Constructie	
6.3	Asigurare existentei pentru management contractor a: • Auditurilor regulate care sa asigure conformarea la cerintele de Mediu si Securitate si Sanatate in Munca • Inregistrarilor, investigatiilor si masurilor corective • Monitorizare periodica a implementarii de catre contractor a masurilor de	Management Contractor	Cerintele de Performanta BERD 1 si 4	Resurse interne	Pe durata activitatilor de constructie	Rezultate audit Statistici accidente/incidente Reclamatii si solutionari	

	atenuare						
6.4	Dezvoltarea tehnicilor de eliminare a prafului care sa fie implementate – trebuie sa includa pulverizare cu apa pentru a atenua si controla emisiile vehiculelor (oprirea vehiculelor si echipamentelor cand nu sunt folosite, pastrarea tituror echipmentelor motorizate in conditii bune pentru a reduce nivelul de emisii) Aceasta ar trebui sa fie parte a unui Plan mai larg de Gestionare a Mediului in Constructii	Nivel redus de praf / emisii vehicule	Cerinta de Performanta BERD 3	Furnizare de catre contractor	Pe durata activitatilor de constructie	Raport privind planuri de eliminare a prafului si tehnici de control a emisiilor de la vehicule si alte emisii Perturbare minima a comunitatilor locale	
6.5	Implementarea masurilor de atenuare a zgomotului, dupa cerinte (ore de operare, screening zgomot) si monitorizarea pe timpul lucrarilor pentru a asigura conformarea la normele reglementare. Aceasta ar trebui sa fie parte a unui Plan mai larg de Gestionare a Mediului in Constructii	Nivel redus de zgomot	Cerinta de Performanta BERD 3	Furnizare de catre contractor	Pe durata activitatilor de constructie	Raport privind planurilor de reducere a zgomotului Inregistrare reclamatii zgomot	
6.6	Dezvoltarea unui plan de gestionare a deseurilor care include separarea, colectarea, reciclarea si eliminarea deseurilor cu arii clare proiectate pentru depozitare Asigurarea ca firme contractoare autorizate colecteaza si elimina deseurile Aceasta ar trebui sa fie parte a unui Plan mai larg de Gestionare a Mediului in Constructii	Managementul deseurilor	Cerintele de Performanta BERD 1 si 3	Furnizare de catre contractor	Pe durata activitatilor de constructie	Plan de Gestiune a Deseurilor	

4.2. Actiuni pe termen lung (7 ani)

- Achizitionarea a 20 buc troleibuze din fonduri europene + cofinantare buget local
- Achizitie 40 buc autobuze electrice inclusiv dotarile aferente pentru transport in cartiere din fonduri europene + Cofinantare bugetul local
- Update si extindere system de e-ticketing in vederea repartizarii automata a compensatiilor cuvenite operatorilor de transport

Surse suplimentare de venituri pentru asigurarea mentenantei proiectelor:

- Suplimentarea taxei de tranzit a municipiului Galati pentru autovehiculele mai mar i de 3,5 tone
- Introducerea unei taxe pentru companiile logistice locale
- Introducerea unei supra-taxe incepand cu a 5-a zi de utilizare a domeniului public pentru efectuarea de lucrari
- Concesionarea parcarilor nou –create urmarii implementarii noilor proiecte.

Mentinerea caracterului social al transportului urban de calatori

Componenta sociala ce caracterizeaza transportul urban de calatori trebuie sa fie o preocupare de baza a administratiei locale. Aceasta preocupare este determinata de faptul ca serviciul de transport public este utilizat, in acest moment, in primul rand de categoriile sociale cu venituri medii sau mici.

Mentinerea caracterului social presupune:

a) practicarea unui nivel de pret al titlului de calatorie accesibil prin subventionarea diferentei de tarif din bugetul Consiliului Local;

b) aprobarea titlurilor de calatorie gratuite pentru anumite categorii de calatori: veterani de razboi, persoane cu handicap etc. si subventionarea lor din bugetul local sau de stat;

c) aprobarea titlurilor de calatorie cu reducere de pret: pensionari, studenti, elevi, etc. si suportarea diferentei de pret de la bugetul local

Masuri pentru eficientizarea transportului urban

- optimizarea transportului local astfel incat sa raspunda cat mai bine necesitatilor de deplasare a cetatenilor, inclusiv prin extinderea traseelor de transport pe noi rute si efectuarea unui studiu al traficului de calatori pe curse si trasee, in vederea corelarii capacitatii mijloacelor de transport in comun cu fluxul de calatori;
- realizarea unei densitati corespunzatoare a retelelor de linii astfel incat distantele de mers pe jos pana la o statie de autobuz sa fie cat mai reduse si asta pentru a incuraja cresterea deplasarilor cu transportul local in defavoarea deplasarilor cu autoturismul propriu;

- optimizarea transportului in comun prin montarea in principalele statii de sisteme de urmarire si monitorizare pentru informarea prompta a calatorilor despre mersul mijloacelor de transport;
- modernizarea statiilor de autobuz prin montarea de refugii acoperite pentru calatori in toate punctele de imbarcare;
- realizarea unui plan de infrastructura rutiera pe termen mediu (2020) si termen lung (2030) care sa prezinte o strategie coerenta de intretinere si management a drumurilor si infrastructurii aferente in concordanta cu politica de mobilitate sustenabila si strategiile de dezvoltare urbana;
- imbunatatirea infrastracturii de transport urban - interurban prin amenajarea de autogari in cele 2 extremitati de intrare in oras (Tecuci si Vanatori);
- infiintarea unui Centru de Control al Traficului care sa poata monitoriza conditiile de trafic si sa actioneze in cazul aglomerarilor sau al incidentelor. Un sistem Control Trafic Urban CTU adaptiv la trafic combinat cu supravegherea traficului CCTV ar forma nucleul sistemului de Administrare a Traficului, la care pot fi adaugate subsisteme sau module de Administrare a Transportului Public, SMV (Semnalizari cu Masaj Variabil pentru Informarea Soferilor) si Ghidare a Parcarilor atunci cand este nevoie sau cand sunt disponibile fonduri suplimentare. Pentru realizarea acestui obiectiv vor fi intreprinse urmatoarele activitati:
    - identificarea numarului de operatori si a statiilor aferente necesare;
    - identificarea spatiului pe baza studiului de fezabilitate care sa raspunda necesitatilor din punctul de vedere al spatiului oferit si al pozitionarii;
    - realizarea operatiilor de compartimentare, amenajare a spatiului, pentru a corespunde din punct de vedere tehnic;
    - instalarea echipamentelor in Centrul de Comanda si Control;
    - implementarea unui soft centralizat de management de trafic;
    - implementarea unei aplicatii dedicate pentru supravegherea video metropolitane, inregistrarea, arhivarea si gestionarea imaginilor;
    - implementarea unui soft de monitorizare a defectelor si a retelei;
- dezvoltarea infrastructurii de transport (strazi, linii de troleibuz/tramvai, instalatii de alimentare cu energie electrica si statii de redresare);
- construirea de benzi dedicate autobuzelor - culoare exclusive pentru transportul public;
- masuri de transport alternative: piste de biciclete, zone pietonale, transport pe cablu. Dezvoltarea unei retele de zone pietonale si rute pentru biciclete acordandu-se atentie rutelor catre scoli, parcuri, puncte de interes turistic si cultural, centre de afaceri, centre comerciale, institutii publice.
- Organizarea logisticii interne si externe astfel incat sa se evite transportul de marfuri in oras in orele de varf;
- Stabilirea unei politici de parking, promovarea sistemelor Park and Ride (parking auto si continuarea transportului utilizand mijloace de transport public);
- Realizarea unei ierarhizari a drumurilor, o retea de drumuri principale care sa faciliteze fluenta traficului si evitarea transportului de marfuri in zona orasului.

Masuri de siguranta al pasagerilor si a celorlalti participanti la trafic

- intretinerea, extinderea si aducerea la zi a modelului de transport urban si a bazelor de date aferente pentru Municipiul Galati in mod regulat/continuu pentru a considera in permanenta dezvoltarile urbane, cele socio-economice si impactul implementarii proiectelor nationale in transporturi;
- modernizarea si extinderea sistemului de semaforizare pentru 35 intersectii si 26 de treceri pietonale. Pentru realizarea acestui obiectiv vor fi intreprinse urmatoarele activitati:
    - realizarea canalizatiei electrice in carosabil, trotuar si spatiu verde;
    - realizarea a noi camere de tragere, acolo unde este cazul;
    - schimbarea cablurilor de legatura ale semafoarelor, la intersectiile la care se intervine;
    - inlocuirea tuturor semafoarelor existente cu semafoare noi, care folosesc tehnologia tip LED, acestea avand o vizibilitate mai buna, costuri de intretinere mai mici si o durata mult mai mare de viata decat semafoarele conventionale cu bec cu incandescenta (se vor refolosi semafoarele cu LED-uri existente, care sunt in stare buna de functionare). Totodata, acestea au consumuri reduse de energie, consumuri care sunt semnificative la nivelul numarului total de intersectii;
    - inlocuirea automatelor de dirijare cu echipamente care sa permita comunicarea intre intersectii, introducerea de multiprograme sau posibilitatea de a adauga echipamente noi sau cu alte caracteristici (bucle inductive, detectori pe consola, camere de video detectie, etc.);
    - introducerea de semafoare pietonale cu buton, sincronizate in sistemul adaptiv;
    - montarea de stalpi de semaforizare noi acolo unde acest lucru este necesar si revopsirea si protejarea stalpilor existenti care pot fi refolositi;
    - montarea de bucle inductive detectoare de trafic in carosabil sau de senzori suspendati, care sa permita determinarea in mod real si instantaneu a numarului de vehicule care ies din intersectie. Aceste date permit automatelor de dirijare propuse a dota intersectiile sa creeze timpi de semaforizare ce depind de conditiile de trafic si sa optimizeze la maxim functionarea intersectiilor;
    - realizarea conexiunii la reteaua de comunicatii radio existenta, pusa la dispozitie de un operator specific, ajutand astfel la realizarea sistemului si corelarea in timp real a intersectiilor;
    - identificarea punctelor de alimentare si punerea in functiune a intregului sistem folosind componentele integrate la nivelul tuturor sistemelor.
- imbunatatirea calitatii serviciilor: implementarea unei strategii de informare a calatorului;
- dezvoltarea ierarhiei statiilor de transport public si imbunatatirea facilitatilor aferente;
- introducerea de treceri de pietoni suplimentare intre intersectii;
- eliminarea autoturismelor parcate in zona trecerilor pentru pietoni;
- extinderea zonelor pietonale;
- calmarea traficului in zonele rezidentiale

Masuri privind reducerea poluarii aerului, zgomotului si a emisiilor de CO_2

Strategia de dezvoltare durabila a Uniunii Europene, in ceea ce priveste transportul, este „de a se asigura ca sistemele actuale de transport indeplinesc nevoile economice, sociale si de mediu, minimizand in acelasi timp efectele nedorite asupra economiei, societatii si mediului". Desi eficienta energetica a vehiculelor a fost si este in continua crestere, acest lucru este compensat de cresterea lungimii medii a unei calatorii, cresterea numerica a parcurilor auto, precum si de alte variabile, cum ar fi stilul de condus, ambuteiajele din trafic etc.,fapt care se traduce printr-o crestere a intensitatii emisiilor de gaze cu efect de sera.

Transportul urban are un impact direct asupra poluarii aerului, zgomotului, congestiilor in trafic si emisiilor de dioxid de carbon (CO_2) si este fundamental pentru cetateni si afaceri. Pentru diminuarea impactului asupra mediului produs de transportul urban propunem urmatoarele actiuni:

- cresterea gradului de constientizare a populatiei si autoritatilor publice locale, cu privire la reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera, prin utilizarea transportului in comun;
- modernizarea parcului auto a S.C. TRANSURB S.A. Galati prin achizitionarea de autobuze urbane cu grad redus de poluare-euro 6;
- implementarea unui proiect pilot prin transformarea unor autobuze in mijloace de transport ecologice – dotarea acestora cu instalatii combustibil GPL;
- extinderea zonelor cu emisii joase si realizarea unor noi zone pietonale;
- implementarea unui program integrat de gestiune a traficului rutier din municipiul Galati
- extinderea liniilor de troleibuze din municipiu si achizitionarea de material rulant;
- reabilitarea magistralelor de tramvai si modernizarea vagoanelor de tramvai existente;
- achizitionarea de autobuze electrice inclusiv dotarile aferente pentru transport in cartiere.

Planul investitional pe care il avem in vedere s-a realizat in concordanta cu studiile si analizele efectuate si a tinut cont de concluziile acestora.

Sursele de finantare propuse sunt in majoritate formate din fonduri europene la care cofinantarea va fi suportata de consiliul local si din credite de investitii.

Va supunem atentiei planul invetitional 2015-2020:

Denumire proiect	**Descriere**	**Durata/Valoare(euro)**	**Termen incepere**	**Termen finalizare**	**Sursa de finantare**
Plan mobilitate urbana	Efectuarea masuratorilor sin intocmirea planului de mobilitate la	6 luni / 300.000	2015	2015	BERD

	nivelul orasului Galati				
E-ticketing-etapa I	Implementarea unui system de taxare automata si urmarirea veniturilor si cheltuielilor la nivelul operatorilor de transport	12 luni / 7.000.000	2015	2015	BERD
Troleibuze	Achizitia de 14 troleibuze	12 luni / 9.000.000	2014	2015	BERD
Material rulant	Achizitia a 40 autobuze cu grad redus de poluare-euro 6	12 luni / 10.000.000	2015	2016	Credit bancar
Tramvaie	Modernizarea a 20 vagoane tramvai	24 luni / 10.000.000	2015	2017	Fonduri europene + Cofinantare bugetul local
Reabilitare strazi	Reabilitare str. Mihai Bravu	12 luni/2.000.000	2015	2016	BERD
Reabilitare strazi	Reabilitare str. Anghel Saligny	12 luni/5.000.000	2015	2016	BERD
Reabilitare strazi	Reabilitare str. Tecuci	12 luni/8.800.000	2015	2016	BERD
Reabilitare strazi	Reabilitarea bulevardului George Cosbuc	24 luni / 12.000.000	2015	2016	BERD+ cofinantare locala
Reabilitare cai rulare	Reabilitare cai rulare (fir contact) str. Brailei – Str. Domneasca	12 luni / 1.300.000	2015	2016	Consiliul Local
Cale rulare tramvai	Reabilitare magistrale de transport tramvai Viaduct-Str.Combinatului	24 luni / 8.000.000	2015	2017	Fonduri europene + Cofinantare bugetul local
Cale rulare tramvai	Reabilitare magistrale de transport tramvai Calea Prutului-Viaduct	24 luni / 8.000.000	2015	2017	Fonduri europene + Cofinantare bugetul local

Cale rulare tramvai	Reabilitare magistrale de transport tramvai : Str.Siderurgistilor, str. 1 Decembrie 1918, str.Henri Coanda, blv. George Cosbuc, BarieraTraian	24 luni / 8.000.000	2015	2017	Fonduri europene + Cofinantare bugetul local
E-ticketing-Etapa II	Update si extindere system de e-ticketing in vederea repartizarii automata a compensatiilor cuvenite operatorilor de transport	12 luni / 3.800.000	2016	2017	Fonduri europene + Cofinantare bugetul local
Cale rulare troleibuz	Inlocuire cale rulare existent cu retea flexibila	24 luni / 2.500.000	2015	2017	Fonduri europene + Cofinantare bugetul local
Troleibuze	Achizitie 20 buc troleibuze	12 luni / 9.000.000	2017	2018	Fonduri europene + Cofinantare bugetul local
Autobuze electrice	Achizitie 40 buc autobuze electrice inclusiv dotarile aferente pentru transport in cartiere	24 luni / 20.000.000	2018	2020	Fonduri europene + Cofinantare bugetul local
Total		**124.700.000**			

In conditiile in care fondurile europene vor fi acordate incepand cu 2016 si tinand seama de ineficienta actuala a societatii de transport local, se impune identificarea unor surse de finantare utilizabile imediat.

6. Contractul de prestari servicii

6.1. Strategia de contractare a serviciilor de transport public in Municipiul Galati

6.1.1. Legislatia europeana aplicabila si tipul contractului propus

Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 privind serviciile de transport public de calatori pe cai ferate si rutiere reprezinta reglementarea europeana obligatorie cea mai importanta in domeniul contractarii serviciilor de transport public local, urbane sau regionale.

Obligativitatea respectarii prevederilor acestei reglementari aduce o serie de modificari importante in domeniul contractarii serviciilor de transport public, atat din punct de vedere al procedurilor de atribuire cat si ca modalitate de compensare a obligatiilor de servici publice realizate de catre operatori, indiferent de tipul acestora.

Modelul de contract propus este un contract de concesiune de servicii, in sensul Regulamentului (CE) Nr.1370/2007 si al legislatiei romane.

Conform Regulamentului (CE) Nr. 1370/ 2007, un contract de servicii publice se refera la unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic, care confirma intelegerea dintre o autoritate competenta si un operator de servicii publice pentru incredintarea respectivului operator de servicii publice, administrarea si operarea serviciilor de transport public de calatori, pe baza respectarii **obligatiilor de serviciu public**;

Asigurarea prestarii serviciului de transport public local, precum si operarea, intretinerea, refacerea si modernizarea sistemului de active in proprietate publica, tin de competenta autoritatilor locale. Legislatia nationala privind exploatarea sistemului de transport public local pe rute regulate, sub gestionarea delegata, presupune posibilitatea incheierii unor contracte de delegare pentru gestionarea serviciilor de transport public local (atribuirea concesiunii serviciului de transport public local, prin care autoritatile administratiei publice locale transfera unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizati cu capital public, privat sau mixt propriile sarcini si responsabilitati privind furnizarea efectiva a serviciului, precum si operarea, intretinerea, refacerea si modernizarea activelor in proprietate publica aferente sistemului de transport public local). Aceste tipuri de contracte reprezinta contracte de concesiune de servicii publice, comform legislatiei europene.

Modelul de contract propus reprezinta o adaptare la conditiile locale din Municipiul Galati a Modelului de Contract (varianta 30.08.2014) propus a se aplica la nivel national. Modelul de CSP propus la nivel national a facut obiectul unor ample consultari cu instititii de reglementare la nivel national (MDRAP, ANRSC) cat si cu reprezentanti ai operatorilor, asociatiilor autoritatilor locale si specialisti ai BERD si JASPERS.

De asemenea, Modelul de Contract este rezultat al definitivarii Strategiei de contractare a serviciilor de transport public.

In anexa 1 este prezentat proiectul de contract de servicii publice aplicabil pentru serviciul public de transport in Municipiul Galati, care poate fi aplicat atat pentru contractarea cu operatorul public cat si pentru contractarea cu operatorii privati.

6.1.2. Principii

In Modelul de Contract de Servicii Publice propus s-a tinut cont de respectarea principiilor impuse de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, insa de asemenea s-au respectat cele mentionate in prezent in legislatia nationala:

a. **Impuse de** Regulamentul (CE) Nr. **1370/2007:**

- **Transparenta**
- **Tratament egal** al operatorilor concurenti
- **Proportionalitate** – cand se acorda compensatii sau drepturi exclusive, este esential ca un contract de servicii publice incheiat intre autoritatea competenta si operatorul de servicii publice selectat sa defineasca natura obligatiilor serviciului public si remuneratia convenita
- **Neutralitatea** privind regimul proprietatii
- **Subsidiaritatea** – dreptul de a institui criterii sociale si de calitate pentru obligatiile serviciului public

b. **Impuse de legislatia nationala:**

- Asigurarea respectarii drepturilor si intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;
- Gestionarea eficienta a activelor apartinand sistemelor de transport, proprietatea unitatilor administrativ-teritoriale;
- Utilizarea eficienta a fondurilor publice in cadrul gestionarii activitatii de operare a serviciului de transport public local;
- Calatoria in conditii de siguranta si confort
- Autonomia sau independenta financiara a operatorilor de transport;
- Protejarea categoriilor sociale dezavantajate, prin compensarea costului transportului;
- Integrarea tarifara, utilizandu-se un singur tip de abonament pentru toate mijloacele de transport public local de calatori pe rute regulate;

6.1.3. Considerente si Premize avute in vedere la stabilirea strategiei de contractare a serviciilor de transport public local

Strategia propusa pentru contractarea serviciilor de transport public local au avut in vedere urmatoarele **Considerente:**

a) Contractele existente in prezent atat cu TRANSURB, cat si cu cei 8 operatorii privati expira in luna mai 2015.

b) Structura actuala a retelei de transport nu este adecvata si nu respecta principiile general- acceptate de organizare structurata si eficienta a transportului public. In plus, marea majoritate a traseelor operate de diversi operatori se suprapun. Nu

exista studii de transport realizate (prognoza cererii si un program de transport elaborat pe baza cererii).

c) Starea tehnica actuala a operatorului municipal TRANSURB este precara, acesta neavand resursele sa preia integral transportul pe teritoriul municipiului. In plus, acesta presteaza servicii de transport si pentru terti cu aceleasi mijloace de transport folosite pentru prestarea serviciului public. Vechimea parcului este foarte mare. Evidenta contabila a Transurb nu este realizata pe activitati si moduri, nu se aplica principiile de partajare si alocare a costurilor fixe pe activitati PSC si alte activitati, ducand la distorsionari privind costul/km raportat.

d) In prezent nu este implementat un sistem de management al traficului sau sistem de e-ticketing la nivelul municipiului. Implementarea unui sistem integrat de e-ticketing se va realiza intr-un interval scurt de timp (aproximativ 2 ani).

e) Nu exista integrare totala intre operatori. Exista doar integrare tarifara pe intreg teritoriul Municipiului Galati.

f) Colectarea veniturilor de la calatori se realizeaza de catre fiecare operator in parte, chiar si prin soferi, fapt ce duce la evaziune si scaderea calitatii serviciului. Pe termen scurt nu exista posibilitati tehnice pentru colectarea acestor venituri de autoritatea contractanta, de o companie specializata sau de catre operatorul public.

g) Nu toti operatorii primesc Diferente de tarif pentru transportul persoanelor care beneficiaza de facilitati la transport. Nu exista dotarile tehnice si organizatorice minimale pentru realizarea unui clearing house, pentru alocarea veniturilor de la calatori si repartizarea diferentelor de tarif cuvenite intre acestia, decat pe baza de sondaje, solutie neagreata de catre reprezentantii municipiului.

h) Autoritatea de Autorizare din cadrul Primariei Municipiului Galati, responsabila cu gestiunea contractelor de servicii, este insuficient dotata cu resurse umane si logistice pentru monitorizarea eficienta a unui numar mare de contracte complexe.

Strategia propusa se bazeaza pe urmatoarele **Premize:**

a) Viitoarele investitii prioritare realizate de Primaria Galati vor viza introducerea unui sistem electronic de taxare integrat si realizarea unui plan de mobilitate (ce va asigura elaborarea unui plan de transport adecvat prognozei de cerere) in perioada 2015-2017.

b) Municipalitatea Galati va realiza in perioada 2015-2017 investitii atat in infrastructura de transport cu tramvaiul si troleibuzul cat si in material rulant-achizitie autobuze si modernizare tramvaie- investitii ce vor avea un impact semnificativ asupra costurilor de operare pe fiecare mod in parte si va creste capacitatea Operatorului municipal TRANSURB de prestarea a serviciului de transport.

c) Autoritatea de autorizare isi va creste capacitatea de gestiune a contractelor de servicii si de monitorizare a costurilor operarii, veniturilor din transport public si calitatii serviciului integrata in ansamblu.

d) Municipiul va lua toate masurile necesare pentru implementarea in cadrul perioadei de tranzitie de 2 ani a tuturor actiunilor necesare pentru pregatirea

urmatorului contract de servicii si prestarea unui serviciu integrat de transport incepand cu acest nou contract.

6.1.4. Strategia de contractare propusa

Strategia de contractare vizeaza cresterea calitatii serviciilor de transport public local de calatori si implementarea integrala a prevederilor Regulamentului 1370/2007 in 2 etape:

Etapa I: - Contractarea serviciilor de transport public pentru o perioada de 2 ani in paralel cu implementarea de actiuni si investitii care sa vizeze pregatirea etapei II de contractare.

Etapa II: -Contractarea serviciilor de transport pulic pe o durata mai mare de timp, cu respectarea integrala a principiilor de integrare, de compensare a operatorilor, alocarea diferentelor de tarif si a veniturilor colectate, etc.

Strategia de contractare propusa vizeaza urmatoarele aspecte:

A. Stabilirea Duratei de contractare

In ceea ce priveste durata de contractare, se propune abordarea problematicii contractarii serviciului de trasport in doua faze:

Faza I – Incheierea de Contracte de Servicii Publice cu toti operatorii pe o durata limitata de doi ani

Flota de material rulant: tramvaie, autobuze si troleibuze detinuta de SC Transurb este in cea mai mare parte invechita fizic si moral, ceea ce conduce la situatia ca ***durata contractului ce va fi incheiat sa se limiteze la o perioada de 2 (doi) ani*** intrucat numai dupa o asemenea perioada este de asteptat sa poata fi luat in calcul efectul reinnoirii parcului prin achizitia de material rulant nou pe seama creditului BERD in curs de aprobare si in cadrul POR 2014—2020.

Intr-o situatie similara se afla si achizitia si implementarea unui sistem automat de taxare care sa asigure o urmarire corespunzatoare a veniturilor din vanzarea biletelor si abonamentelor pe moduri de transport si pe operatori, reducerea semnificativa a fraudelor si evidenta corecta a calatoriilor efectuate de categoriile de calatori cu facilitati la transport.

Faza II– Incheierea de Contracte de Servicii Publice cu toti operatorii pe o durata mai mare, avand la baza acelasi model de contract.

Incheierea Fazei I a contractarii va crea premizele de incheiere si monitorizare cu succes a unor contracte pe durata mai mare:

- Operatorul TRANSURB va avea in mare parte dotarea si experienta necesara sa realizeze serviciile la cerintele impuse prin noul tip de contract, atat de operare cat si de monitorizare a costurlor si veniturilor.
- Va exista un sistem de taxare integrat si se vor putea implementa noi strategii de colectare a veniturilor, spre exemplu prin intermediul unei societati specializate, care va asigura si alocarea veniturilor intre operatori.

- Primaria Galati, prin Autoritatea sa de Autorizare va avea expertiza implementarii si monitorizarii acestui tip de contracte.
- In baza rezultatelor monitorizarii contractelor din faza I si a noului Program de transport rezultat ca urmare a realizarii Planului de mobilitate, se vor putea initia din timp pregatirile pentru atribuirea contractelor in faza II, astfel incat sa se respecte cerintele de publicitate si raportare impuse de Regulamentul 1370/ 2007.

B. Stabilirea Programului de Transport

Se propune abordarea acestui aspect in doi pasi:

Pasul 1. **Consultantul propune o prima varianta de configurare a retelei de transport care va putea fi imbunatatita dupa elaborarea Planului de Mobilitate la nivelul Municipiului.** In forma propusa, noua configurare a retelei de transport va sta la baza incheierii noului CSP in luna mai 2015. Noua retea propusa asigura implementarea urmatoarelor principii:

a. Structurarea retelelor de transport public pe nivele functie de capacitatea de transport si de rolul acestuia in intreg sistemul. Astfel, Reteaua de transport de calatori este structurata astfel:

- **Nivelul I-Retea de tramvai** – Constituie reteaua urbana principal de transport public de mare capacitate
- **Nivelul II-Retea de troleibuz-** Reteaua de troleibuz, ca si mod ecologic de transport de mai mica capacitate, va reprezenta, alaturi de reteaua de autobuze principale, feeder al retelei principale de transport public cu tramvaiul

  Nivelul II-Retea de autobuz principala- Reteaua de autobuz (de diverse capacitati) va alimenta retelele majore de transport

- **Nivelul III-Retea de autobuz secundara-** Reteaua de autobuz (de diverse capacitati) va alimenta retelele majore de transport, pe rute marginase si distante mai reduse

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

Pasul 2. **Programul de transport revizuit ca urmare a elaborarii Planului de mobilitate (2015) va intra in vigoare din anul 2016** prin act aditional la contract.

Atat pentru pasul I cat si pentru Pasul II se va putea aplica Faza I de contractare.

C. Modalitatea de atribuire a contractelor

In ceea ce priveste modul de atribuire, se vor avea in vedere doua aspecte:

- TRANSURB este operator municipal iar conform legislatiei europene si romanesti, acesta poate primi spre gestiune servicii de transport prin atribuire directa.
- Capacitatea de operare a TRANSURB este limitata iar gestiunea serviciilor atribuite acestuia trebuie sa se faca in conditiile de frecventa si calitate prevazute in Programul de transport.

Astfel, strategia de atribuire a contractelor prevede incheierea unui contract prin atribuire directa cu Transurb SA pentru traseele principale pe care acesta poate opera la standardele de serviciu impuse prin contract iar pentru traseele secundare organizarea unei proceduri competitive de atribuire pe pachet de rute. Pentru a facilita monitorizarea contractelor de catre Autoritatea de Autorizare de la nivelul Primariei, este indicat ca numarul de pachete sa nu fie mai mare de doua. De preferat este sa existe un singur operator privat puternic, capabil sa preia toate rutele scoase la procedura competitiva de atribuire intr-un singur pachet, astfel incat acesta sa-si poata organiza reteaua de colectare a veniturilor, sa asigure o eficientizare a folosirii parcului propriu, care in final sa conduca la mentinerea unor costuri de operare reduse pentru obligatia de serviciu public prestata si nivelul compensatiei sa fie redus la minim.

Deasemena, prestarea altor servicii de transport cu vehiculele prevazute in contractele CSP pentru prestarea obligatiei de serviciu public trebuie interzisa prin contract.

D. Costul/ km si profitul rezonabil considerat la incheierea contractelor

Referitor la TRANSURB

In anul 2013, TRANSURB raporteaza urmatoarele costuri/km:

- Tramvai: 9,50 lei/ km
- Troleibuz: 6,54 lei/ km
- Autobuz: 5,83 lei/ km

Nu se detin informatii privind costul/km pentru operatorii privati din Municipiul Galati.

In urma unei succinte evaluari a situatiei actuale privind evidenta costurilor la operator si starea tehnica si de operare a acestuia, s-a constat ca valorile raportate sunt infleuntate de mai multe aspecte:

- Starea precara a mijloacelor de transport, fapt ce creste costul de mentenanta.
- Lipsa de dotari si echipamente performate de intretinere la operator.
- Inchiderea unei parti a infrastructurii de tramvai in vederea modernizarii.
- Lipsa de eficienta a operatorului, rezultata si din raportul dintre totalul personalului si personalul direct productiv (soferi autobuz, vatmani, soferi troleibuz): raportul este de 2,56, cu mult peste un raport corespunzator, care nu ar trebui sa depaseasca 1,50-1,75 pentru a corespunde unei organizari mai bune a activitatii si unei structuri de personal adecvate.

- Lipsa de rigurozitate in contabilitatea operatorului. Pentru asigurarea respectarii cerintelor Regulamentului CE 1370/ 2007 cu privire la separarea si alocarea costurilor cu privire la Serviciul public de transport de totalul costurilor operatorului, SC Transurb trebuie sa organizeze evidenta contabila dezvoltata pe conturi analitice care sa asigure reflectarea distincta a costurilor directe si indirecte aferente fiecarui mod.

Pentru incheierea unui contract de servicii publice astfel incat sa se evite supracompensarea sau subcompensarea operatorului si, conform Regulamentului 1370/ 2007 sa nu se considere aceasta compensare ajutor de stat, este necesar ca unul din elementele esentiale, si anume costul/ km sa fie clar, transparent si corect determinat. Deasemenea, profitul rezonabil cuvenit opratorului trebuie stabilit ca o rata de rentabilitate a capitalului. O modalitate standard de a masura rentabilitatea capitalului unui contract de servicii publice este luarea in considerare a ratei interne de rentabilitate (internal rate of return, IRR) pe care societatea o obtine din capitalul investit pe durata proiectului, si anume IRR raportata la fluxurile de numerar ale contractului. Cu toate acestea, se pot utiliza si masuri contabile, cum ar fi rentabilitatea capitalului propriu (return on equity, ROE), rentabilitatea capitalului angajat (return on capital employed, ROCE) sau alti indicatori economici ai rentabilitatii capitalului, general acceptati.

Calculul costului / km se realizeaza plecand de la o evidenta contabila structurata corect pe analitice aferente fiecarui mod de transport ce face obiectul obligatiei de serviciu public si pe alte activitati in afara obligatiei de serviciu public. Pentru asigurarea respectarii cerintelor Regulamentului CE 1370/ 2007 cu privire la separarea si alocarea costurilor cu privire la Serviciul public de transport de totalul costurilor operatorului, SC TRANSURB va organiza evidenta contabila dezvoltata pe conturi analitice care sa asigure reflectarea distincta a costurilor directe si indirecte aferente fiecarui mod si separta pe activitati aferente obligatiei de serviciu public si pentru alte activitati.
Acest calcul se confirma de regula printr-un audit tehnico-economic extern. Deasemenea, acest audit extern va evalua si nivelul profitului rezonabil. Plecand de la situatia reala a operatorului si pentru asigurarea unei cresteri a eficientei operatorului public si scaderea compensarii, municipalitatea propune ca acest audit extern anual sa fie un audit tehnico-economic si de eficienta.

Avand in vedere durata realizarii unui astfel de audit tehnico-economic si de eficienta (cateva luni in situatia in care conturile operatorului nu sunt structurate pe analitice) si pregatirii noului contract de servicii publice-faza I de contractare- pana in luna mai 2015, poate fi adoptata urmatoarea varianta de abordare:

Varianta I:

La incheierea contractului in mai 2015, pentru TRANSURB, pentru primul an (2015) se vor aplica costurile/ km pe fiecare mod de transport raportate de acesta ca medie pe anul 2013 reduse cu un procent de 30%, la care se adauga un profit rezonabil de pana la 3% .

Astfel, pentru primul an de contractare al Fazei I (contract cu durata de 2 ani), costul/ km pe fiecare mod va fi:

P tramvaie /2015 = 6.65 lei/ km,

P troleibuze /2015 = 4.58 lei/ km

P autobuze /2015 = 4.0 lei/ km

Propunereea acestor nivele ale costului/ km are in vedere ca: nivelul actual de eficienta al operatorului nu este unul bun dar poate fi imbunatatit; municipalitatea are prevazute in planul de investitii pe termen scurt imbunatatirea parcului de vehicule cu care operatorul TRANSURB va opera si imbunatatiri in infrastructura de tramvai.

Nivelul costului/ km practicat practicat de alte orase din tara pentru transport public este diferit, functie de performantele operatorului, starea infrastructurii si materialului rulant.

Exemple:
- Arad: 4,25 lei/ km la autobuz si 6,6 lei/ km la tramvai
- Iasi: 5,06 lei/ km la tramvai
- Sibiu 4,80 lei/ km la autobuz

Analizand costul/km de pe piata libera pentru inchirierea de servicii de transport persoane cu autobuze, observam ca acestea sunt cuprinse intr-o plaja de 3,5-5,5.lei/km pentru autobuze similare celor din dotarea TRANSURB. Aceste valori sunt influentate semificativ de starea infrastructurii si vechimea parcului in fiecare din cazurile exemplificate.

Pe parcursul anului 2015, Municipalitatea Galati va contracta o consultanta externa cu scopul de a asista operatorul municipal in reorganizarea evidentelor contabile si de a realiza un audit tehnico-economic si de eficienta pentru evaluarea costului/ km si al profitului rezonabil. Acest cost/km si cota de profit astfel determinate va fi aplicabile incepand cu 1 ianuarie 2016. La sfarsitul contractului cu durata de doi ani se va realiza regularizarea compensarii totale calculata pe toata durata contractului, in scopul evitarii supra/subcompensarii.

Referitor la aplicarea formulei compensarii pentru operatorii privati

Nivelul costului/km si al procentului de profit ofertat (care pot fi criterii cu pondere insemnata in cadrul criteriilor de evaluare a ofertelor) va reprezenta costul/km si procentul de profit contractate cu operatorul pe durata contractului (2 ani).

Din evaluarile realizate de municipalitate, pentru operarea pe traseele secundare propuse de consultant, in situatia atribuirii competitive intr-un singur pachet de rute, nivelul calculat al compensatiei operatorului care ar contracta aceste rute este 0.

Aceasta evaluare releva ca:

- Pentru transportul cu microbuze (de 14 locuri fara sofer), in cazul atribuirii competitive costul / km va fi stabilit prin licitatie, nivelul acceptabil pentru municipalitate fiind de 2 lei/km. Pentru transportul cu microbuze (de 14-19 locuri fara sofer), preturile pe piata serviciilor de transport urban la nivel national difera functie de marimea si vechimea microbuzelor ofertate, fiind cuprinse intr-o plaja de 2,0-3,5 lei/km fara TVA.
- Nr. Km /an aferent traseelor secundare este de 2.200.000 km.
- Profitul mediu estimat este de 3%.
- Nivelul veniturilor pe aceste trasee este de 19.800.000 lei.
- Evaluarea a luat in calcul tariful existent de 1,5 lei/calatorie.

E. Redeventa pentru bunurile concesionate operatorilor in cadrul contractelor CSP

In ceea ce priveste stabilirea nivelului redeventei aferent bunurilor concesionate, trebuie avute in vedere urmatoarele obiective;

- Minimizarea imapactului asupra populatiei
- Simplificarea procedurilor de decontari

Astfel, se pot analiza doua variante:

Varianta I

Redeventa este egala cu valoarea ramasa anuala a bunurilor concesionate.

In acest caz, in special in situatia realizarii de investitii de catre municipalitate, valoarea redeventei va fi mare. Operatorul isi va recupera cheltuiala cu redeventa prin intermediul formulei compensarii, deci in final municipalitatea suporta integral redeventa. In plus, in acest caz este influentat semnificativ nivelul costurilor eligibile pentru calculul tarifelor, deci aceasta varianta poate conduce la cresterea tarifelor catre populatie.

Varianta II

Redeventa este la o valoarea simbolica.

In acest caz valoarea redeventei va fi mica. Municipalitatea suporta investitiile de la buget, fara a mai avea impact major asupra compensatiei si/sau tarifelor.

Municipalitatile din tara au aplicat diverse metode de plata a acestor redevente: unele din ele sunt calculate in lei/km parcurs (Oradea), altele in lei/mijloc de transport/ zi (Piatra Neamt) iar altele au o anumita valoare anuala fixa (Arad).

F. Redeventa pentru serviciu

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

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

G. Acordarea diferentelor de tarif

Pe durata Fazei I de contractare (pe durata de tranzitie de 2 ani) se vor acorda facilitati persoanelor care beneficiaza de reduceri sau gratuitati la transport, conform prevederilor legale sau ale hotararii Consiliului Local Galati, doar pentru transportul pe traseele principale. Acest fapt se considera de catre municipalitate ca nu aduce atingere

accesibilitatii persoanelor beneficiare de facilitati la transport, datorita amplasamentului si lungimii traseelor secindare si intinderii si topografiei Municipiului. Se considera ca nu exista dotarile tehnice si organizatorice minimale pentru realizarea unui clearing house, pentru alocarea veniturilor de la calatori si repartizarea diferentelor de tarif cuvenite intre minim 2 operatori, decat pe baza de sondaje, solutie neagreata de catre reprezentantii municipiului.

6.2.Actiuni necesare pentru incheierea contractelor de servicii publice la Galati

Exista cateva tipuri de actiuni viitoare necesare pentru incheierea contractelor de servicii publice, utilizand Proiectul de contract propus:

- Decizionale

i. **Aprobarea de catre Consiliul Local Galati a strategiei in domeniul contractarii serviciului si a documentelor necesare inceperii proceduriilor de atribuire a contractelor de delegare, conform Legii 51/ 2006 si a Ordinului ANRSC 262/ 2007:**

a) studiul de oportunitate

b) hotararea Consiliului Local de stabilire a modalitatii de gestiune a serviciului;

c) proiectul contractului de servicii publice

d) caietul de sarcini al transportului public local incluzand Programul de transport public

e) regulamentul pentru efectuarea transportului public local

f) cerintele privind eligibilitatea

g) criteriile de selectie a ofertelor.

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

Aceasta etapa defineste modalitatea de atribuire a gestiunii serviciului pentru fiecare traseu si numarul necesar de proceduri de licitatie ce se vor desfasura. Sunt stabilite traseele ce vor fi atribuite direct catre TRANSURB si traseele atribuite pe baza de competitie si operate de catre un asau mai multe societati private. Totodata, se stabileste numarul de grupe de trasee. Politica municipalitatii privind transportul public va fi transpusa in practica prin stabilirea acelor criterii de selectie a ofertelor care sunt cele mai potrivite obiectivelor stabilite.

Licitarea pe mai multe grupe de trasee scade posibilitatea incheierii mai facile a procedurii (pentru a nu se solicita ca o societate sa dispuna de mijloace auto in numar mai mare) dar duce la un efort suplimentar al municipalitatii pentru gestionarea contractelor de servicii.

ii. **Aprobarea de catre Primaria Galati (decizie de Primar) a unor criterii de alocare a cheltuielilor indirecte pe activitatea aferenta obligatiei de serviciu public (iar in cadrul acestei activitati pe fiecare mod) si pe alte activitati.**

Criteriile de repartizare a costurilor indirecte se vor aproba prin decizie de Primar si vor sta la baza inregistrarilor contabile ale operatorilor. Modul de repartitie a acestor costuri va face obiectul auditului anual pentru calculul costului/km, al profitului rezonabil si al eficientei operatorului si pentru ajustarea compensarii anuale.

Avand in vedere ca atat modul de calcul si cuantumul compensarii reprezinta subiect de verificare din partea organismelor de control competente, aprobarea acestor criterii si respectarea aplicarii acestora este foarte importanta.

- Privind publicitatea:

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

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

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

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

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

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

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

Suplimentar acestor termene privind transparenta procedurii de atribuire, trebuie avute in vedere termenele pentru **consultare publica** necesar a fi respectate pentru aprobarea documentelor respective in Consiliul Local (30 zile).

- Organizatorice:

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

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

Planul de actiuni cu termene si responsabilitatile fiecarei parti in pregatirea incheierii si negocierii contractelor de servicii publice de transport in Municipiul Galati este prezentata in Anexa 1.

Anexa 1 – Plan de actiune detaliat

Activitatea	Termen de realizare	Responsabilitati
Aprobarea de catre Consiliul Local Galati a strategiei in domeniul contractarii serviciului si a documentelor necesare inceperii proceduriilor de atribuire a contractelor de delegare, conform Legii 51/ 2006 si a Ordinului ANRSC 262/ 2007: a) studiul de oportunitate b) hotararea Consiliului Local de stabilire a modalitatii de gestiune a serviciului; c) proiectul contractului de servicii publice	31.10.2014	Pregatire: Autoritatea de Autorizare Aprobare: Consiliului Local

d) caietul de sarcini al transportului public local incluzand Programul de transport public e) regulamentul pentru efectuarea transportului public local f) cerintele privind eligibilitatea g) criteriile de selectie a ofertelor.		
Aprobarea de catre Primaria Galati a unor criterii de alocare a cheltuielilor indirecte pe activitate aferenta obligatiei de serviciu public (iar in cadrul acestei activitati pe fiecare mod) si pe alte activitati.	31.10.2014	Pregatire: Autoritatea de Autorizare Decizie: Primar
Finalizare documentatie de atribuire cmpetitiva pentru traseele atribuite prin competitie, Adoptare decizie de Numire a Comisiei de Atribuire	20.12.2014	Pregatire: Autoritatea de Autorizare Decizie: Primar
Publicare anunt de licitatie pentru treseele atrubuite prin licitatie	03.01.2015	Autoritatea de Autorizare
Pregatire si depunere oferte de catre operatori	03.03.2015	Ofertanti
Evaluare oferte si elaborare Raport al Comsiiei de evaluare	15.03.2015	Comisia de Atribuire
Reluare procedura/ contestatii	.....	
Definitivare si negociere contract de servicii publice intre municipalitate si TRASURB (inclusiv anexe completate, conform stategiei adoptate)	31.03.2015	TRANSURB si Primaria Galati
Aprobarea atribuirii contractelor de servicii ca urmare a finalizarii procedurilor de atribuire (competitiva si directa)	30.04.2015 (maxim 30 de zile de la Raportul	Pregatire: Autoritatea de Autorizare Hotarare: Consiliu Locl

	Comisiei de atribuire)	
Notificare ofertanti castigatori	01.05.2015	Autoritatea de Autorizare
Semnare contractelor de servicii publice	25.05.2015	Primar Reprezentanti Operatori
Pregatirea Autoritatii de autorizare in vederea monitorizarii contractelor	15.05.2015	Autoritatea de Autorizare Departamente din cadrul Primariei Galati
Includerea in propunerile privind Bugetul de Venituri si Cheltuieli pe anul 2015 a sumelor necesare platii compensatiilor si diferentelor de tarife anuale estimate pentru serviciile aferente anului 2015 si a sumelor necesare realizarii sondajelor trimestriale, a sondajului privind gradul de satisfactie a calatorilor si a auditului tehnico-economic si de eficienta la TRANSURB	15.11.2014	Autoritatea de Autorizare Directia Economica
Actualizarea Programului de transport pe baza Planului de mobilitate	01.07.2015 - 01.11.2015	Auditor extern
Publicare si Aprobarea in Consiliul Local a noului Program de Transport si a noului cost/km si profit rezonabil (pentru TRASURB) rezultat in urma auditului independent privind nivelul costurilor eligibile realizate si al compensarii	15.12.2015	Autoritatea de autorizare
Publicare in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a unui raport cumulativ privind obligatiile de serviciu public contractate	15.12.2015	Autoritatea de autorizare
Implementarea sistemului de e-ticketing – etapa I, conform strategiei de investitii	15.12.2015	

Definitivarea documentelor necesare incheierii urmatoarelor contracte de delegare a serviciilor publice de transport in anul 2017	Martie 2016	Autoritatea de autorizare
Publicare in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene a Intentiei de contractare a serviciilor publice de transport in 2017	Aprilie 2016	Autoritatea de autorizare
Implementarea sistemului de e-ticketing – etapa II	Aprilie 2017	
Incheierea contractelor de servicii publice – Faza II, conform strategiei de investitii	Aprilie 2017	

Nota:

- Implementarea planului de actiuni se va evalua periodic de catre autoritatea de autorizare si acesta va fi revizuit de catre autoritatea de autorizare, functie de evolutia situatiei concrete de implementare a strategiei de investitii si contractare la Galati.
- In situatia existentei de intarzieri care pun in pericol realizarea termenelor de publicitate obligatorii conform regulamentului 1370/ 2007 si realizarii pasilor necesari trecerii la Faza a II-a de contractare, se va face o evaluare a posibilitatii comprimarii activitatilor propuse in Planul de Masuri si, daca acest lucru nu se poate, se vor lua din timp masurile de prelungire a fazei I de contractare cu maxim 1 an, perioada legala admisa pentru prelungire de contract.

Anexa 2 – Proiect de Contract de Servicii publice propus a se incheia intre Ari,aria Galati si Transurb

CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL PRIN CONCESIUNE

IN

MUNICIPIUL GALATI

Nr. _____/_____

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

(1) Municipiul Galati , persoana juridica, cu sediul in [...], avand cod fiscal nr. [...], cont nr [...], deschis la [...], reprezentat prin [...], avand functia de [...] in calitate de delegatar, pe de o parte, denumit in continuare **Autoritatea Contractanta**;

si

(2) Operatorul de transport [...], cu sediul in [...], inregistrat sub nr. [...] la Registrul comertului [...], avand contul [...], deschis la [...], codul unic de inregistrare [...], reprezentat legal prin [...], avand functia de [...], in calitate de delegant, denumit in continuare **Operatorul**, pe de alta parte,

In continuare denumiti in mod individual "**Partea**" si in mod colectiv „**Partile**".

INTRUCAT:

(A) Acest contract este incheiat in baza legislatiei specifice cu privire la serviciul de transport public local de calatori, si anume:

- Regulamentul C.E. 1370/2007 al Parlamentului si Consiliului European;
- Legislatia nationala cu privire la transportul public local de calatori, indicata in Anexa 1.

(B) Contractul este atribuit direct, potrivit prevederilor Regulamentului C.E. 1370/2007 avand in vedere calitatea Operatorului de Operator Intern[2] conform hotararii de atribuire [...];

(C) Au fost respectate toate cerintele privind publicitatea intentiei de atribuire a contractului, potrivit art. 7 (2) din Regulamentul CE nr. 1370/2007;

[2] In caz de atribuire ca urmare a unei proceduri competitive, prima propozitie se va inlocui cu "Contractul a fost încheiat ca urmare a Procedurii competitive, potrivit Regulamentului CE 1370/ 2007"

(D) Prezentul Contract are ca scop furnizarea de servicii de transport public de interes economic general si stabilirea conditiilor pentru modernizarea si dezvoltarea transportului public de calatori in orasul/municipiul/judetul/ADI [ ]..

PRIN URMARE, luand in considerare cele de mai sus, partile convin sa incheie prezentul Contract dupa cum urmeaza:

CAPITOLUL 1. DEFINITII

In masura in care nu se prevede altfel, termenii si expresiile folosite in Contract vor avea urmatorul inteles:

„A.N.R.S.C."	Inseamna Autoritatea Nationala de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilitati Publice.
„Atribuire directa"[3]	Inseamna modalitatea prin care Autoritatea Contractanta deleaga gestiunea serviciilor de transport public local, fara licitatie publica sau negociere directa, potrivit art. 30 alin. (6) din Legea nr. 92/2007, direct Operatorului, avand in vedere calitatea acestuia de Operator intern. Atribuirea directa avuta in vedere este cea reglementata de art. 2 litera h) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, potrivit caruia prin atribuire directa se intelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fara o procedura competitiva de atribuire prealabila.
„Autoritate de transport"	Inseamna structura locala cu atributii de organizare, reglementare, autorizare, monitorizare si control al serviciului public de transport calatori infiintate in aparatul de specialitate al primarului, al primarului municipiului Bucuresti, al consiliului judetean, respectiv in aparatul tehnic al asociatiilor intercomunitare de transport public;
„Autoritatea Contractanta"	Inseamna autoritatea locala competenta: Orasul/ Municipiul, care are competenta legala de a delega grestiunea Serviciului de transport public local si capacitatea de a concesiona infrastructura aferenta.
„Autorizatie de transport"	Inseamna actul tehnic si juridic, emis de Autoritatea de transport in conformitate cu prevederile legale in vigoare, prin care se recunoaste Operatorului calitatea

[3] In cazul atribuirii prin procedura competitiva, aceasta definitie se va sterge

	de operator/operator regional de transport public si care permite accesul acestuia la piata serviciului public de transport calatori efectuat cu troleibuze si tramvaie;
„Compensatie"	Inseamna orice beneficii, in special financiare, acordate Operatorului din bugetul de stat sau din bugetele locale pentru indeplinirea de catre Operator a Obligatiilor de serviciu public, potrivit Capitolului 9 din prezentul Contract. Compensatia reprezinta compensatii de serviciu public, definite la art. 2 litera (g) din Regulamentul nr. 1370/2007 drept orice beneficii, in special financiare, acordate direct sau indirect de catre o autoritate competenta din fonduri publice in perioada de punere in aplicare a unei obligatii de serviciu public sau in legatura cu perioada respectiva.
„Contract"	Inseamna prezentul Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, incusiv toate anexele la acesta, care presupune delegarea gestiunii Serviciului de transport public local si a bunurilor aferente din patrimoniul public si privat al Autoritatii Contractante catre Operator, prin concesionare. **Contractul este un contract de servicii publice, definit la art. 2 litera i) din Regulamentul CE nr. 1370/2007** drept actul obligatoriu din punct de vedere juridic care confirma acordul incheiat intre o autoritate competenta si un operator de serviciu public cu scopul de a incredinta respectivului operator de serviciu public gestionarea si exploatarea serviciilor publice de transport de calatori, sub rezerva unor obligatii de serviciu public.
„Delegare de gestiune"	Inseamna procedura prin care Autoritatea Contractanta, in calitate de delegatar, a atribuit Operatorului titular de licenta comunitara si autorizatie de transport, in calitate de delegant, gestiunea Serviciului de transport public local conform prezentului Contract, precum si exploatarea infrastructurii de transport si a mijloacelor de transport aferente, potrivit art. 4 litera a) din Ordinul nr. 263/2007.
„Diferente de tarif"	Inseamna beneficiile financiare acordate Operatorului din bugetul de stat sau din bugetele locale in vederea acoperirii gratuitatilor si reducerilor pentru anumite

	categorii de calatori, potrivit Capitolului 8 din prezentul Contract si Anexei 7.
„Drept exclusiv"	Inseamna dreptul de care beneficiaza Operatorul in baza prezentului Contract, de a presta Serviciul de transport public local pe traseele atribuite conform Programului de transport al Operatorului, cu excluderea orcarui alt asemenea operator. Dreptul exclusiv avut in vedere este cel definit la art. 2 litera f) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 ca fiind orice drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de calatori de catre un operator de servicii publice pe o anumita ruta sau retea ori intr-o anumita zona, cu excluderea oricarui alt asemenea operator.
„Efectul financiar net"	Inseamna totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformarii Operatorului cu Obligatia de serviciu public. Efectul financiar net va fi calculat potrivit Anexei la Regulamentul nr. 1370/2007 si va tine seama de costurile efective cu prestarea Obligatiei de serviciu public suportate de Operator, reflectate in situatiile financiare anuale auditate ale acestuia, pe categoriile de costuri prevazute in Anexa 9
„Licenta comunitara"	Inseamna documentul eliberat de A.R.R. care permite accesul operatorului de transport autorizat la piata transportului rutier.
„Licenta de traseu"	Inseamna actul tehnic si juridic emis de Autoritatea de transport, opozabila fata de organele cu atributii de control in trafic, care atesta ca Operatorul are dreptul sa presteze serviciul local sau judetean de transport calatori, dupa caz, efectuat pe cai publice de transport rutier cu autobuze, autobuze urbane, autobuze interurbane sau autocare, pe un anumit traseu si conform Programului de transport al Operatorului;.
„Obligatii de serviciu public"	Inseamna cerintele impuse de catre Autoritatea Contractanta Operatorului prin Contract, in legatura cu efectuarea Serviciului de transport public local, pe care Operatorul este obligat sa le respecte chiar daca acestea ar fi contrare interesului sau comercial si pentru care Operatorului i se acorda Compensatia. Obligatiile de serviciu public includ obligatia de exploatare, obligatia de transport si obligatia tarifara, astfel cum sunt definite la art. 5 din Ordonanta Guvernului nr. 97/1999.

	Obligatiile de serviciu public sunt acele obligatii definite de art. 2 litera (e) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv acele cerinte definite sau stabilite de catre o autoritate competenta, pentru a asigura servicii publice de transport de calatori de interes general, pe care un operator, daca ar tine seama de propriile sale interese comerciale, nu si le-ar asuma sau nu si le-ar asuma in aceeasi masura sau in aceleasi conditii fara a fi retribuit.
„Operator"	Inseamna societatea comerciala care are competenta si capacitatea recunoscute de a presta serviciile de transport public local care fac obiectul prezentului Contract, in conditiile reglementarilor in vigoare, si care asigura nemijlocit administrarea si exploatarea sistemului de utilitati publice aferent acestuia. Operatorul este un operator de serviciu public, definit la art. 2 litera d) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept orice intreprindere publica sau privata sau orice grup de astfel de intreprinderi care exploateaza servicii publice de transport de calatori, sau orice organism public care presteaza servicii publice de transport de calatori.
„Procedura competitiva"[4]	Inseamna modalitatea prin care Autoritatea Contractanta deleaga gestiunea Serviciului de transport public local Operatorului, potrivit prevederilor art. 29 alin. (8) din Legea nr. 51/2006 si a celorlalte dispozitii legale aplicabile.
„Program de circulatie"	Inseamna documentul utilizat in transportul public local de persoane prin curse regulate, care contine in principal informatii privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, statiile pentru imbarcarea/debarcarea calatorilor, distantele dintre statii si intervalele de succedare a curselor. Programele de circulatie sunt aferente traseelor ce fac parte din Programul de Transport atribuit Operatorului asumat de Operator prin prezentul Contract, atasat la prezentul Contract ca Anexa 2.2.
„Programul anual de intretinere si reparare a infrastructurii de operare"	Inseamna programul de intretinere si reparare a infrastructurii de transport, asumat de Operator si aprobat de Autoritatea Contractanta in conformitate cu prevederile art. 12.1.4 din prezentul Contract.

[4] In caz de atribuire directa, aceasta definitie se va sterge

„Programul de investitii"	Inseamna Programul de investitii al Operatorului si Programul de Investitii al Autoritatii Contractante, atasat la prezentul Contract ca Anexa 3.
„Programul de investitii al Autoritatii Contractante"	Inseamna programul estimativ al lucrarilor de investitii asumate de Autoritatea Contractanta, pentru modernizari, reabilitari, dezvoltari de capacitati, obiective noi, atat fizic, cat si valoric, realizate din fonduri publice, atasat la prezentul Contract ca Anexa 3.2.
„Programul de investitii al Operatorului"	Inseamna programul estimativ al lucrarilor de investitii asumate de catre Operator, pentru modernizari, reabilitari, dezvoltari de capacitati, obiective noi atat fizic, cat si valoric, realizate din fonduri proprii ale Operatorului, atasat la prezentul Contract ca Anexa 3.1.
„Programul de transport al Operatorului"	Inseamna partea in sarcina Operatorului din Programul de Transport Public local de persoane (intocmit si aprobat de Autoritatea Contractanta prin care se stabilesc, , traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritoriala a Autoritatii Contractante) Programele de Circulatie, capetele de traseu, statiile publice, numarul si capacitatea tramvaielor/troleibuzelor/autobuzelor necesare). Programul de Transport atribuit Operatorului este atasat la prezentul Contract ca Anexa 2.1.
„Raportul lunar de constatare"	Inseamna documentul intocmit in conformitate cu Anexa 8.1 la prezentul Contract, in baza caruia Autoritatea Contractanta plateste lunar Operatorului Compensatia.
„Serviciu de transport public local"	Inseamna suma operatiunilor de transport care asigura, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor, pe distante si in conditii prestabilite, potrivit prevedereilor prezentului Contract, conform Programului de transport al Operatorului, in Municipiul Galati. Serviciul de transport public local este un serviciu integrat in sensul prevazut de art. 2 litera m) din Regulamentul 1370/2007, care asigura servicii interconectate de transport in raza administrsativ teritoriala a Autoritatii Contractante, cu un serviciu unic de informatii, un regim unic de taxare a Titlurilor de transport si un orar unic de transport.

	Serviciul de transport public local reprezinta transport public de calatori si este definit de art. 2 litera a) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept serviciul de interes economic general, prestat catre public in mod nediscriminatoriu si continuu pe raza Autoritatii Contractante, potrivit Programului de transport.
„Tarif"	Inseamna pretul perceput de catre Operator de la calatori in schimbul vanzarii Titlurilor de calatorie, stabilit de catre Autoritatea Contractanta, potrivit dispozitiilor legale si prezentului Contract.
„Titluri de calatorie"	Inseamna orice bilete, abonamente, taxe de calatorie, suprataxe, legitimatii de calatorie, carduri magnetice sau contactless ce permit deplasarea calatorilor beneficiari ai Serviciului de transport public local, emise conform prevederilor legale.

CAPITOLUL 2. OBIECTUL CONTRACTULUI

2.1. Obiectul prezentului Contract il constituie delegarea prin concesiune a gestiunii Serviciului de transport public local [cu autobuze/troleibuze/tramvaie], pe raza administrativ-teritoriala a Municipiului Galati, de catre Autoritatea Contractanta Operatorului, cu conditia indeplinirii de catre Operator a Obligatiilor de serviciu public.

2.2. Operatorul va realiza Serviciul de transport public local in conformitate cu Obligatiile de serviciu public si:

i. Va avea dreptul la plata Compensatiei din partea Autoritatii Contractante, in termenii si conditiile prevazute in prezentul Contract;

ii. Va avea dreptul la Diferente de tarif, in termenii si conditiile prevazute in prezentul Contract;[5]

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

iv. Va avea dreptul de a emite, vinde si controla Titlurile de calatorie, in conditiile prevazute in prezentul Contract[6];

[5] Pentru traseele secundare se va elimina

[6] Emiterea, vanzarea si controlul Titlurilor de transport pot fi atribuite: a) exclusiv in sarcina Autoritatii Contractante - activitate gestionata direct prin personal propriu sau indirect printr-o societate specializata dar in baza unui contract; b) exclusiv in sarcina Operatorului; c) impreuna in sarcina Autoritatii Contractante si a Operatorului d) impreuna in sarcina mai multor operatori. La implementarea sistemului de e-ticketing se stabileste modul de colectare a veniturilor de la calatori, modul de integrare a operatorilor in sistem si controlului calatorilor.

v. Este titularul dreptului de concesiune asupra infrastructurii si/sau mijloacelor de transport necesare prestarii Serviciului de transport public local, descrise in Anexa 4.1, numai cu aprobarea Autoritatii Locale.[7]

vi. La implementarea sistemului de e-ticketing, autoritatea contractanta stabileste modul de colectare a veniturilor de la calatori, modul de integrare a operatorilor in sistem si controlului calatorilor.

2.3.Fiecare Parte va actiona cu buna credinta si va face toate eforturile pentru a asigura respectarea prezentului Contract.

CAPITOLUL 3. OBLIGATIA DE SERVICIU PUBLIC

3.1 In conformitate cu termenii si conditiile prezentului Contract, Operatorul se obliga sa indeplineasca Serviciul de transport public local cu respectarea Obligatiilor de serviciu public stabilite mai jos:

i. Operatorul va aplica Tarifele stabilite de Autoritatea Contractanta si va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de calatori care pot beneficia de reduceri / gratuitati in conformitate cu politicile nationale de transport din Romania si cu cerintele si reglementarile legale, precum si in conformitate cu Hotararile Consiliului Local,Galati potrivit prevederilor prezentului Contract;

ii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local in conformitate cu pincipiile continuitatii, frecventei, regularitatii si capacitatii prevazute in Programul de transport al Operatorului;

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

iv. Operatorul va respecta standardele si cerintele de siguranta si securitate prevazute in prezentul Contract si in legislatia Europeana si nationala;

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

CAPITOLUL 4. CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE IN REALIZAREA CONTRACTULUI

Categoriile de bunuri utilizate de Operator in executarea Contractului sunt urmatoarele:

i. **bunuri de retur**, respectiv bunurile concesionate de catre Autoritatea Contractanta catre Operator in scopul executarii Contractului, prevazute in Anexa 4.1, precum si cele realizate de Operator in conformitate cu Programul de investitii si care, la incetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit si libere de orice sarcini, Autoritatii Contractante;

[7] Aceasta Obligatie de Serviciu Public se elimina in cazul in care operatorul nu are bunuri concesionate

ii. **bunuri de preluare**, respectiv bunurile care apartin Operatorului si care sunt utilizate de acesta in scopul executarii Contractului. Bunurile de preluare sunt prevazute in Anexa 4.2. La incetarea Contractului, din orice cauza, Autoritatea Contractanta are dreptul de a dobandi bunurile de preluare, in schimbul platii catre Operator in termen de [...] zile de la incetarea Contractului, a unei compensatii egale cu valoarea neamortizata a bunurilor de preluare. Pe toata durata Contractului, Operatorul isi asuma obligatia de a nu instraina bunurile de preluare, fara consimtamantul prealabil scris al Autoritatii Contractante;

iii. **bunuri proprii**, respectiv bunurile care apartin Operatoruluisi care sunt utilizate de catre acesta in scopul executarii Contractului, pe durata acestuia, cu exceptia celor prevazute la punctul ii) de mai sus. Bunurile proprii sunt prevazute in Anexa 4.3. La incetarea Contractului, din orice cauza, bunurile proprii raman in proprietatea Operatorului.

CAPITOLUL 5. DURATA CONTRACTULUI

5.1 Durata Contractului este de 2 ani.

5.2 Contractul poate fi prelungit prin act aditional, in conditiile legii.

5.3 De asemenea, Contractul poate fi prelungit, prin act aditional, in circumstantele exceptionale prevazute de art. 5 (5) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.

CAPITOLUL 6. REDEVENTA

6.1 In schimbul dreptului si obligatiei de exploatare a bunurilor concesionate, prevazute in Anexa 4.1, Operatorul se obliga sa plateasca redeventa Autoritatii Contractante, calculata anual ca [...]% din totalul valorii ramase a bunurilor concesionate, conform Anexei 4.1.

6.2 Operatorul va achita trimestrial Autoritatii Contractante valoarea redeventei anuale datorate, impartita in transe egale, cel tarziu pana la data de [15] a primei luni a trimestrului urmator celui pentru care redeventa este datorata.

6.3 Pentru nerespectarea termenului de plata a redeventei, Operatorul datoreaza Autoritatii Contractante penalitati de intarziere, calculate prin aplicarea procentului de [...]%/zi de intarziere asupra sumei neachitate.

CAPITOLUL 7. GARANTIA

7.1 In termen de [30] de zile de la data incheierii prezentului Contract, Operatorul este obligat sa constituie, cu titlu de garantie, in contul Autoritatii Contractante, o suma de [...] lei, reprezentand [...] % valoarea anuala a compensatiei/ redevente..

7.2 Garantia se reintregeste trimestrial de catre Operator, pana in ziua de [15] a primei luni a fiecarui trimestru.

7.3 Din garantie se retin, daca este cazul, penalitatile si alte sume datorate Autoritatii Contractante de catre Operator, in baza Contractului.

7.4 Garantia se restituie la sfarsitul prezentului Contract.

7.5 Garantia poate fi constituita prin virament intr-un cont special deschis de autoritatea contractanta sau scrisoare de garantie bancara emisa in favoarea autoritatii contractante.

CAPITOLUL 8. DIFERENTELE DE TARIF

8.1. Operatorul se obliga sa transporte toate categoriile de calatori care beneficiaza de gratuitatile si reducerile la transportul in comun, prevazute in Anexa 7.1, si care detin un Titlu de calatorie valabil, precum si de orice alte gratuitati si reduceri ce reies din acte normative si hotarari ale Consiliului Local Galati.

8.2 Modalitatea de acordare a Diferentelor de tarif este cea prevazuta in Anexa 7.2[8].

8.3. Operatorul[9] se obliga sa emita Titluri de calatorie pentru toate categoriile de calatori care beneficiaza de reduceri si gratuitati, potrivit prevederilor legale si hotararilor Consiliului Local Galati de transport public local [[redacted]].

8.4. Acoperirea Diferentelor de tarif acordate se va face potrivit prevederilor legale, pana la valoarea integrala a Tarifelor stabilite, in baza numarului de Titluri de calatorie reduse vandute si a numarului de calatorii efectuate de fiecare categorie de calatori care beneficiaza de gratuitati, determinate potrivit art. 8.4 de mai jos.

8.5 Pentru realizarea decontarilor pentru Diferentele de tarif, Operatorul trebuie sa faca dovada numarului de Titluri de calatorie reduse vandute si a numarului de calatorii efectuate de fiecare categorie de pasageri care beneficiaza de gratuitati. Dovada se va face, pentru reducerile acordate la Titlurile de calatorie, prin numarul de Titluri de calatorie reduse vandute, si, pentru gratuitatile acordate, prin sondaje trimestriale, efectuate de Autoritatea Contractanta din care sa rezulte numarul de calatorii efectuate de fiecare categorie de pasageri care beneficiaza de gratuitati. Valorile obtinute in urma sondajului efectuat in prima luna a trimestrului vor fi aplicate lunar pentru intreg trimestrul.[10]

8.6. Plata catre Operator pentru Diferentele de tarif acordate se va face lunar de catre Autoritatea Contractanta, in baza facturii emise de catre Operator si a documentatiei justificative (decont pe serviciul prestat). Operatorul are obligatia de a emite factura pana la data de [...] a lunii urmatoare a celei pentru care se face decontarea, la care va atasa

---

[8] Pentru traselele secundare nu se platesc operatorilor diferente de tarif.

[9] In situatia in care gestiunea sistemul de e-ticketing sau colectarea veniturilor se face in alta modalitate decat de catre operatorul cel mai mare de pe teritoriul administrativ al autoritatii contractante (situatia prevazuta in contract) prevederile referitoare la emiterea de titluri de calatorie (art. 82.), dovada numarului de titluri vandute si distribute (art.8.4.), decontarea diferentelor de tarif (art. 8.5.), se vor adapta functie de entitatea care colecteaza veniturile si aranjamentele stabilite de autoritatea contractanta. Gestiunea sistemului integrat de taxare si implicit si colectarea veniturilor si controlul calatorilor este indicat sa fie realizata de catre Autoritatea Contractanta in mod direct sau sa fie externalizata catre un operator specializat si doar ca ultima solutie sa fie incredintata Operatorului prin Contract.

10 La implementarea sistemului electronic de taxare, dovada se va face prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare.

dovezile prevazute la art. 8.4 de mai sus, pentru fiecare categorie de facilitati in parte. Autoritatea Contractanta este obligata sa faca plata in termen de maxim [30] zile de la emiterea facturii si depunerea dovezilor mentionate de catre Operator. Modelul de decont este prevazut in Anexa 7.4.

CAPITOLUL 9. COMPENSATIA

9.1. Autoritatea Contractanta va plati Operatorului Compensatia pentru efectuarea Obligatiilor de serviciu public, dupa urmãtoarea formulã:

Compensatia pentru efectuarea Obligatiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil + Amortizarea investitiilor + Cheltuielile financiare ale investitiilor– Venituri ale Operatorului asociate Obligatiei de serviciu public

$C = CE + Pr + AI + CFI - V$[11]

C – reprezinta Compensatia

CE – reprezinta cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligatiilor de serviciu public, calculate dupa urmatoarea formula:

(P x Km), unde

P reprezinta pretul in lei stabilit per km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, calculat potrivit Anexei 10.1; P este calculat fara includerea amortizarii investitiilor si a cheltuielilor financiare aferente..

P tramvaie /2015 = [...] lei/ km,

P troleibuze /2015 = [...] lei/ km

P autobuze /2015 = [...] lei/ km

Km reprezinta numãrul de km efectivi realizati de Operator in luna pentru care se acorda Compensatia, pe traseele stabilite in Programul de Transport atribuit Operatorului , potrivit Anexei 13, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel

CE = (P tramvai x Km tramvaie) +(P troleibuze x Km troleibuze)+ (P autobuze x Km autobuze)

Pr – reprezinta profitul rezonabil al Operatorului, reprezentand o rata de rentabilitate a capitalului normala pentru sectorul de activitate de transport public si care tine seama de nivelul de risc al Serviciului de transport public local suportat de Operator. Nivelul profitului rezonabil va fi evaluat si stabilit anual de catre Autoritatea Contractanta, pana la data de [30 ianuarie] a fiecarui an, pe baza balantei la 31 decembrie a anului precedent

[11] De la caz la caz, functie de sursele de finantare ale investitiilor (fonduri europene, credite, garantii municipale,PPP, etc.) si mecanismele financiare adoptate, formula va suporta modificari.in vederea asigurarii evitarii oricarui risc de supracompensare.

si va fi aplicat la total cheltuieli eligibile CE. Pentru primul an al Contractului, rata profitului stabilita de Parti este de [3];%. [12]

AI – reprezinta valoarea lunara a amortizarii investitiilor

CFI – reprezinta cheltuieli financiare lunare aferente investitiilor (dobanzi si alte cheltuieli financiare aferente rambursarii creditelor de investitii)[13]

V – reprezinta totalitatea veniturilor obtinute de Operator in legatura cu prestarea Serviciului de transport public local pentru luna pentru care se acorda Compensatia, respectiv venituri din activitatea de vanzare a Titlurilor de calatorie la care operatorul este indreptatit[14], venituri din alte activitati legate de prestarea Serviciului de transport public local[15], Diferentele de tarif la care Operatorul este indreptatit potrivit prezentului Contract[16], plus orice alte venituri obtinute de catre Operator in legatura cu prestarea Serviciului de transport public local;.

9.2. Compensatia se calculeaza si se plateste cumulat pentru activitatile de transport in comun cu tramvaie, autobuze si troleibuze.

9.3. Compensatia va fi platita de Autoritatea Contractanta Operatorului, in baza Raportului lunar de constatare intocmit de catre Operator pana la data de [10] a lunii urmatoare celei pentru care se plateste Compensatia, potrivit Anexei 8.1 la prezentul Contract si a facturii emise de Operator in baza Raporului lunar de constatare. Raportul lunar de constatare va fi agreat si semnat de Autoritatea Contractanta si Operator pana la data de [15] a lunii urmatoare celei pentru care se plateste Compensatia.

9.4. In cazul in care sumele inscrise in Raportul lunar de constatare sunt contestate de catre Parti, acest lucru va fi mentionat in Raportul lunar de constatare , iar Autoritatea Contractanta va plati partea necontestata in termenul prevazut la art. 9.5 de mai jos, urmand ca pentru partea contestata, Partile sa actioneze potrivit Capitolului 23.

9.5. Operatorul are obligatia de a intocmi si trimite factura pentru plata Compensatiei in termen de [5 zile] de la semnarea/ confirmarea Raportului lunar de constatare. Autoritatea Contractanta are obligatia de a plati Compensatia Operatorului in termen de [30 zile] de la emiterea facturii de catre acesta din urma.

9.6. Compensatia nu poate depasi Efectul financiar net.

---

[12] Pentru operatorul Transurb, nivelul costului/ km si al profitului rezolnabil va fi determinat pentru anul doi de contract in baza unui audit tehnico-economic si de eficienta. Pentru operatorii privati, acesta este cel ofertat.

Pentru mai multe clarificari cu privire la stabilirea nivelului de profit rezonabil, a se vedea Comunicarea Comisiei Europene din data de 29.03.2014.

[13] In cazul investitiilor realizate din surse proprii de către operator, cheltuielile financiare nu vor intra în formula de compensare.

[14] In lipsa unui sistem de e-ticketing, veniturile sunt colectate direct de fiecare operator. Veniturile din formula sunt vniturile colectate direct de operator.

[15] Aceste venituri sunt cele pe care operatorul nu le-ar fi obtinut daca nu realiza serviciul de transport public (publicitate pe masini si in statii, chirii a stalpilor concesionati, vanzari de alte produse la chioscurile de vanzare a titlurilor de calatorie, etc.)

[16] Pentru traseele secundare nu se platesc diferente de tarif

9.7. In vederea evitarii supracompensarii, in termen de [...] de la aprobarea situatiilor financiare anuale, Operatorul va intocmi decontul anual pentru calculul Compensatiei anuale, potrivit Anexei 8.2. Compensatia anuala reprezinta cea mai mica valoare dintre:

- valoarea totala anuala a Compensatiei calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; si
- valoarea totala anuala a Compensatiei, calculate potrivit art. 9.1 de mai sus, in care CE se va inlocui si va reprezenta valoarea cheltuielilor efective suportate de Operator pentru prestarea Obligatiei de serviciu public efective, pe categoriile de costuri prevazute in Anexa 9, conform situatiilor financiare anuale auditate.

9.8. In cazul in care Compensatia acordata Operatorului pentru anul anterior este mai mare decat Compensatia anuala calculata potrivit art. 9.7 de mai sus, Operatorul va vira in contul Autoritatii Contractante diferenta rezultata, in termen de [...] zile calendaristice de la stabilirea compensatiei anuale.

9.9. Partile vor datora penalitati de intarziere in cuantum de [...]% din suma datorata, pentru fiecare zi de intarziere, in cazul in care nu vireaza la timp sumele datorate in baza prezentului Capitol.

9.10. Operatorul poate solicita indexarea/renegocierea Pretului pe km. in cursul anului, in conditiile prevazuta in Anexa 10.1.

9.11.Modul de indexare al Pretului pe km este prevazut in Anexa 10.1.

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

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

CAPITOLUL 10. TARIFE SI TITLURI DE CALATORIE

10.1. Autoritatea Contractanta va stabili Tarifele, iar Operatorul va incasa veniturile din vanzarea Titlurilor de calatorie pentru Serviciile de transport public prestate de catre Operator in baza prezentului Contract.

10.2. La momentul intrarii in vigoare a prezentului Contract, Operatorul va aplica Tarifele prevazute in Anexa 6.1.

10.3 Operatorul are obligatia de a organiza si presta activitatea de vanzare a Titlurilor de calatorie. In acest sens, Operatorul se obliga sa asigure emiterea Titlurilor de calatorie si distribuirea acestora in conformitate cu prevederile din Anexa 6.3.

10.4 Elementele de identificare ale Titlurilor de calatorie vor fi stabilite de Autoritatea Contractanta potrivit legii.

10.5 Transportul public de calatori se va desfasura conform legislatiei in vigoare si a regulamentului de organizare si functionare a Serviciului de transportul public local aprobat prin Hotararea Consiliului Local Galati, care prevede obligatiile calatorilor si

suprataxa pentru incalcarea acestor obligatii, inclusiv sanctiunile legale pentru calatorii care calatoresc fara Titlu de calatorie valabil.

10.6 Controlul calatorilor pe traseele de transport atribuite este realizat de catre Operator prin personal propriu.[17] La implementarea sistemului de e-ticketing, autoritatea contractanta stabileste modul de control al calatorilor, responsabilitatile in acest domeniu.

10.7. Institutia sau persoana juridica desemnata de catre autoritatea contractanta sa efectueze controlul in deplina concordanta cu legislatia in vigoare, este obligata sa dispuna de un numar suficient de controlori de Titluri de calatorie, incepand cu data intrarii in vigoare a prezentului Contract si se obliga sa intreprinda toate actiunile necesare pentru reducerea numarului de calatori care circula fara Titlu de calatorie valabil pe traseele pe care acesta opereaza cu cel putin [ ]% pe an din numarul acestor calatori monitorizati in anul anterior.

10.8 Tarifele vor fi stabilite, modificate si ajustate potrivit prevederilor din Anexa 6.2.

10.9 In termenul prevazut prin Hotararea Consiliului Local Galati, Operatorul este obligat sa aplice tarifele aprobate.

CAPITOLUL 11. INVESTITII

11.1 Operatorul are obligatia de a realiza investitiile in legatura cu prestarea Serviciului de transport public local in conformitate cu Programul de Investitii al Operatorului, prevazut in Anexa 3.1.

11.2 Costurile aferente investitiilor realizate de Operator conform Anexei 3.1 vor fi luate in considerare pentru calculul compensarii.

11.3 Activitatile de implementare a investitiilor, desfasurate de Operator in baza prezentului Contract, se considera activitati eligibile pentru calculul cheltuielilor de exploatare aferente Obligatiilor de serviciu public (CE) conform instructiunilor din Anexa 9.

11.4 Autoritatea Contractanta are obligatia de a finanta investitiile din Programul de Investitii al Autoritatii Contractante, prevazut in Anexa 3.2.

CAPITOLUL 12. SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC

12.1 Infrastructura de Transport

12.1.1 Infrastructura de transport este cea definita de art. 14 din Legea nr. 92/2007 si este formata din infrastructura rutiera si infrastructura de operare.

i. Operatorul are dreptul si obligatia de a administra, de a exploata si de a intretine infrastructura de operare, care reprezinta infrastructura de transport concesionata in scopul prestarii Serviciului de transport public local si/sau infrastructura proprie utilizata pentru prestarea serviciului.

[17] In situatia in care colectarea veniturilor de la calatori se face altfel decat de operator, acest articol se va modifica corespunzator.

ii. Autoritatea Contractanta are dreptul si obligatia de a administra infrastructura rutiera. Infrastructura rutiera consta in infrastructura de transport, utilizata de Operator pentru efectuarea Serviciului de transport public local (strazi, semafoare, semnalistica rutiera etc).

12.1.2 Responsabilitatea intretinerii infrastructurii de operare (deszapezire, curatenie si salubrizare etc.) este obligatia Operatorului.

12.1.3 Responsabilitatea intretinerii infrastructurii rutiere (deszapezire, intretinere rigole, curatenie si salubrizare, etc.) este obligatia Autoritatii Contractante sau a altor Autoritati Publice competente.[18]

12.1.4 Operatorul va intocmi un Program anual de intretinere si reparare a infrastructurii de operare, pana la data de [ ] a anului precedent celui pentru care se intocmeste, cu scopul de a asigura mentinerea infrastructurii de operare intr-o conditie tehnica optima, pe care il va trimite spre aprobare Autoritatii Contractante.

12.1.5 Independent de executarea Programului anual de intretinere si reparare a infrastructurii de operare intocmit si aprobat potrivit caluzei 12.1.4 de mai sus, Operatorul va asigura lucrari de reparatie ori de cate ori este necesar, in caz de accidente rutiere ori alte cazuri de avarie a infrastructurii de operare, in cel mai scurt timp, dar nu mai tarziu de [ ] zile de la producerea evenimentului, in vederea asigurarii continuitatii si sigurantei prestarii Serviciului de transport public local.

12.2 Conditii de exploatare a sistemului de transport

Conditiile de exploatare a sistemului de transport de catre Operator sunt cele prevazute in Legea nr. 92/2007, in Normele de aplicare ale acesteia si actele normative prevazute in Anexa 1, precum si in Programul de circulatie si Programul de transport al Operatorului, si se vor modifica odata cu legislatia aplicabila.

12.3 Planificarea Serviciului

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

12.3.2 Anterior datei de [15 octombrie] a fiecarui an, Operatorul va prezenta Autoritatii Contractante propuneri scrise cu privire la eventualele amendamente la Programul de Transport atribuit Operatorului (incluzand Programul de circulatie) pentru anul urmator.

12.3.3 Autoritatea Contractanta va comunica Operatorului pana la data de [1 noiembrie] daca propunerile de modificare a Programului de transport al Operatorului sunt acceptate, astfel incat Programul de Transport atribuit Operatorului sa poata fi finalizat si aprobat de catre Autoritatea Contractanta nu mai tarziu de data de [15 decembrie] a fiecarui an.

[18] Se va specifica, de la caz la caz, care sunt autoritatile competente. Pot fi: CNADNR, Consilii Judetene etc.

In situatia in care Autoritatea Contractanta nu aproba Programul de Transport atribuit Operatorului final pana la data de [15 decembrie] a anului curent, Operatorul va continua sa aplice Programul de Transport atribuit Operatorului existent, iar Autoritatea Contractanta va continua sa plateasca Compensatia in baza Programului de transport al Operatorului existent.

12.3.4 Numarul total de kilometri din Programul de Transport atribuit Operatorului nu va putea varia de la un an la altul cu mai mult de [...]% in plus, sau [...]% in minus, fata de numarul de kilometri din anul anterior, decat cu acordul expres scris al Operatorului.[19]

12.3.5 Programul de Transport atribuit Operatorului va putea fi modificat oricand pe parcursul derularii Contractului, unilateral de catre Autoritatea Contractanta, pe baza unor criterii obiective, inclusiv, dar fara a se limita la analizele rezultate din sondaje de opinie, dezbateri publice, studii de trafic, necesitati generate de lucrari la infrastructura de transport, sau evenimente speciale. Operatorul are obligatia de a implementa Programul de transport astfel modificat, in termen de [...] zile de la primirea notificarii in acest sens de la Autoritatea Contractanta. Acordul expres al Operatorului pentru noul Program de transport al Operatorului este necesar in cazul in care cererea depaseste capacitatea de transport, precum si atunci cand numarul total de kilometri din Programul de Transport atribuit Operatorului astfel modificat variaza fata de cel precedent, pe oricare din modurile de transport, cu mai mult de [...]% in plus, sau [...]% in minus.

12.4 Cerintele standard pentru vehicule

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

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

ii. Care se afla in proprietatea Operatorului ori Detinute de Operator in baza unor contracte de leasing;

iii. Achizitionate de catre Operator conform Programului de investitii, potrivit Anexei 3.1, sau ca urmare a unei majorari de capital social.

12.4.2 Operatorul poate folosi pentru prestarea Serviciului de transport public local numai mijloace de transport care indeplinesc, cumulativ, urmatoarele conditii:

i. respecta cerintele legale privind siguranta in trafic si protectia mediului;

ii. detin toate autorizatiile, licentele si celelalte documente cerute de lege in scopul prestarii Serviciului de transport public local;

iii. respecta specificatiile tehnice din Anexa 5.1; si

iv. sunt prevazute in Anexa 5.2.

12.4.3 Operatorul poate achizitiona doar mijloace de transport cu o durata ramasa de functionare de cel putin [...] pentru autobuze si troleibuze si de [...] pentru tramvaie si

[19] Acordul Operatorului pentru o astfel de modificare este necesar, avand in vedere capacitatea de prestare a serviciilor si capacitatea de rambursare a obligatiilor financiare asumate (corelarea cu business planul Operatorului)

care corespund cerintelor prevazute in Programul de Transport atribuit Operatorului si in Anexa 5.1[20]. Autobuzele astfel achizitionate vor fi conforme cel putin cu standardul de emisii EURO [ ][21].

12.5 Siguranta

12.5.1 Operatorul este singurul responsabil de siguranta calatorilor sai.

12.5.2 Calatorii si bunurile acestora vor fi asigurate de Operator pentru consecintele accidentelor de trafic. In acest sens, Operatorul are obligatia de a incheia si mentine valabile, pe toata durata Contractului, polite de asigurare pentru asigurarea calatorilor si a bunurilor acestora. Autoritatea Contractanta are dreptul de a verifica in orice moment politele de asigurare incheiate.

12.5.3 Mijloacele de transport si personalul folosit de Operator pentru prestarea Serviciului de transport public local trebuie sa respecte toate cerintele legale privind siguranta rutiera, siguranta calatorilor si a conducatorilor vehiculelor.

12.6 Calitatea Serviciului, Reclamatiile Calatorilor

12.6.1 Indicatorii de performanta ce trebuie respectati de Operator si monitorizati de Autoritatea Contractanta sunt prezentati in Anexa 11 la Contract.

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

12.6.3 Nerespectarea indicatorilor de performanta de catre Operator duce la aplicarea de penalitati, in conformitate cu Anexa 11 din prezentul Contract.

12.6.4 Penalitatile vor fi retinute din garantia constituita conform Capitolului 7 de mai sus. In cazul in care garantia nu acopera totalitatea penalitatilor, suma ramasa de plata va fi retinuta din Compensatia lunara datorata de Autoritatea Contractanta.

12.6.5 In cazul neindeplinirii indicatorilor de performanta de catre Operator, Autoritatea Contractanta va stabili in sarcina acestuia un plan de masuri pentru indeplinirea indicatorilor, in termen de [ ]..

12.6.6 Operatorul are obligatia de a face disponibile detaliile cu privire la procedura de reclamatie pe panouri de informare ori in alte locuri vizibile, amplasate pe traseele din Programul de transport al Operatorului.

12.6.7 Operatorul va inregistra toate reclamatiile calatorilor intr-un registru special pentru reclamatii ("Registrul de Reclamatii"). Autoritatea Contractanta are dreptul sa ceara in fiecare luna un raport cu privire la Registrul de Reclamatii de-a lungul lunii anterioare.

12.6.8 Operatorul va raspunde intotdeauna in scris reclamatiilor scrise ale calatorilor primite direct, in termen de [30] de zile de la primirea lor.

---

[20] Numarul de ani impus trebuie sa reflecte politica municipalitatii de innoire a intregului parc

[21] Nu mai putin de EURO 3.

12.7 Masuri de Control al Traficului[22]

Autoritatea Contractanta va mentine pe toata perioada Contractului, un sistem de management al traficului, pentru reglementarea prioritatii in intersectiile cu trafic controlat, astfel incat sa se asigure:

i. mentinerea in grafic a vehiculelor Operatorului, conform Programului de circulatie aprobat;

ii. stabilirea prioritatilor de trafic;

iii. transmisia, inregistrarea si stocarea imaginilor din trafic.

12.8 Sistemul de taxare[23] -

12.8.1 Autoritatea Contractanta va asigura implementarea unui sistem integrat de taxare electronica pe durata prezentului contract.

12.8.2 Gestiunea sistemului integrat de taxare electronica revine in sarcina Autoritatii Contractante, pe intreaga durata ramasa a Contractului de la implemnetare[24].

12.8.3 Operatorul are obligatia de a monta pe mijloacele de transport folosite pentru realizarea Serviciului de transport public local, validatoarele pentru Titlurile de calatorie si echipamentele de bord, potrivit specificatiilor din Anexa 5.1 si de a le mentine in stare de functionare pe toata durata efectuarii curselor.

12.8.4 Autoritatea Contractanta are obligatia de a pune la dispozitia Operatorului validatoarele si echipamentele de bord mentionate la art. 12.8.3 de mai sus, in termen de [redacted] zile de la obtinerea de catre Operator a Licentei de traseu pentru fiecare vehicul folosit in prestarea Serviciului de transport public local.[25]

12.9 Controlul calatorilor

12.9.1 Serviciul de transport public local se va desfasura conform legislatiei in vigoare si a regulamentului de organizare si functionare a serviciului de transport aprobat prin Hotararea Consiliului Local/Judetean/Adunarea Generala a ADI de transport public local nr. [redacted], care prevede obligatiile calatorilor si suprataxa pentru incalcarea acestor obligatii, inclusiv sanctiunile legale pentru calatorii care calatoresc fara bilet, abonament sau alt Titlu de calatorie valabil.

---

22 În functie de situatia de fapt si disposibilitatile de implementare a investitiei din fiecare oras, acest articol va fi eliminat sau adaptat.

23 În functie de prevederile acordului de imprumut privind implementarea investitiei, capitolul va fi adaptat.

24 Gestiunea sistemului integrat de taxare este indicat sa fie realizata de catre Autoritatea Contractanta in mod direct sau sa fie externalizata catre un operator specializat si doar ca ultima solutie sa fie incredintata Operatorului prin Contract. Toate prevederile privind gestiunea sistemului si integrarea cu alti operatori se vor adapta in functie de Solutia adoptata.

25 Se va modifica in functie de Solutia tehnica de implementare a sistemului integrat. Obligatia de obtinere a validatoarelor si echipamentelor poate fi pusa in sarcina Operatorului (pentru vehiculele achizitionate de catre Operator). In situatia achizitionarii de catre Operator, trebuie impusa obligatia ca validatoarele si sistemele imbarcate sa asigure compatibilitate deplina cu restul sistemului de taxare

12.9.2 Controlul calatorilor care folosesc transportul public integrat pe teritoriul administrativ al Autoritatii Contractante este realizat de catre Operator in conditiile Legii nr. 92/2007, art. 45, alin. (1) si (2) si art. 46, conform prevederilor Caietului de Sarcini.[26]

CAPITOLUL 13. DREPTURILE SI OBLIGATIILE OPERATORULUI

Fara a aduce atingere tuturor drepturilor si obligatiilor mentionate in prezentul Contract si in legislatia in vigoare, Operatorul va avea urmatoarele drepturi si obligatii:

13.1 Autorizatii si licente

13.1 Operatorul are obligatia sa detina pe durata prezentului Contract Licenta comunitara valabila si copii conforme ale acesteia pentru fiecare autobuz folosit in realizarea Serviciului de transport public local.

13.2 Operatorul are obligatia sa detina pe durata prezentului Contract Autorizatie de transport valabila si copii conforme ale acesteia pentru fiecare tramvai si troleibuz folosit in realizarea Serviciului de transport public local.

13.3 Operatorul are obligatia sa detina pe durata prezentului Contract Licenta de traseu valabila pentru fiecare autobuz folosit in realizarea Sericiului de transport public local.

13.2 Restrictii teritoriale

13.2.1 In conformitate cu articolul 5 (2) b) din Regulamentul CE 1370/2007, Operatorul are dreptul de a presta Serviciul de transport public local doar pe raza administrativ-teritoriala a Autoritatii Contractante, fara a aduce atingere vreunei linii de iesire sau altor elemente auxiliare Serviciului de transport care intra pe raza unitatilor administrative-teritoriale vecine.

13.2.2 Operatorul are obligatia de a nu participa la procedurile de licitatie ori negociere directa pentru prestarea de servicii de transport public local in afara razei administrativ-teritoriale a Autoritatii Contractante.[27]

13.3 Separarea contabilitatii

13.3.1 Operatorul are obligatia de a tine o contabilitate separata pentru activitatile si serviciile care fac obiectul prestarii Serviciului de transport public local, precum si pentru

[26] Controlul calatorilor va fi realizat de entitatea care colecteaza si veniturile, ca urmare acest articol se va modifica la introducerea sistemului de taxare, functie de modalitatea de gestionare a sistemului. Gestiunea sistemului integrat de taxare este indicat sa fie realizata de catre Autoritatea Contractanta in mod direct sau sa fie externalizata catre un operator specializat si doar ca ultima solutie sa fie incredintata Operatorului prin Contract.

[27] Se aplica Numai in cazul in care Operatorul este un operator intern sau operator regional, in intelesul Regulamentului 1370/2007

orice alte activitati si servicii care genereaza costuri si venituri indirecte, in conformitate cu normele contabile si fiscale in vigoare, potrivit Anexei 9.

13.3.2 Separarea contabilitatii pe activitatile Serviciul de Transport Public si pe alte activitati prestate de catre Operator trebuie sa indeplineasca urmatoarele conditii:

i. conturile curente corespunzatoare acestor activitati trebuie sa fie separate, iar proportia activelor corespunzatoare si a costurilor fixe aferente trebuie sa fie alocata in conformitate cu normele contabile si fiscale in vigoare;

ii. costurile Serviciului de transport public local trebuie sa fie echilibrate pe baza veniturilor din exploatare si a platilor din partea Autoritatii Contractante, fara nicio posibilitate de transfer de venituri catre un alt sector de activitate a Operatorului.

13.4 Intretinere, reparatii si salubrizare

13.4.1 Operatorul are obligatia exploatarii, intretinerii, repararii si modernizarii Serviciului de transport public local si a echipamentelor existente si viitoare aferente acestuia, potrivit prevederilor prezentului Contract.

13.4.2 Operatorul are obligatia sa asigure operatiile de intretinere si reparatii necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin Contract, cu respectarea reglementarilor legale in vigoare privind efectuarea acestor activitati.

13.4.3 Operatorul are obligatia sa efectueze intretinerea curenta, reparatiile curente si accidentale care se impun, la bunurile concesionate de catre Autoritatea Contractanta, conform programelor de intretinere, reparatii, dotari si investitii aprobate de aceasta. Costurile aferente acestei activitati vor fi luate in considerare pentru calculul Cheltuielilor de exploatare aferente Obligatiilor de serviciu public (CE) reglementate la Capitolul 9 de mai sus, conform instructiunilor din Anexa 9.

13.4.3 Operatorul are obligatia sa asigure intretinerea si reparatia infrastructurii de operare in conformitate cu Programul anual de intretinere si reparare a infrastructurii de operare intocmit si aprobat potrivit art. 12.1.4, precum si lucrarile accidentale care se impun potrivit art. 12.1.5.

13.4.4 Operatorul are obligatia sa fundamenteze bugetul anual pentru intretinerea curenta si reparatiile curente la bunurile concesionate, conform Programului anual de intretinere si reparare a infrastructurii de operare aprobat de catre Consiliul Local/Judetean/Adunarea Generala a ADI de transport public local [...].

13.4.5 Operatorul are obligatia sa asigure mentinerea starii tehnice corespunzatoare si curatenia mijloacelor de transport folosite in prestarea Serviciului de transport public local si a instalatiilor auxiliare acestora.

13.4.6 Operatorul are obligatia sa asigure, zilnic si ori de cate ori este nevoie, salubrizarea, spalarea si dezinfectarea mijloacelor de transport, atat la interior, cat si la exterior.

13.4.7 Operatorul are obligatia de a informa Autoritatea Contractanta, cu 48 de ore inainte, in legatura cu efectuarea unor lucrari la infrastructura de transport folosita pentru prestarea Serviciului de transport public local.

13.4.8 Autoritatea Contractanta are dreptul sa solicite informatii cu privire la modul de intretinere, exploatare si administrare a bunurilor concesionate pentru realizarea Serviciului de transport public local.

13.5 Siguranta si confortul Serviciului de transport public local

13.5.1 Operatorul este singurul raspunzator pentru siguranta si confortul calatorilor.

13.5.2 Operatorul are obligatia sa asigure prestarea Serviciului de transport public local cu respectarea prescriptiilor, normelor si normativelor tehnice in vigoare.

13.5.3 Operatorul are obligatia sa presteze Serviciul de transport public local cu vehicule prevazute in prezentul Contract si care indeplinesc conditiile prevazute in Anexa 5.1.

13.5.4 Operatorul are obligatia de a lua toate masurile pentru a asigura apararea calatorilor impotriva infractiunilor si accidentelor rutiere, inclusiv, dar fara a se limita la:

i. Mentinerea iluminarii constante a mijloacelor de transport;

ii. Afisarea in locuri vizibile in mijloace de transport de informatii despre cum trebuie acordata asistenta in cazuri urgente;

iii. Luarea de masuri imediate pentru remedierea unor defectiuni, deraieri sau avarii aparute in functionarea Serviciului de transport public local.

13.5.5 Operatorul are obligatia sa asigure verificarile necesare, inainte de plecare, a vehiculelor si soferilor, pentru a asigura conformitatea cu cerintele prevazute de legislatia aplicabila.

13.5.6 Operatorul are obligatia sa planifice efectuarea inspectiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport, astfel incat sa asigure respectarea programului de circulatie si a prevederilor reglementarilor legale in vigoare privind siguranta rutiera.

13.5.7 Operatorul are obligatia sa se asigure ca niciun calator nu are acces in interiorul cabinei soferului, in situatia in care mijlocul de transport este dotat cu cabina pentru sofer;.

13.5.8 Operatorul are obligatia sa se asigure ca vehiculele stationeaza numai in statiile amenajate si ca usile vehiculelor nu se pot deschide in timpul mersului.

13.5.9 Operatorul are obligatia sa mentina in stare de functionare toate echipamentele de siguranta, inclusiv, dar fara a se limita la manere, balustrade, suporturi speciale.

13.5.10 Operatorul are obligatia sa se asigure ca soferii respecta intocmai prevederile legislative relevante si sa implementeze masuri de imbunatatire a calificarii soferilor.

13.5.11 Operatorul are obligatia sa aplice normele de protectia muncii specifice Serviciului de transport public local.

13.6 Proceduri interne

13.6.1 Operatorul are obligatia de a intocmi proceduri interne, cu respectarea prevederilor legale aplicabile, in termen de [ ] de la intrarea in vigoare a prezentului Contract, care se vor referi cel putin la:[28]

i. Actualizarea informatiilor de transport pe afise si panouri de informare;

ii. Administrarea si controlul bunurilor pierdute;

iii. Administrarea reclamatiilor, intrebarilor si sugestiilor;

iv. Codul de conduita al soferilor vehiculelor;

v. Instructiuni privind prevenirea si combatrea savarsirii de infractiuni;

vi. Instructiuni si planuri privind situatiile de urgenta.

13.6.2 Procedurile interne mentionate mai sus trebuie trimise spre aprobare catre Autoritatea Contractanta inainte de semnarea lor de catre Operator.

13.7 Activitati conexe Serviciului de transport public local

13.7.1 Operatorul are dreptul sa asigure si alte activitati de transport sau activitati conexe Serviciului de transport public local, care nu fac obiectul Delegarii de gestiune, in urmatoarele conditii:

i. Activitatile sunt aprobate de Autoritatea Contractanta;

ii. Activitatile respecta toate reglementarile privind domeniul de activitate respectiv;

iii. Activitatile isi acopera integral costurile din veniturile incasate;

iv. Activitatile nu diminueaza in nici un mod furnizarea Serviciului de transport public local;

v. Activitatile respecta mediul concurential.

13.7.2 Activitatile respective legate de transport pot include publicitatea pe autobuze, tramvaie, troleibuze si in statiile acestora, dreptul de acces al furnizorilor de servicii publice de comunicatii pe stalpii concesionati etc, prestarea de servicii de transport turistic, transport in regim special, servicii pentru ITP, scoli de soferi etc., cu respectarea reglementarilor specifice domeniului si in conformitate cu regulile si cerintele stabilite de Autoritatea Contractanta.

13.7.3 Costurile aferente acestor activitati nu intra in calculul Compensatiei. Pentru aceste activitati, Operatorul va tine o evidenta separata, cu contabilitate distincta, pentru fiecare serviciu prestat. Operatorul va implementa in realizarea evidentelor contabile, masuri de restrictionare si departajare a costurilor intre Obligatia de serviciu public si activitatile comerciale, in conformitate cu Anexa 9.

---

[28] In situatia in care se permite ca operatorul sa vanda titluri de calatorie ,la bordul vehiculelor, mai ales in situatia existentei de ADI, se adauga si "Instructiuni privind vânzarea la bord a titlurilor de călătorie ".De la caz la caz, se pot adauga si alte proceduri.

13.7.4 Operatorul are dreptul sa retina toate veniturile rezultate din prestarea altor activitati de transport si a activitatilor conexe Serviciului de transport public local, care nu fac obiectul Delegarii de gestiune.

13.8 Cesiunea si subcontractarea

13.8.1 Operatorul are obligatia de a nu cesiona Serviciul de transport public local unei alte societati decat in cazul in care aceasta societate este rezultatul divizarii, fuzionarii sau infiintarii ca filiala a societatii Operatorului, cu aprobarea Autoritatii Contractante si cu asumarea de catre cesionar a conditiilor prezentlui Contract.

13.8.2 Operatorul are obligatia de a nu incheia cu terti contracte de subdelegare a Serviciului de transport public local.

13.9 Activitati de Marketing

13.9.1.Operatorul are obligatia de a intocmi un plan de marketing coerent, pana la data de [1 decembrie] a fiecarui an pentru anul urmator, pentru a promova utilizarea Serviciului de transport public local, cu scopul de creste utilizarea Serviciului de transport public local si a imbunatati gradul de satisfactie a calatorilor.[29]

13.9.2.Autoritatea Contractanta aproba Planul de marketing propus de Operator pana la data de [15 decembrie] a anului iar Operatorul are obligatia sa il realizeze.

13.10 Informarea publicului

13.10.1 Operatorul are obligatia sa informeze permanent calatorii cu privire la traseele, programele de circulatie deservite, Tarifele aplicate, precum si modificarea acestora.

13.10.2 Operatorul are obligatia sa produca si sa distribuie materiale informative cu privire la traseele si programele de circulatie, modicarile acestora, Titlurile de calatorie si punctele de vanzare ale acestora, modul de cumparare, Tarifele practicate, obligatiile calatorilor si obligatiile Operatorului fata de calatori, precum si sanctiunile pentru incalcarea acestor obligatii.

13.10.3 Afisarea informatiilor de mai sus se va face in statii, in mijloacele de transport, pe site-ul propriu al Operatorului si in mass-media. Informatiile publicate prin oricare din aceste mijloace vor fi permanent actualizate.

13.10.4 Operatorul are obligatia sa editeze, in colaborare cu Autoritatea Contractanta, harti si pliante cu traseele mijloacelor de transport, si sa afiseze in fiecare statie orele de circulatie a mijloacelor de transport rutier care trec prin statia respectiva.

13.10.5 Operatorul are obligatia sa realizeze declaratii de presa si anunturi cu privire la schimbarile permanente sau temporare cu privire la Serviciul de transport public local si

[29] Implementarea unei politici de marketing reprezinta un instrument de crestere a veniturilor (riscul de colecatre a veniturilor este in sarcina Autoritatii Contractante) si un Plan de marketing ar trebui sa fie elaborat de catre Autoritatea Contractanta iar partiti din acesta sa fie in sarcina Operatorului.

va intocmi campanii promotionale pentru promovarea activitatii sale pe raza Autoritatii Contractante.

13.11 Alte drepturi si obligatii aferente prestarii Serviciului de transport public local

13.11.1 Operatorul are obligatia sa exploateze in mod direct, pe riscul si pe raspunderea sa, bunurile concesionate si Serviciul de transport public local care face obiectul prezentului Contract.

13.11.2 Operatorul are obligatia sa respecte obligatiile prevazute in prezentul Contract, in regulamentul pentru efectuarea transportului public local, in caietul de sarcini al Serviciului de transport public local, si legile in vigoare.

13.11.3 Operatorul are obligatia sa puna la dispozitia Autoritatii Contractante toata documentatia solicitata pentru calculul lunar al Compensatiei si pentru regularizarea anuala.

13.11.4 Operatorul are obligatia sa plateasca redeventa la valoarea prevazuta si la termenul stabilit in prezentul Contract.

13.11.5 Operatorul are obligatia sa constituie garantia potrivit prevederilor Capitolului 7;

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

13.11.7 Operatorul are obligatia sa utilizeze bunurile de retur, bunurile de preluare si bunurile proprii, prevazute in prezentul Contract, numai pentru asigurarea Serviciului de transport public local.

13.11.8 Operatorul are obligatia sa asigure continuitatea Serviciului de transport public local prin curse regulate conform caietului de sarcini si Programului de transport al Operatorului.

13.11.9 Operatorul are obligatia sa asigure indeplinirea tuturor obligatiilor de exploatare, a obligatiilor de transport si a obligatiilor tarifare.

13.11.10 Operatorul are obligatia sa aplice metode performante de management care sa conduca la reducerea costurilor de operare.

13.11.11 Operatorul are obligatia sa plateasca pentru intreaga durata a Contractului taxele si impozitele datorate statului, precum si cheltuielile ce se ivesc cu privire la asigurarea bunurilor concesionate.

13.11.12 Operatorul are obligatia sa permita accesul liber si nediscriminatoriu al calatorilor la Serviciul de transport public local si sa asigure respectarea drepturilor calatorilor prevazute de legislatia aplicabila si de Hotararile Consiliului Local Galati.

13.11.13 Operatorul are obligatia sa fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investitii din surse proprii, conform Programului de investitii prevazut in Anexa.3.

13.11.14 Operatorul are obligatia ca, in cazul in care sesizeaza existenta sau posibilitatea existentei unei cauze de natura sa conduca la reducerea activitatii, sa notifice de indata acest fapt Autoritatii Contractante, in vederea luarii masurilor ce se impun pentru asigurarea continuitatii Serviciului de transport public local.

13.11.15 Operatorul are obligatia sa asigure accesul organelor de control ale Autoritatii Contractante la informatiile privind executarea Serviciului de transport public local si modul de exploatare al mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente si a bunurilor concesionate.

13.11.16 Operatorul are obligatia sa plateasca despagubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpa, conform prevederilor legale si/sau contractuale, daca acestea nu sunt acoperite prin polite de asigurare.

13.11.17 Operatorul are obligatia sa asigure finantarea pregatirii profesionale si efectuarea examinarilor medicale periodice ale propriilor angajati, conform prevederilor legale.

13.11.18 Operatorul are obligatia sa preia de la Autoritatea Contractanta, pe baza de process-verbal de predare-primire, mijloacele de transport, infrastructura aferenta si orice alte bunuri concesionate prin prezentul Contract.

13.11.19 La incetarea Contractului, Operatorul are obligatia sa restituie Autoritatii Contractante in deplina proprietate bunurile de retur, in mod gratuit si libere de orice sarcini, cu uzura normala proportionala cu durata utilizarii.

13.11.20 La expirarea Contractului, Operatorul are obligatia sa predea Autoritatii Contractante in deplina proprietate bunurile de preluare pe care aceasta le solicita, contra platii unei compensatii egala cu valoarea contabila actualizata.

13.11.21 Operatorul are obligatia ca, la incetarea Contractului din alte cauze decat prin ajungerea la termen ori forta majora, sa asigure continuitatea prestarii Serviciului de transport public local, in conditiile stipulate in Contract, pana la preluarea acesteia de catre Autoritatea Contractanta sau de catre un alt operator, dar nu mai mult de 90 de zile.

13.11.22 In vederea asigurarii transportului in comun al persoanelor cu handicap, Operatorul are obligatia ca in conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protectia si promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, sa adapteze toate mijloacele de transport in comun folosite in prestarea Serviciului de transport public local pentru a facilita accesul neingradit al persoanelor cu handicap la transport si calatorie.

13.11.23 Operatorul are obligatia sa respecte conditiile impuse de natura bunurilor si Serviciului de transport public local (materiale cu regim special, conditii de siguranta in exploatare, protectia mediului, protectia muncii, conditii privind folosirea si protejarea patrimoniului).

13.11.24 Operatorul are obligatia sa respecte normele legale, privind atestarea, calificarea si licentierea personalului.

13.11.25 Operatorul are obligatia sa detina la sediul social documentele prevazute de lege.

13.11.26 Operatorul are dreptul sa ceara intreruperea executarii Serviciului de transport public local in cazul in care continuarea activitatii ar conduce la crearea de importante prejudicii patrimoniului incredintat spre administrare.

13.11.27 Operatorul are dreptul de a utiliza gratuit pentru transportul local de calatori infrastructura publica (strazi, poduri, pasaje denivelate, mobilier stradal, terenuri etc.) si instalatiile auxiliare aferente acesteia.

13.11.28 Pe durata prezentului Contract, Operatorul beneficiaza de Drept exclusiv pe traseele atribuite. In cazul in care pe acelasi traseu vor opera si alti operatori de transport rutier/transportatori autorizati, Operatorul are dreptul sa solicite daune-interese de la Autoritatea contractanta care a dat aprobarea, sau direct de la operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat respectiv, in situatia in care acesta opereaza fara aprobare.

13.11.29 Operatorul are dreptul sa solicite Autoritatii Contractante schimbarea, anularea sau adaugarea de noi trasee sau schimbarea Programului de transport al Operatorului, iar Autoritatea Contractanta va initia, daca considera necesar, aprobarea unui alt Program de transport al Operatorului, modificat.

13.11.30 Operatorul are dreptul sa efectueze, cu informarea si aprobarea Autoritatii Contractante, modificari temporare (suspendari, limitari, micsorarea frecventei de circulatie, devieri de traseu etc.) in deservirea unor trasee, atunci cand aceste modificari sunt necesare in caz de avarii sau pentru executarea unor lucrari la infrastructura rutiera; in cazuri exceptionale, Operatorul poate efectua imediat modificarile necesare, astfel incat sa se asigure continuitatea Serviciului de transport public local, dar numai sub conditia informarii ulterioare a Autoritatii Contractante.

13.11.31 Operatorul are dreptul sa initieze modificarea si/sau completarea prezentului Contract, in cazul modificarii reglementarilor si/sau a conditiilor tehnico-economice care au stat la baza incheierii acestuia.

13.11.32 Operatorul are dreptul de a incasa contravaloarea suprataxei de calatorie aplicate calatorilor care circula fara Titlu de calatorie valabil ori validat corespunzator, potrivit Anexei 15 la Contract.

CAPITOLUL 14. DREPTURILE SI OBLIGATIILE AUTORITATII CONTRACTANTE

Fara a aduce atingere celorlalte drepturi si obligatii ale Autoritatii Contractante, prevazute in prezentul Contract si in legislatia in vigoare, Autoritatea Contractanta are urmatoarele drepturi si obligatii:

14.1 Infrastructura publica

14.1.1 Autoritatea Contractanta are obligatia sa informeze Operatorul, cu 48 de ore inainte, in legatura cu efectuarea unor lucrari la infrastructura rutiera pe traseele cuprinse in Programul de transport al Operatorului.

14.1.2 Autoritatea Contractanta are obligatia sa asigure conditii de siguranta in vederea prevenirii riscului de accidente rutiere si fluiditatea traficului printr-o retea de drumuri bine intretinuta, semnalizare corespunzatoare, drumuri iluminate si semafoare.

14.1.3 Autoritatea Contractanta are obligatia sa asigure starea tehnica corespunzatoare a carosabilului de pe intreaga retea de trasee cuprinse in Programul de transport al Operatorului, a trotuarelor din zona statiilor de oprire a mijloacelor de transport, semnalizarea rutiera, iluminarea zonelor statiilor si a trecerilor de pietoni.

14.1.4 Autoritatea Contractanta are obligatia sa elaboreze masuri pentru a asigura prioritatea si libera circulatie a vehiculelor aferente prestarii Serviciului de transport public local, inclusiv benzi de autobuze si troleibuze, marcarea statiilor, semafoare cu prioritizare pentru autobuze si troleibuze.

14.1.5 Autoritatea Contractanta are obligatia sa colaboreze activ cu Departamentul rutier din cadrul Politiei pentru a asigura prioritatea si libera circulatie a vehiculelor aferente prestarii Serviciului de Transport public local.

14.2 Controlul exercitat asupra Operatorului

14.2.1 Autoritatea Contractanta are dreptul sa verifice si sa controleze periodic modul de realizare a Serviciului de transport public local si de indeplinire a Obligatiilor de serviciu public de catre Operator, inclusiv a vehiculelor, echipamentelor si instalatiilor folosite de Operator, in prezenta unui reprezentant al acestuia.

14.2.2 In urma fiecarei verificari se va intocmi un proces-verbal in doua exemplare, unul pentru fiecare Parte, semnate de catre cele doua Parti. In procesul-verbal se vor specifica timpul si locul inspectiei, obiectul controlului, masurile propuse, termenele de solutionare, precum si obiectiile Operatorului, daca este cazul. Autoritatea Contractanta va solutiona obiectiile Operatorului in termen de [ ] zile.

14.2.3 Inainte de data de [ ] iunie a fiecarui an, Operatorul are obligatia de a furniza Autoritatii Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situatiile financiare aprobate de un Auditor certificat independent.

14.2.4 La sfarsitul fiecarui an calendaristic, Operatorul are obligatia de a prezenta, la solicitarea Autoritatii Contractante un raport al vanzarilor de bilete si abonamente si al numarului de calatorii efectuate.

14.2.5 Operatorul are obligatia de a prezenta lunar, pana la data de [ ] a fiecarei luni, un raport cu informatiile pe baza carora Autoritatea Contractanta poate evalua respectarea indicatorilor prevazuti in Anexa 11, si in conformitate cu metodologia descrisa la Anexa 13.

14.2.6 Operatorul are obligatia de a asigura accesul Autoritatii Contractante la orice informatiile privind prestarea Serviciului de transport public si exploatarea bunurilor concesionate, in termen de [ ] la cererea Autoritatii Contractante.

14.2.7 Autoritatea Contractanta are dreptul de a emite instructiuni scrise pentru remedierea oricarei incalcari a obligatiilor Operatorului rezultate din prezentul Contract.

14.2.8 Autoritatea Contractanta are dreptul de a adopta programe de masuri ca urmare a neindeplinirii indicatorilor de performanta de catre Operator si de a aplica sanctiunile prevazute in prezentul Contract.

14.2.9 Autoritatea Contratanta are dreptul de a efectua controale periodice cu privire la modul in care sunt gestionate reclamatiile calatorilor.

14.2.10 Evaluarea gradului de satisfactie al calatorilor se va face in baza metodologiei prezentate in Anexa 12.

14.2.11 Pe baza sondajelor si controalelor efectuate, Autoritatea Contractanta are dreptul de a emite instructiuni obligatorii catre Operator pentru imbunatatirea Serviciului de transport public local; Rezultatele sondajelor si controalelor trebuie utilizate pentru actualizarea nivelurilor indicatorilor de performanta si actualizarea Programului de transport al Operatorului.

CAPITOLUL 15. POLITICA PRIVIND RESURSELE UMANE SI PROTECTIA SOCIALA

Politica privind resursele umane si protectia sociala va fi realizata potrivit Anexei 16.

CAPITOLUL 16. FORTA MAJORA

16.1 Prin forta majora se intelege orice eveniment extern ce se incadreaza in prevederile art. 1351 Cod Civil, imprevizibil, absolut invincibil si inevitabil, independent de vointa partilor, inclusiv, dar fara a se limita la inundatii, cutremure, alte calamitati naturale, si care, survenind dupa incheierea Contractului, impiedica sau intarzie, total sau partial, indeplinirea obligatilor izvorand din Contract.

16.2 Niciuna dintre Parti nu raspunde de neexecutarea la termen si/sau de executarea in mod necorespunzator, total ori partial, a oricarei obligatii care ii revine in baza Contractului, daca neexecutarea sau executarea necorespunzatoare a obligatiei respective este cauzata de un eveniment de forta majora.

16.3 Partea care invoca forta majora va fi exonerata de raspundere numai in masura si pentru perioada in care indeplinirea obligatiilor este impiedicata sau intarziata de situatia de forta majora.

16.4 Aparitia fortei majore se va comunica celeilalte Parti in termen de [ ] zile prin telefon, in modalitatea de realizare a comunicarilor potrivit prezentului Contract, urmat de o scrisoare recomandata cu mentiunea constatarii evenimentelor de acest gen, de catre organele competente, in prezenta Partilor. In caz de forta majora, comunicata si constatata in conditiile de mai sus, executarea obligatiilor partilor se decaleaza in consecinta cu perioada corespunzatoare acesteia, cu mentiunea ca nici una din Parti nu va solicita penalitati pentru intarzierile in executarea Contractului. Partea care nu a indeplinit obligatia comunicarii probei fortei majore nu va fi exonerata de raspundere pentru prejudiciile cauzate de neexecutarea si/sau executarea necorespunzatoare a obligatiilor ca urmare a evenimentului de forta majora.

16.5 Partea afectata de un caz de forta majora este obligata sa intreprinda, fara intarziere si in limita posibilului, orice masuri necesare in vederea minimizarii efectelor negative produse de evenimentul de forta majora. De asemenea, Partea este obligata sa reia indeplinirea obligatiilor contractuale si sa notifice in scris catre cealalta Parte despre aceasta, de indata ce evenimentul de forta majora inceteaza.

16.6 Executarea contractului va fi suspendata pe perioada de actiune a fortei majore, dar fara a prejudicia drepturile ce li se cuveneau partilor pana la aparitia acesteia.In cazul disparitiei sau imposibilitatii obiective de exploatare a bunurilor de retur pentru o

perioada mai mare de [▒], datorata fortei majore, Partile vor conveni asupra continuitatii sau incetarii Contractului.

16.7 Daca forta majora actioneaza sau se estimeaza ca va actiona pe o perioada mai mare de [▒] luni, fiecare Parte va avea dreptul sa notifice celeilalte parti incetarea de plin drept a Contractului, fara ca vreuna dintre ele sa pretinda daune-interese.

CAPITOLUL 17. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENTINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL

17.1 Raporturile contractuale dintre Autoritatea Contractanta si Operator se bazeaza pe principiul echilibrului financiar al delegarii intre drepturile care ii sunt acordate Operatorului si obligatiile care ii sunt impuse.

17.2 In vederea mentinerii echilibrului contractual, in cazul in care pe parcursul executarii Contractului, apare o situatie caracterizata prin indeplinirea cumulativa a conditiilor urmatoare:

a) *schimbarea exceptionala a imprejurarilor existente la data incheierii Contractului;*

b) *schimbarea imprejurarilor nu a fost si nici nu putea fi, in mod rezonabil, avuta in vedere de catre Parte la data incheierii Contractului;*

c) Partea nu si-a asumat riscul schimbarii imprejurarilor si nici nu putea fi in mod rezonabil considerata ca si-ar fi asumat acest risc, *care duce la crearea unui dezechilibru contractual prin ingreunarea semnificativa a obligatiilor uneia dintre Parti, la solicitarea oricarei Parti se va proceda la renegocierea Contractului.*

17.3 Daca renegocierea nu duce la restabilirea echilibrului contractual ori Partile nu ajung la un acord intr-un termen rezonabil, disputa urmeaza sa fie solutionata de instantele judecatoresti, care pot dispune incetarea contractului sau modificarea acestuia in sensul distribuirii in mod echitabil intre parti a pierderilor si beneficiilor ce rezulta din schimbarea circumstantelor.

CAPITOLUL 18. CONDITII SUSPENSIVE DE INTRARE IN VIGOARE A CONTRACTULUI

18.1 Urmatoarele conditii reprezinta, cumulativ, conditii suspensive de intrare in vigoare a Contractului, iar prezentul Contract va intra in vigoare la data indeplinirii conditiilor de mai jos si va produce efecte numai in cazul in care:

i. Operatorul obtine Licenta de traseu pentru fiecare dintre autobuzele care opereaza pe trasele atribuite potrivit Programului de transport al Operatorului, in termen de [▒] de la data semnarii Contractului.

ii. Operatorul obtine copii conforme ale Autorizatiei de transport pentru fiecare dintre tramvaiele si troleibuzele care opereaza pe trasele atribuite potrivit Programului de transport al Operatorului, in termen de [▒] de la data semnarii Contractului.

CAPITOLUL 19. INCETAREA CONTRACTULUI

19.1 Prezentul Contract inceteaza la expirarea duratei Contractului, cu exceptia cazurilor de prelungire sau incetare inainte de ajungere la termen ca urmare a prevederilor Contractului.

Partile pot decide incetarea Contractului pe baza acordului lor de vointa exprimat in scris.

19.2 Autoritatea Contractanta are dreptul sa denunte unilateral Contractul, cu un termen de preaviz de [ ] si cu plata unei despagubiri juste si prealabile catre Operator, in cazul in care interesul national sau local o impune.

19.3 Contractul va inceta in cazul disparitiei, dintr-o cauza de forta majora, a bunurilor de retur sau a unei parti importante din acestea ori in cazul imposibilitatii obiective a Operatorului de a le exploata pe o perioada mai mare de [ ], prin renuntare, fara plata unei despagubiri, sub rezerva dispozitiilor art. 16.6 din Contract.

19.4 Urmatoarele acte, fapte sau omisiuni ale Operatorului dau dreptul Autoritatii Contractante sa rezilieze Contractul, cu respectarea procedurii mentionate la art. 19.7 de mai jos:

a) Neplata de catre Operator a redeventei stabilite potrivit Contractului pentru o perioada de minim [ ] luni;

b) Incalcarea de [ ] ori intr-un an calendaristic a masurilor stabilite de Autoritatea Contractanta potrivit prevederilor prezentului Contract;

c) Operatorul nu adopta programe de masuri care sa respecte conditiile contractuale si care sa asigure atingerea indicatorilor de performanta asumati prin Contract, atunci cand acest lucru este necesar potrivit prevederilor Contractului;

d) Operatorul totalizeaza un numar de [ ] incalcari majore ale indicatorilor de performanta, in decursul unui an, potrivit Anexei 11;

e) Operatorul nu asigura prestarea serviciului de transport public local in conditii de continuitate, potrivit Contractului, ori intrerupe efectuarea serviciului pentru o perioada de cel putin [ ], fara a fi incident vreun eveniment de forta majora;

f) Pierderea valabilitatii uneia sau mai multor Licente de traseu ori a uneia sau mai multor copii conforme ale Autorizatiei de transport;

g) Pierderea valabilitatii Licentei de transport si/sau a Autorizatiei de transport;

h) Operatorul incalca interdictia de subdelegare ori de cesionare a drepturilor si obligatiilor izvorate din Contract;

i) Operatorul nu asigura intretinerea corespunzatoare a bunurilor de retur ori a celor de preluare, provocandu-le degradari semnificative sau incalca restrictia de instrainare a bunurilor de preluare pe durata Contractului;

j) Operatorul nu constituie garantia stabilita la Capitolul 7 din Contract.

19.5 Urmatoarele acte, fapte sau omisiuni ale Autoritatii Contractante dau dreptul Operatorului sa rezilieze Contractul, cu respectarea procedurii mentionate la art. 19.7 de mai jos:

a) Autoritatea Contractanta nu plateste Compensatia sau Diferentele de tarif prevazute in prezentul Contract pentru o perioada mai mare de [ ];

b) Orice alte incalcari semnificative ale obligatiilor contractuale savarsite de catre Autoritatea Contractanta.

19.6 Cu excepta cazului in care Contractul prevede altfel, orice notificare de incetare a Contractului va fi facuta de Partea care solicita incetarea prin transmiterea unei notificari in acest scop celeilalte Parti ("**Notificarea de incetare**").

19.7 Inainte de transmiterea Notificarii de incetare, Partea care se considera prejudiciata va convoca cealalta Parte la negocieri, prin transmiterea unei notificari ("**Notificarea de negociere**"), in vederea incercarii de solutionare a diferendului pe cale amiabila. Notificarea de negociere va indica cel putin urmatoarele elemente:

i. Data si locul unde vor avea loc negocierile;

ii. Obligatiile pretinse neindeplinite; si

iii. Termenul in care se asteapta remedierea obligatiilor incalcate (termen care nu poate fi mai mic decat termenul mentionat in Contract, pentru fiecare situatie de neindeplinire in parte).

19.8 Daca (i) Partea in culpa nu se prezinta la negociere, asa cum aceasta intalnire a fost convocata conform prezentului Contract, sau (ii) negocierea nu conduce la solutionarea diferendului, sau (iii) Partea in culpa nu isi indeplineste toate obligatiile pretinse a fi neindeplinite, conform celor decise in procesul de negociere, Partea prejudiciata are dreptul sa transmita Partii in culpa Notificarea de incetare.

19.9 Daca (i) Partea prejudiciata renunta la pretentiile din Notificarea de negociere, sau (ii) Partea prejudiciata nu se prezinta la negociere, Partea prejudicata nu va avea dreptul sa transmita o Notificare de incetare privind obligatiile mentionate in Notificarea de negociere, cu exceptia situatiei in care este reluata procedura de la art. 19.7 de mai sus.

19.10 In situatia in care in urma negocierilor pentru solutionarea diferendului pe cale amiabila Partile nu decid prin vointa comuna nici continuarea Contractului, nici incetarea Contractului, partea prejudiciata va transmite partii in culpa Notificarea de incetare si se va adresa instantei competente pentru constatarea rezilierii Contractului si stabilirea cuantumului prejudiciului.

19.11 La incetarea Contractului, indiferent de motiv:

i. Drepturile si obligatiile impuse Partilor in baza Contractului vor inceta, cu exceptia cazului in care Contractul prevede altfel;

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

iii. Autoritatea Contractanta va avea dreptul de a dobandi bunurile de preluare, in schimbul platii catre Operator in termen de [ ] zile de la incetarea Contractului, a unei compensatii egale cu valoarea contabila actualizata a bunurilor de preluare.

19.12 In cazul incetarii Contractului din culpa Autoritatii Contractante, inainte de termenul stabilit in Contract:

i. Autoritatea Contractanta va prelua Bunurile de retur realizate de Operator in temeiul prezentului Contract, precum si pe cele in curs de realizare; si

ii. Autoritatea Contractanta va plati Operatorului daune-interese pentru repararea prejudiciului pe care Autoritatea Contractanta l-a cauzat in mod direct Operatorului.

19.13 Operatorul trebuie ca, la incetarea Contractului din alte cauze decat prin forta majora, sa asigure continuitatea prestarii Serviciului de transport public local, in conditiile stipulate in Contract, pana la preluarea acestuia de catre Autoritatea Contractanta sau de catre un alt operator.

CAPITOLUL 20. RASPUNDEREA CONTRACTUALA

20.1 Nerespectarea dovedita de catre Parti a obligatiilor contractuale prevazute in Contract atrage raspunderea contractuala a Partii in culpa.

20.2 Autoritatea Contractanta are dreptul sa sanctioneze si sa penalizeze Operatorul in cazul in care acesta nu presteaza serviciul la parametrii de performanta, eficienta si calitate la care s-a obligat prin prezentul Contract si reglementarile legale in vigoare, ori nu asigura continuitatea serviciului.

20.3 Operatorul este obligat la plata de despagubiri catre Autoritatea Contractanta pentru neindeplinirea obligatiilor asumate prin prezentul Contract, dupa cum urmeaza:

i. (...) lei pentru neaplicarea masurilor impuse de catre Autoritatea Contractanta in termenul prevazut, ca urmare a controalelor efectuate privind modul de executare a Contractului sau evaluarii modului de realizare a operarii;

ii. (...) lei pentru nerespectarea altor termenele prevazute in Contract, altele decat cele de la punctul (i) de mai sus;

iii. (...) lei pentru utilizarea altor mijloace auto de transport de calatori decat cele stabilite prin Contractul si caietul de sarcini;

iv. (...) lei pentru nerespectarea programului de vanzare a Titlurilor de calatorie prevazut in Anexele 6.3.1., 6.3.2 si 6.3.3.

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

20.4 Pentru orice alte prejudicii suplimentare dovedite, cauzate de incalcarea oricaror altor obligatii stabilite in Contract, Partea in culpa este obligata la daune-interese, potrivit principiului repararii integrale a prejudiciului.

CAPITOLUL 21. REDEFINIREA CLAUZELOR CONTRACTUALE

21.1 Orice modificare a Contractului este rezultatul acordului intervenit intre Parti, exprimat intr-un act aditional.

21.1.1 Revizuirea anuala a nivelului indicatorilor de performanta, potrivit Anexei 11, nu este considerata o modificare a Contractului.

21.2 Modificari Unilaterale efectuate de Autoritatea Contractanta

21.2.1 Autoritatea Contractanta poate modifica unilateral orice parte a Contractului din motive exceptionale legate de interesul public local, cu notificare prealabila transmisa cu [ ] inainte catre Operator.

21.2.2 In cazul in care modificarea unilaterala a Contractului ii aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul sa primeasca o justa despagubire in termen de [ ] de zile de la dovedirea prejudiciului. In cazul dezacordului intre Parti cu privire la existenta prejudiciului ori la valoarea despagubirii, acestea vor fi stabilite de catre instanta judecatoreasca competenta. Acest dezacord nu poate in nici un caz sa permita Operatorului sa suspende executarea obligatiilor stabilite in Contract.

21.2.3 Programul de Transport atribuit Operatorului mentionat in Anexa [ ] la caietul de sarcini, poate fi modificat de Autoritatea Contractanta, prin hotararea Consiliului Local/Judetean/Adunarea Generala a ADI de transport public local [ ], daca acest fapt este justificat din punct de vedere tehnic si comercial, cu notificarea Operatorului cu cel putin [ ] de zile inainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificarile solicitate de Autoritatea Contractanta, cu exceptia cazului in care cererea depaseste capacitatea de transport.

21.3 Modificari solicitate de Operator privind Capacitatea Serviciului

21.3.1 Schimbarea, anularea sau adaugarea de noi trasee sau schimbarea Programului de transport al Operatorului pot fi solicitate Autoritatii Contractante de catre Operator, care va initia daca considera necesar aprobarea unui alt Program de transport al Operatorului, modificat.

21.4 Alte modificari

21.4.1 In cazul in care orice prevederi ale Contractului devin incompatibile cu legislatia sau regulamentele din Romania sau din Uniunea Europeana, Contractul va fi modificat de Parti. Acest lucru nu va afecta valabilitatea celorlalte clauze ale Contract.

21.4.2 Orice deficiente sau contradictii din Contract pot fi rectificate ca urmare a negocierii de catre Parti a modificarilor necesare, in cel mai scurt timp posibil, in conformitate cu scopul Contractului.

CAPITOLUL 22. LITIGII

22.1 Partile vor depune toate eforturile rezonabile in scopul solutionarii pe cale amiabila a conflictelor dintre acestea, decurgand din executarea Contractului.

22.2 Daca exista vreo disputa, controversa sau pretentie care rezulta din sau in legatura cu prezentul Contract, incalcare, incetare, sau anulare a Contractului, Partea cazuta in

pretentii are obligatia sa notifice cealalta Parte in legatura cu pozitia sa impreuna cu propunerea de conciliere directa.

22.3 In cazul aparitiei unei dispute, aceasta nu indreptateste Operatorul sa suspende prestarea Serviciului de transport public local ori Autoritatea Contractanta sa suspende executarea obligatiilor sale, potrivit prezentului Contract.

22.4 In cazul in care o disputa nu este solutionata in termen de 45 de zile din momentul in care Partile au inceput negocierile pentru solutionarea disputei pe cale amiabila, sau daca asemenea negocieri nu sunt incepute in termen de 45 de zile de la notificarea oficiala a disputei de catre una dintre Parti celeilalte Parti, acestea se vor adresa instantei judecatoresti competente.

CAPITOLUL 23. LEGEA APLICABILA

23.1 Prezentul Contract, precum si orice dispute sau cereri rezultate din ori in legatura cu prezentul Contract ori cu incheierea acestuia (inclusiv dispute sau cereri extracontractuale) sunt guvernate si interpretate in conformitate cu legea romana.

23.2 Prezentul Contract se completeaza cu prevederile Noului Cod civil si cu reglementarile legale speciale in materia transportului public local.

CAPITOLUL 24. ALTE CLAUZE

24.1 Orice notificare, adresa, cerere sau facuta in legatura cu exceutarea Contractului va fi efectuata in scris, in limba romana.

24.2 Toate notificarile, adresele, cererile sal alte comunicari vor fi transmise prin fax si vor fi confirmate in mod prompt prin scrisoare recomandata cu confirmare de primire la adresa Partii destinatare.

24.3 Data primirii de catre destinatar a oricarei notificari sau comunicari transmise prin: (i) scrisoare recomandata cu confirmare de primire, va fi data inscrisa pe confirmarea de primire, de catre oficiul postal de la destinatie; (ii) fax, va fi data expedierii inscrisa in raportul atestand tansmiterea prin fax. In situatia in care faxul nu a fost expediat intr-o zi lucratoare, sau nu a fost expediat in intervalul orar 9-17, data receptionarii se considera a fi urmatoarea zi lucratoare.

24.4 Toate notificarile si comunicarile efectuate in legatura cu prezentul Contract vor fi considerate valabile numai daca au fost efectuate la urmatoarele adrese:

Catre Autoritatea Contractanta la:

Adresa: [ ]

In atentia: [ ]

Fax: [ ]

Catre Operator la:

Adresa: [ ]

In atentia: [ ]

Fax: [ ]

CAPITOLUL 25. DISPOZITII FINALE SI TRANZITORII

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

25.2 Limba care guverneaza Contractul este limba romana.

In toate problemele care nu sunt prevazute in prezentul Contract, partile se supun prevederilor legislatiei specifice in vigoare.

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

25.4 Capitolele referitoare la drepturile si obligatiile partilor se completeaza cu prevederile reglementarilor in vigoare referitoare la drepturile si obligatiile in raporturile dintre autoritatile administratiei publice locale si operatorii de transport rutier/transportatorii autorizati care efectueaza servicii de transport public de persoane.

Prezentul contract a fost semnat astazi, [redacted], in [redacted] exemplare originale, din care [redacted] pentru Autoritatea Contractanta si [redacted] pentru Operator.

AUTORITATEA CONTRACTANTA,	**OPERATOR,**
[redacted]	[redacted]
Vizat de legalitate,	**Viza Juridica,**

Anexe la Contract

Urmatoarele anexe vor constitui parte integranta a Contractului:

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

Anexa 2 – Program de Transport al Operatorului

Anexa 2.1 Programul de Transport al Operatorului

Anexa 2.1.1 – Program de Transport al Operatorului pentru Reteaua de Tramvaie

Anexa 2.1.2 – Program de Transport al Operatorului pentru Reteaua de Troleibuze

Anexa 2.1.3 – Program de Transport al Operatorului pentru Reteaua de Autobuze

Anexa 2.2 – Program de Circulatie

Anexa 2.2.1 – Program de Circulatie Tramvaie

Anexa 2.2.2 – Program de Circulatie Troleibuze

Anexa 2.2.3 – Program de Circulatie Autobuze

Anexa 3 – Programul de Investitii

Anexa 3.1 – Programul de Investitii al Operatorului

Anexa 3.2 – Programul de Investitii al Autoritatii Contractante

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

Anexa 4 – Bunuri Utilizate de Operator in Executarea Contractului

Anexa 4.1 – Bunuri de Retur

Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului

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

Anexa 5 – Mijloace de Transport

Anexa 5.1 – Cerinte Standard Pentru Mijloace de Transport

Anexa 5.2 – Lista Mijloacelor de Transport Utilizate la Prestarea PSO

Anexa 6 – Tarife

Anexa 6.1 – Tarife Practicate in momentul incheierii Contractului

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

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

Anexa 6.3.1 – Lista Chioscurilor

Anexa 6.3.2 – Lista Punctelor de Vanzare –Spatii Comerciale

Anexa 6.3.3 – Lista Automatelor de Vanzare

Anexa 7 – Diferentele de Tarif

Anexa 7.1 – Categoriile de Pasageri care Beneficiaza de Gratuitati si Reduceri la Transportul in Comun

Anexa 7.2 – Modul de Acordare a Diferentelor de Tarif

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

Anexa 7.4 – Modelul Formularului de Decont pentru Diferentele de Tarif

Anexa 8 – Modelele Formularelor de Decont Pentru Plata Compensatiei

Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatare

Anexa 9 – Costuri Eligibile Incluse in Calculul Decontarii PSO si Cerintele Privind Contabilitatea Separata

Anexa 10 – Calculul Pretului pe Kilometru

Anexa 10.1 – Metodologia de Calcul a Pretului/ Kilometru

Anexa 10.2 – Formula de Indexare a Pretului/ Kilometru

Anexa 11 – Indicatori de Performanta ai Serviciului si Modalitatea de Calcul al Penalitatilor

Anexa 12 – Indicele de Satisfactie a Pasagerilor (ISP)

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

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

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

Anexa 16 –Politica Privind Resursele Umane si Politica Sociala

Anexa 17 – Estimarea Anuala a Compensatiei

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

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1.	LEGISLATIE ROMANEASCA
	Legea serviciior de transport public local nr. 92/2007;
	Ordin al Ministrului internelor si Reformei Administrative nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
	Legea serviciilor comunitare de utilitati publice nr. 51/2006;
	Ordonanta nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
	Norma metodologica din 30/11/2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea si efectuarea transporturilor rutiere si a activitatilor conexe acestora stabilite prin Ordonanta Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
	Ordonanta nr. 19/1997 privind transporturile;
	Ordonanta de urgenta nr. 195/2002 privind circulatia pe drumurile publice;
	Ordonanta de urgenta nr. 30/2013 pentru prelungirea valabilitatii licentelor de traseu si a programelor de transport public judetean;
	Ordonanta nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente in domeniul transportului rutier si pentru realizarea interfetelor cu alte moduri de transport;
	Ordonanta nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizarii de servicii publice subventionate de transport rutier intern si de transport pe caile navigabile interioare;
	Ordonanta nr. 19/1999 privind acordarea unor facilitati agentilor economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din functiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
	Ordonanta nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele si perioadele de odihna ale conducatorilor auto si utilizarea aparatelor de inregistrare a activitatii acestora;
	Ordonanta nr. 26/2011 privind infiintarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul in Transportul Rutier;
	Ordonanta nr. 21/2011 privind infiintarea Autoritatii Metropolitane de Transport Bucuresti;
	Ordin nr. 258/2012 pentru aprobarea Normelor privind conditiile de efectuare a serviciilor de transport public de persoane cu autobuzele in zona metropolitana Bucuresti;
	Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local si a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
	Ordinul Presedintelui A.N.R.S.C. nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
	Ordinul Presedintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autoritatilor de autorizare pentru serviciile de transport public local;
	Ordinul Presedintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizatiilor de transport in domeniul serviciilor de transport public local;
	Ordinul Ministrului Administratiei si Internelor nr. 240/2012 privind aprobarea criteriilor de evaluare, a punctajelor si a metodologiei de punctare privind criteriile de evaluare ale operatorului de transport, in vederea atribuirii traseelor pentru transportul rutier public de persoane prin servicii regulate in trafic judetean;

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
	Ordinul Presedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
	Hotararea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de munca al persoanelor care efectueaza activitati mobile de transport rutier;
	Hotararea Guvernului nr. 24/2013 privind organizarea si functionarea Ministerului Transporturilor;
	Hotararea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea si functionarea Autoritatii Rutiere Romane;
	Hotararea Guvernului nr. 527/2013 privind aprobarea Regulamentului de organizare si functionare a Autoritatii Nationale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilitati Publice;
	Regulament al Guvernului din 02/11/2011 privind organizarea si functionarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul in Transportul Rutier;
	Regulament al Guvernului din 17/02/2010 de investigare a accidentelor si a incidentelor, de dezvoltare si imbunatatire a sigurantei feroviare pe caile ferate si pe reteaua de transport cu metroul din Romania;
	Regulament-cadru al Ministrului transporturilor din 27/11/2007 pentru efectuarea transportului public local;
	Norma a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind autorizarea, din punct de vedere tehnic, a furnizorilor de produse si/sau servicii pentru transportul feroviar si cu metroul;
	Norma a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind activitatea de inspectie tehnica in transportul feroviar si cu metroul;
	Norma a Ministrului Transporturilor din 13/04/2000 privind acordarea de agremente tehnice feroviare in transportul feroviar si cu metroul;
	Norma metodologica a Ministrului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei din 27/03/2002 privind clasificarea pe categorii a autobuzelor si microbuzelor utilizate pentru transporturi publice de persoane prin servicii regulate in trafic national.
	Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementarilor privind certificarea incadrarii vehiculelor inmatriculate sau inregistrate in normele tehnice privind siguranta rutiera, protectia mediului si in categoria de folosinta conform destinatiei, prin inspectia tehnica periodica - RNTR 1
	Ordinul Ministrului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementarilor privind omologarea de tip si eliberarea cartii de identitate a vehiculelor rutiere, precum si omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2
2.	LEGISLATIE EUROPEANA
	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European si al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar si rutier de calatori si de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 si nr. 1107/70 ale Consiliului;
	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European si al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind conditiile care trebuie indeplinite pentru exercitarea ocupatiei de operator de transport rutier;
	Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European si a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente in domeniul transportului rutier si pentru interfetele cu alte moduri de transport
	Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European si a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante si eficiente din punct de vedere energetic
	Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistica si Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmarirea si masurarea calitatii serviciilor

Anexa 2 – Program de Transport al Operatorului

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

I. **Program normal - de la data (...) la data de (...)**

II. **Program de vara (vacanta)- de la data (...) la data de (...)**- cuprinde programul de transport in conditii de flux redus de calatori, respectiv in perioadele in care sunt concedii de odihna si vacante in cuantum semnificativ, care determina un grad total de mobilitate mai scazut al populatiei, comparative cu perioadele normale din an. Programul de vara se aplica in perioada/ perioadele: 15 iunie- 1octombrie

III. **Program de noapte** – cuprinde programul ce se asigura intre orele

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

Anexa 2.1 Programul de transport al Operatorului

Programul anual de transport al Operatorului

Linia	Km Planificati
Tramvai	
Troleibuz	
Autobuz	
Total Km planificati	

Anexa 2.1.1 – Program de Transport al operatorului pentru reteaua de tramvaie pe anul (...)

LINIA NR. Statii/ Sens Lungimea	Traseul	Capacitate (numar locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 (6,7)						Plecari de la capetele de traseu	
			Numarul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)							
			5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23	Prima	Ultima
1 .....statii/ sens .....km lungime	Dus .... Intors .... Cap. 1 .... Cap. 2									

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

Anexa 2.1.2 – Program de Transport al operatorului pentru reteaua de troleibuze pe anul (...)

A se vedea tabelul de la 2.1.1.

Anexa 2.1.3 – Program de Transport al operatorului pentru reteaua de autobuze pe anul (...)

A se vedea tabelul de la 2.1.1.

Anexa 2.2 – Program de Circulatie

Anexa 2.2.1 – Program de circulatie tramvaie

-valabil de la data de

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

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

Anexa 2.2.2 – Program de circulatie troleibuze

A se vedea la 2.1.1.

Anexa 2.2.3 – Program de circulatie autobuze

A se vedea la 2.1.1.

Anexa 3 – Programul de Investitii

Anexa 3.1 – Programul de Investitii al Operatorului

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Valoarea Estimata (RON)					Termen Finalizare	Sursa de Finantare	Tipul de bun (de retur, de preluare, proprii ale operator.)
		2014	2015	2016	2017...	Total			

Anexa 3.2 – Programul de Investitii al Autoritatii Contractante

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectiva	Termen Finalizare	Sursa de Finantare

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

Se va realiza avand in vedere prevederile Anexei 3.1.

Anexa 4 – Bunuri utilizate de Operator in executarea Contractului

Anexa 4.1 – Bunuri de Retur

Bunuri de retur sunt bunurile concesionate de catre Autoritatea Contractanta catre Operator in scopul executarii Contractului, *precum si* cele realizate de Operator in conformitate cu Programul de investitii si care, la incetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit si libere de orice sarcini, Autoritatii Contractante;

4.1.1 Bunuri Concesionate

Clasificare	Denumire bunuri mobile si imobile	Numar inventar la Autoritatea Contractanta	Valoare de inventar	Valoare amortizata	Valoarea ramasa la data de .../../....

Bunurile proprietate publica concesionate, asa cum sunt prezentate in aceasta anexa si care sunt puse la dispozitia Operatorului spre a fi utilizate in cadrul prezentului Contract, sunt inventariate anual si sunt inregistrate distinct, in afara bilantului de catre Operator.

4.1.2 Bunuri realizate de Operator in conformitate cu Programul de investitii al Operatorului

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

Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

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

Bunuri de preluare sunt bunurile care apartin Operatorului si care sunt utilizate de acesta in scopul executarii Contractului. La incetarea Contractului, din orice cauza, Autoritatea Contractanta are dreptul de a dobandi bunurile de preluare, in schimbul platii catre Operator in termen de [...] zile de la incetarea Contractului, a unei compensatii egale cu valoarea contabila actualizata a bunurilor de preluare. Pe toata durata Contractului, Operatorul isi asuma obligatia de a nu instraina bunurile de preluare, fara consimtamantul prealabil scris al Autoritatii Contractante;

Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului

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

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

Bunuri proprii sunt bunurile care apartin Operatorului si care sunt utilizate de catre acesta in scopul executarii Contractului, pe durata acestuia, cu exceptia celor prevazute in Anexa 4.2 de mai sus. La incetarea Contractului, din orice cauza, bunurile proprii raman in proprietatea Operatorului.

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

Anexa 5 – Mijloace de transport

Anexa 5.1 – Cerinte standard pentru mijloace de transport

Principii Generale

Principalul obiectiv al prezentei Anexe este sa stabileasca cerintele comune specifice aferente vehiculelor de transport care vor fi utilizate pentru prestarea Serviciilor de Transport.

Toate Mijloacele de Transport care vor fi utilizate la prestarea Serviciilor de Transport trebuie sa fie conforme cerintelor obligatorii stabilite pentru respectivele Mijloace de Transport in ceea ce priveste "tipul" si "categoria". Conformitatea Mijloacelor de Transport cu cerintele standard va fi verificata pe baza documentelor emise de autoritatile competente.

Pentru a asigura protectia mediului, emisiile poluante de noxe ale Mijloacelor de Transport utilizate la prestarea Serviciilor de Transport trebuie sa fie in limitele stabilite de catre lege pentru tipurile respective de motoare si carburanti.

Cerintele tehnice pentru Mijloacele de Transport prezentate in aceasta anexa vor fi actualizate automat in situatia aparitiei unor noi reglementari. In aceasta situatie, Partile vor actualiza prezenta Anexa incluzand cerintele tehnice noi stabilite prin lege.

Cerinte Standard pentru Autobuze/Troleibuze/Tramvaie

General

1. Conditiile interioare si exterioare ale mijloacelor de transport prin care se presteaza servicii in temeiul prezentului Contract trebuie sa fie permanent in concordanta cu cerintele stabilite de legislatie.
2. Toate dispozitivele si fiecare dintre acestea care sunt instalate in mijloacele de transport trebuie sa fie pastrate si reparate astfel incat toate vehiculele sa poata fi utilizate in permanenta.
3. Fiecare mijloc de transport trebuie sa aiba cel putin un validator electronic pentru fiecare usa si alte echipamente imbarcate aferente sistemului de taxare integrat[30].

[30] In situatia in care nu este implementta un sistem de e-ticketing, pe fiecare mijloc de transport trebuie sa existe cate un validator mecanic la fiecare usa.

4. Operatorul va avea dreptul ca, dupa cum hotaraste, sa amenajeze zone publicitare atat in interiorul cat si in exteriorul autobuzelor. Publicitatea nu va afecta vizibilitatea sau lizibilitatea numerelor traseelor, semnele cu destinatia, logo-ul Societatii nu va acoperi nicio fereastra daca acesta nu permite vizibilitatea spre exterior.
5. Inainte de plecarea pe traseu, vehiculele vor fi supuse unui control pentru a se asigura ca sunt curate in vederea utilizarii de catre pasageri, si nu au suprafete alunecoase, deteriorate sau periculoase, inclusiv scaunele si armaturile vehiculelor.
6. In fiecare zi, inainte de plecarea pe traseu, se va asigura ca scaunele pentru pasageri nu sunt avariate, defecte sau deteriorate in orice alt mod.

Cerinte pentru Autobuze/Troleibuze/Tramvaie

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

Autobuzele utilizate de catre Operator la prestarea serviciului vor fi de tip autobuz urban, potrivit legislatiei romanesti in vigoare. [31]

Anexa 5.2 – Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea PSO

Planul privind Parcul de Mijloace de Transport

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

- Numarul vehiculului, categoria, numarul de inmatriculare si numarul de inventar;
- Numarul Copiei Conforme a Licentei de Transport
- Anul de fabricatie;
- Durata de viata ramasa;
- Marimea in metri, numar de axe, tipul de podea, tipul motorului, gradul de confort si poluare , capacitatea de pasageri (atat pe scaune cat si in picioare);
- Aspecte de protectia mediului (standardul EURO)
- Nivelul de zgomot

[31] In situatia in care contractul a fost incheiat ca urmare a unei procedure competitive, caracteristicile tehnice, de mediu si capacitate vor fi cele din oferta operatorului

- Numarul de usi de acces
- Numarul de iesiri
- Adaptari pentru persoanele cu mobilitate redusa
- Dotari aferente sistemului de taxare integrat[32]
- Alte dotari (casa de marcat fiscala, componente aferente sistemului de management al traficului etc.)

[32] Se vor mentiona detaliile functie de sistemul de taxare existent, dupa caz.

Anexa 6 – Tarife

Anexa 6.1 – Tarife practicate in momentul incheierii contractului

Aplicabile de la data de

Modalitate cumparare	Tip legitimatie de calatorie	Pret
Chioscuri		.... lei
		... lei
		... lei
		... lei
Automate de bilete		... lei
		... lei
		... lei
In vehicul		... lei
SMS		... euro + TVA
		... euro + TVA
		... euro + TVA
Suprataxa		... lei

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

Anexa 6.2 – Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a tarifelor

Stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane se realizeaza in conformitate cu Ordinul ANRSC nr. 272/ 2007 pentru aprobarea Normelor –cadru privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, la cererea operatorilor de transport public local de persoane, pe baza urmatoarelor documente:

a) cererea de ajustare, care contine: tarifele in vigoare si tarifele solicitate, inclusiv TVA; justificarea propunerii de ajustare se face pe baza unui memoriu tehnico-economic, care prezinta oportunitatea fundamentarii tarifelor datorata cresterii principalelor elemente de cheltuieli;

b) fisele de fundamentare pentru ajustarea tarifelor;

c) alte date si informatii necesare fundamentarii tarifelor propuse.

Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate se pot ajusta periodic prin Hotarari ale Consiliului Local, in baza cresterii indicelui preturilor de consum fata de nivelul existent la data precedentei ajustari.

Ajustarea se fundamenteaza pe tipurile de venituri specifice Operatorului, respectiv: bilete, abonamente, cartele magnetice, suprataxe si alte tipuri de abonamente, potrivit formulelor din **Ordinul ANRSC nr. 272/ 2007** pentru aprobarea Normelor – cadru privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

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

Anexa 6.3.1 – Lista chioscurilor

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

Anexa 6.3.2 – Lista punctelor de vanzare –spatii comerciale

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

Anexa 6.3.3 – Lista automatelor de vanzare

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

Nota: In cazul in care titlurile de calatorie pentru categoriile speciale de calatori nu vor fi comercializate in toate punctele de vanzare, o lista cuprinzand punctele de vanzare unde se comercializeaza astfel de titluri va fi atasata ca Anexa 6.3.4.

Anexa 7 – Diferentele de tarif

Anexa 7.1 – Categoriile de pasageri care beneficiaza de gratuitati si reduceri la transportul in comun

Categoria sociala/ Tipul de protectie sociala	Modalitatea de acordare a protectiei sociale (procentul de reducere)	Nivelul protectiei sociale acordate (lei/ unitate)	Legislatia in vigoare care reglementeaza protectia sociala

Anexa 7.2 – Modul de acordare a diferentelor de tarif

Modul de acordare a diferentelor de tarif este cel stabilit prin Hotararea Consiliului Local Nr. [...] in temeiul legislatiei in vigoare, pentru fiecare categorie in parte si este dupa cum urmeaza:

Categoria sociala/ Tipul de protectie sociala	Perioada	Numar de calatorii pe perioada selectata, utilizat pentru calcul	Tarif		Modalitatea de acordare a protectiei sociale (procentul de reducere)
			Tarif intreg	Reducerea oferita	

Operatorul va elibera titluri de calatorie pentru fiecare categorie care beneficiaza de gratuitati, in baza documentelor legale justificative pentru fiecare categorie.

Anexa 7.3 – Fundamentarea anuala a diferentelor de tarif pentru protectia sociala

No.	Categoria sociala/ Tipul de	Unitati de calcul	Numar estimat de unitati	Nivelul protectiei sociale acordate	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar

	protectie sociala	(abonamente/ calatorii vandute)		(lei/ unitate)		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
1.						
2.						

Anexa 7.4 – Modelul formularului de decont pentru diferentele de tarif

No.	Categoria sociala/ Tipul de protectie sociala	Unitati de calcul (abonamente/ calatorii vandute)	Numar estimat de unitati	Nivelul protectiei sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						

Anexa 8 – Modelele formularelor de decont pentru plata compensatiei

Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

Raport Lunar de Constatare

Concept	Valoare
Luna:[...] Anul[...]	Luna curenta
(Km)Numar total de vehicul*kilometri efectuati (calculati conform Anexei 13)	
Tramvai	
Troleibuz	
Autobuz	
(P)Pret unitar per kilometru	
Tramvai	
Troleibuz	
Autobuz	
Cost Total (Veh*Km efectuati x Pret pe Km)	
Tramvai	
Troleibuz	
Autobuz	
(AI) Valoarea lunara a amortizarii a investitiilor	
(CFI) Cheltuieli financiare lunare aferente investitiilor	
(V) Total venituri lunare pentru servicii de transport public	
Venituri din vanzari de titluri de calatorie	
Diferente de tarif cuvenite operatorului[33]	
Alte venituri in cadrul retelei unde se presteaza PSO	
(Pr) Profit rezonabil	
[...]% din Total Costuri pentru Planul de Transport PSO	
(C)Compensatia (conform contract)	
Compensatie per total vehicul*kilometri efectuati	

*valori in RON, fara TVA.

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

[33] Diferentele de tarif cuvenite operatorului sunt acele sume care revin operatorului ca urmare a calatoriilor efectuate de persoanele cu facilitati de tarif pe traseele atribuite acestuia spre operare. Diferentele de tarif cuvenite operatorului stabilite prin Contractul de Alocare a veniturilor.

Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatare

Calculul compensatiei pentru prestarea serviciilor de transport public in [anul]

Concept	Valoare
Anul	
(Km)Numar total de vehicul*kilometru	
Tramvai	
Troleibuz	
Autobuz	
(P)Pret unitar per kilometru	
Tramvai	
Troleibuz	
Autobuz	
(AI) Valoarea anuala a amortizarii a investitiilor	
(CFI) Cheltuieli financiare anuale aferente investitiilor	
(C) TOTAL COMPENSATIE ANUALA PLATITA (pentru calculului lunar din Anexa 1n)	
Venituri din servicii de transport public din:	
Venituri din vanzari de titluri de calatorie	
Diferente de tarif cuvenite operatorului	
Alte venituri in cadrul retelei unde se presteaza PSO	
(I) TOTAL VENITURI	
Costuri asociate realizarii Planului de Transport PSO	
Cheltuieli variabile de transport	
Carburant si electricitate	
Exploatare, mentenanta si reparatii	
Costuri cu personalul	
Cheltuieli fixe directe	
Costuri cu personalul	
Alte costuri de exploatare	
Cheltuieli administrative	
Costuri cu personalul	
Alte costuri de exploatare	
Costuri financiare	
Cheltuielicu vanzarea titlurilor de calatorie si de marketing	
Cheltuieli aferente activitatilor de implementare a investitiilor autoritatii contractante	
Amortizarea	
(II) TOTAL CHELTUIELI AUDITATE asociate realizarii Planului de Transport PSO	

(Pr) Profit rezonabil	
[...]% din Total Costuri asociate Planului de Transport PSO	
[redacted]	
DIFERENTA CARE VA FI PLATITA DE CATRE OPERATOR Autoritatii Contractante (daca C1 > C2)	

Anexa 9 – Costuri eligibile incluse in calculul decontarii PSO si cerintele privind contabilitatea separata

Operatorul va tine contabilitatea separata pentru activitatile si serviciile care fac obiectul desfasurarii contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract in parte, precum si pentru alte activitati si servicii care genereaza costuri sau venituri indirecte, in functie de legile contabile si fiscale in vigoare.

Operatorul poate desfasura si alte activitati de transport sau activitati care au legatura cu serviciul de transport public local in urmatoarele conditii:

i. Activitatile sunt aprobate de Autoritatea Contractanta
ii. Activitatile respecta legislatia respectivului domeniu de activitate
iii. Activitatile respective isi acopera in intregime costurile din veniturile colectate
iv. Activitatile nu afecteaza in niciun fel prestarea serviciului de transport public local
v. Activitatile respecta concurenta

Toate inregistrarile contabile trebuie realizate in asa fel incat sa se poata demonstra verificarea calculului compensatiei pentru obligatia de serviciu public si conditia de la punctul iii.

Costurile privind ineficienta conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalitati sau amenzi, precum si alte cheltuieli neprevazute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate serviciilor PSO.

Principiile privind evidenta contabila separata pentru costurile eligibile inregistrate sunt:

a) Principiile privind conceptul costului total alocat, in care costul total aferent desfasurarii unui anumit tip de serviciu sau realizarii unui singur produs este atribuit acelui serviciu sau produs.

   Astfel costurile totale alocate ale obligatiei de serviciu public a operatorului trebuie sa inclda urmatoarele:

   i) Costurile directe cu personalul, de capital si resurse material care au legatura cu Serviciul de transport public local, inclusiv serviciul datoriei societatii, folosite exclusiv pentru indeplinirea Obligatiei de serviciu public
   ii) O cota proportionala din costurile fixe, incluzand productia normala, costurile tehnice si administrative cu personalul, de capital si resurse material.

   Defalcarea pe moduri si pe activitati TP/non TP a unor cheltuieli pentru care inregistrarea primara diferentiata nu este posibila se poate face dupa urmatorul model :

   - Consumul comun de energie electrica pentru tractiune tramvaie/troleibuze se defalcheaza direct proportional cu energia electrica efectiv consumata (produsul dintre puterea instalata medie, numarul mediu de vehicule in circulatie si timpul mediu de circulatie).

- Cheltuielile de exploatare (intretinere, amortismente, utilitati) generate de elementele comune de infrastructura (substatii electrice, depouri, etc) se repartizeaza pe moduri direct proportional cu parcul de vehicule in exploatare.

- Cheltuielile administrative si cele pentru servicii-suport (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc), proportional cu produsul numar personal x parc de vehicule in exploatare.

- Defalcarea cheltuielilor administrative si a celor pentru servicii-suport intre activitatile eligibile si cele ne-eligibile pentru compensatii, direct proportional cu cifrele de afaceri ale celor doua categorii de activitati.

b) Toate costurile legate de desfasurarea serviciilor din afara PSO vor fi alocate doar acelor servicii, precum si o cota proportionala din costurile fixe comune ale operatorului, astfel incat nicio subventie incrucisata sau supracompensare sa nu fie admisa.
c) Toate costurile si veniturile provenind din si pentru activitatile comerciale de exploatare trebuie bazate pe rezultatele financiare oficiale ale operatorului si nicio reevaluare a activelor in scopul planificarii afacerii nu va fi introdusa.
d) Modelul nu include deprec ieri, amenzi, penalitati, provizioane , bonusuri acordate directorilor sau orice alte venituri si costuri neprevazute, aparute in urma ineficientei sau eficientei conducerii Operatorului.

Evidenta contabila se va organiza pe analitice distincte a conturilor pe fiecare mod de transport si pe alte activitati.
Toate veniturile, costurile, tarifele si preturile vor fi calculate in RON, fara TVA, cu exceptia cazurilor unde se specifica altfel.

Raportare

Inainte de data de [30 iunie] a fiecarui an, Operatorul va furniza Autoritatii Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situatiile financiare certificate de un Auditor certificat independent.
Raportul anual trebuie sa contina urmatoarele rapoarte specifice:
a) Situatia veniturilor.
b) Situatia amortizarii.
c) Situatia costurilor variabile.
d) Situatia costurilor fixe directe.
e) Situatia costurilor fixe administrative.
f) Situatia costurilor de vanzari si de marketing.
g) Numarul angajatilor si costurile de munca.

ROMANIA
JUDEŢUL GALAŢI
MUNICIPIUL GALAŢI
CONSILIUL LOCAL

PROIECT DE HOTĂRÂRE nr. 421
din 23.09.2014

privind: aprobarea Strategiei privind transportul public local în Municipiul Galaţi

Iniţiator: Primarul municipiului Galaţi, Marius Stan

Consiliul local al municipiului Galaţi, întrunit în şedinţă ordinară în data de _____ 2014;

Având în vedere expunerea de motive nr.____/_____, a iniţiatorului - Primarul municipiului Galaţi, Marius Stan;

Având în vedere raportul comun de specialitate nr.____/_____, al Direcţiei Generale Infrastructură şi Lucrări Publice, al Direcţiei Generale Buget Finanţe şi al Direcţiei Generale de Dezvoltare;

Având în vedere raportul de avizare al comisiei pentru servicii publice, gospodărie comunală, comerţ şi privatizare;

Având în vedere raportul de avizare al comisiei juridice, de administraţie publică locală, drepturi şi libertăţi cetăţeneşti, relaţii cu cetăţenii şi apărarea ordinii şi liniştii publice;

Având în vedere prevederile art. 16, alin. (2) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, cu modificările şi completările ulterioare;

Având în vedere prevederile art. 36, alin. (1), alin. (2), lit. „d", alin. (6), lit. „a", pct. 14 din Legea administraţiei publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare;

În temeiul art. 45, alin. (1) din Legea administraţiei publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare,

HOTĂRĂŞTE:

Art. 1 – *Se aprobă Strategia privind transportul public local în Municipiul Galaţi prezentată în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.*

Art. 2 – *Primarul municipiului Galaţi se împuterniceşte cu ducerea la îndeplinire a prevederilor acestei hotărâri.*

Art. 3 – *Secretarul municipiului Galaţi va asigura transmiterea şi publicarea prezentei hotărâri.*

Preşedinte de şedinţă

Avizat,
Secretarul municipiului Galaţi
Radu Octavian Kovacs

Investitii facute de Operator in numele Autoritatii Contractante

In cazul implementarii de catre Operator a proiectelor care sunt in sarcina Autoritatii Contractante in conformitate cu anexa 3.2 si in care beneficiaza de asistenta financiara nerambursabila din partea UE si din surse IFI, anexa va fi adaptata in baza prevederilor Acordului de Finantare / Imprumut / etc. si in baza Ordonantei Guvernului nr. 198/2005 privind crearea, furnizarea si utilizarea Fondului de Intretinere, inlocuirea si dezvoltarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii serviciilor publice care beneficiaza de finantare din partea UE.

In cazul realizarii investitiilor prin surse de la bugetul local, Autoritatea Contractanta va fi responsabila de finantarea investitiilor prin alocarea bugetara de capital.

Anexa 10 – Calculul Pretului pe Kilometru

Anexa 10.1 – Metodologia de calcul a pretului/ kilometru

Prezenta anexa ofera un mod de calcul transparent si cuprinzator al pretului unitar pe kilometrul parcurs .

Calculul se va face separat, pentru tramvaie, troleibuze si autobuze.

Pretul unitar pe kilometrul parcurs este pretul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevazute in Anexa 9. Atunci cand se calculeaza pretul/km, trebuie sa fie urmate toate principiile cu privire la alocarea costurilor din Anexa 9.

Pretul unitar pe kilometru parcurs trebuie sa faca obiectul unui audit tehnico-economic si de eficienta.

Toate costurile si veniturile astfel inregisttae pe analitice pe moduri si alte activitati sunt introduse in situatiile financiare anuale ale Operatorului si prezentate conform regulilor de raportare contabila in conformitate cu legislatia contabila in vigoare. Si in balante separate.

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

Operatorul poate cere modificarea pretului/km in urmatoarea situatie:

Operatorul poate solicita indexarea/negociere Pretului/ km. in cursul anului, in oricare dintre cazurile in care una sau mai multe dintre indexurile de pret folosite depasesc anumite praguri

Cazurile luate in considerare sunt[34]:

i) inflatia cumulata de la inceputul anului curent, asa cum este raportata de catre Biroul National de Statistica, depaseste ( ) % (.... la suta), sau

ii) pretul combustibilului diesel sau al gazelelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depaseste cu mai mult de ( ) % (... procente), lunar, in comparatie cu pretul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau

[34] Argumentul pentru aceste cazuri este: o crestere a preturilor generale sau/ si o crestere a celui mai relevant indice de pret la operare (combustibil si salarii, deoarece au cea mai mare cota din costurile de operare in transport).

iii) salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislatia nationala creste cu [redacted] % sau mai mult in comparatie cu cel in vigoare in luna stabilirii costului/kilometru veh.

Operatorul trebuie sa prezinte Autoritatii Contractante toate documentele relevante, datele si calculele, indicand motivele pentru modificarea solicitata a costului/kilometru. Autoritatea Contractanta va examina propunerea Operatorului in [redacted] zile de la data primirii acesteia si nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Anexa 10.2 – Formula de indexare a pretului/ kilometru

FORMULA DE INDEXARE A PRETULUI

Definitii Generale

Urmatoarele variabile sunt aplicate, dupa cum urmeaza:

I_{Munca} este un indice de crestere aplicabil la Anul Calendaristic in care apare Perioada de Facturare relevanta si care este calculat anual in conformitate cu urmatoarea formula:

$$I_{Munca} = \frac{I_{Munca\ i}}{I_{Munca\ 0}}$$

unde:

$I_{Munca\ i}$ este Indicele de Pret al Muncii in Romania publicat de catre Biroul Statistic al Comunitatii Europene pentru Romania la inceputul Anului Calendaristic in care cade Perioada de Facturare; si

$I_{Munca\ 0}$ este Indicele de Pret al Muncii in Romania publicat de catre Biroul Statistic al Comunitatii Europene pentru Romania la data de 1 Ianuarie 2014;

I_{Rom} este un indice de crestere aplicabil la Anul Calendaristic in care apare Perioada de Facturare relevanta si care este calculat anual in conformitate cu urmatoarea formula:

$$I_{Pret} = \frac{I_{Pret\ i}}{I_{Pret0}}$$

unde:

$I_{Pret\ i}$ este Indicele de Pret de Consum in Romania publicat de catre Biroul Statistic al Comunitatii Europene pentru Romania la inceputul Anului Calendaristic in care cade Perioada de Facturare; si

$I_{Pret\ 0}$ este Indicele de Pret de Consum in Romania publicat de catre Biroul Statistic al Comunitatii Europene pentru Romania la data de 1 Ianuarie 2014;

I_{Diesel} este un indice de crestere aplicabil la Anul Calendaristic in care apare Perioada de Facturare relevanta si care este calculat anual in conformitate cu urmatoarea formula:

$$I_{Diesel} = \frac{I_{Diesel\ i}}{I_{Diesel\ 0}}$$

unde:

$I_{Diesel\ i}$ este Indicele de Pret al Motorinei in Romania publicat de catre Biroul Statistic al Comunitatii Europene pentru Romania la inceputul Anului Calendaristic in care cade Perioada de Facturare; si

$I_{Diesel\ 0}$ este Indicele de Pret al Motorinei in Romania publicat de catre Biroul Statistic al Comunitatii Europene pentru Romania la data de 1 Ianuarie 2014;

$E_{Electricitate}$ este un indice de crestere aplicabil la Anul Calendaristic in care apare Perioada de Facturare relevanta si care este calculat anual in conformitate cu urmatoarea formula:

$$I_{Electricitate} = \frac{I_{Electricitate\ i}}{I_{Electricitate\ 0}}$$

unde:

$I_{Electricitate\ i}$ este Indicele de Pret al Electricitatii in Romania publicat de catre Biroul Statistic al Comunitatii Europene pentru Romania la inceputul Anului Calendaristic in care cade Perioada de Facturare; si

$I_{Electricity\ 0}$ este Indicele de Pret al Electricitatii in Romania publicat de catre Biroul Statistic al Comunitatii Europene pentru Romania la data de 1 Ianuarie 2014;

E_{an} este un indice de eficienta pentru anul ***i***. Indicele de eficienta E_{an} aplicabil Anului Calendaristic este:

E_{2014} = ...

E_{2015} = ...

E_{2016} = ...

E_{2017} = ...

...

Indici Autobuz

P-autobuz$_{km\ 2014}$ este costul de operare pe kilometru autobuz aplicabil in Anul Calendaristic 2014;

P-autobuz$_{km\ an}$ este costul de operare pe autobuz aplicabil la Anul Calendaristic in care apare Perioada de Facturare relevanta si care este egal cu **P-autobuz**$_{km\ 2014}$ in Perioada de Facturare a Anului Calendaristic 2014 si in continuare se calculeaza in baza anuala determinata dupa cum urmeaza:

$$\textbf{P-autobuz}_{km\ an} = \textbf{P-autobuz}_{km\ 2014} * \textbf{I-autobuz}_{an}$$

I-autobuz$_{an}$ este un indice de crestere aplicabil la Anul Calendaristic in care apare Perioada de Facturare si care este egal cu 1.00 la 1 Ianuarie 2014 si in continuare se calculeaza anual dupa urmatoarea formula:

I-autobuz$_{an}$= (***pondere cheltuieli cu forta de munca*** * I_{Munca} + ***pondere cheltuieli materiale si servicii**** I_{Pret}+ ***pondere cheltuieli cu combustibilul**** I_{Diesel}) * E_{an}

Indici Troleibuz

P-troleibuz$_{km\ 2014}$ este costul de operare pe kilometru autobuz aplicabil in Anul Calendaristic 2014;

P-troleibuz$_{km\ an}$ este costul de operare pe autobuz aplicabil la Anul Calendaristic in care apare Perioada de Facturare relevanta si care este egal cu **P-troleibuz$_{km\ 2014}$** in Perioada de Facturare a Anului Calendaristic 2014 si in continuare se calculeaza in baza anuala determinata dupa cum urmeaza:

P-troleibuz$_{km\ an}$ = P-troleibuz$_{km\ 2014}$ * I-troleibuz$_{an}$

I-troleibuz$_{an}$ este un indice de crestere aplicabil la Anul Calendaristic in care apare Perioada de Facturare si care este egal cu 1.00 la 1 Ianuarie 2014 si in continuare se calculeaza anual dupa urmatoarea formula:

I-troleibuz$_{an}$= (***pondere cheltuieli cu forta de munca*** * I_{Munca} + ***pondere cheltuieli materiale si servicii**** I_{Pret}+ ***pondere cheltuieli cu energia**** $I_{Energie}$) * E_{an}

Indici Tramvai

P-tramvai$_{km\ 2014}$ este costul de operare pe kilometru tramvai aplicabil in Anul Calendaristic 2014;

P-tramvai$_{km\ an}$ este costul de operare pe autobuz aplicabil la Anul Calendaristic in care apare Perioada de Facturare relevanta si care este egal cu **P-tramvai$_{km\ 2014}$** in Perioada de Facturare a Anului Calendaristic 2014 si in continuare se calculeaza in baza anuala determinata dupa cum urmeaza:

P-tramvai$_{km\ an}$ = P-tramvai$_{km\ 2014}$ * I-tramvai$_{an}$

I-tramvai$_{an}$ este este un indice de crestere aplicabil la Anul Calendaristic in care apare Perioada de Facturare si care este egal cu 1.00 la 1 Ianuarie 2014 si in continuare se calculeaza anual dupa urmatoarea formula:

I-tramvai$_{an}$ = (***pondere cheltuieli cu forta de munca*** * I_{Munca} + ***pondere cheltuieli materiale si servicii**** I_{Pret}+ ***pondere cheltuieli cu energia**** $I_{Energie}$) * E_{an}

Anexa 11 – Indicatori de performanta ai serviciului si modalitatea de calcul al penalitatilor

Anul.....

Total garantie retinuta Lei .....

Nr. Crt.	Indicatori		Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	Parametru			Pondere criteriu	[illegible]	Valori de calcul malus	Incalcare majora	Retinere din garantia pe trimestru de:
					U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					
1	Curse anulate sau neregulate		(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	tramvai	%	5	10	5,00%		0		0,00
				autobuz	%	5	10	5,00%		0		0,00
				troleibuz	%	5	10	5,00%		0		0,00
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore		∑ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea totala a traseului x 365	tramvai	%	0,5	2	2,00%		0		0,00
				autobuz	%	0,2	1	2,00%		0		0,00
				troleibuz	%	0,2	1	2,00%		0		0,00
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2		Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	tramvai	Nr.	3000	5000	8,00%		0		0,00
				autobuz	Nr.	1000	2000	8,00%		0		0,00
				troleibuz	Nr.	1000	2000	8,00%		0		0,00
4	Respectarea Planului de Servicii		(∑ parc planificat - ∑ parc utilizat) / (∑ parc planificat) x 100	tramvai	%	5	10	4,00%		0		0,00
				autobuz	%	5	10	4,00%		0		0,00
				troleibuz	%	5	10	4,00%		0		0,00
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate	toate	Nr.	5	100	1,00%		0		0,00
		Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toate	Nr.	3	94	1,00%		0		0,00
		Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	toate	Nr.	2	6	1,00%		0		0,00
6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 3 si EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de Transport	autobuz	%	20	40	3,00%		0		0,00
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Vechimea medie a vehiculelor	tramvai	ani	10	15	4,00%		0		0,00
				autobuz	ani	5	8	4,00%		0		0,00
				troleibuz	ani	5	8	4,00%		0		0,00
		Cerinta de confort	Numarul vehiculelor neincadrate in clasele I, II sau III de confort/ numarul total de vehicule incluse in Programul de Transport	autobuz	%	10	50	4,00%		0		0,00
8	Penalitati platite		Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport/ transportatorul autorizat, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu	toate	lei	5000	10000	1,00%		0		0,00
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	toate	No.	20	100	10,00%		0		0,00
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toate	No.	5	30	4,00%		0		0,00
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor		Respectarea nivelului minim impus	toate	No.	7,50	7,00	6,00%		0		0,00
					Total pondere criterii			100,00%	TOTAL	Incalcari majore	0	
										Retinere trimestriala din garantia anuala		0,00

NOTA:

- Pentru a verifica indeplinirea primilor 4 indicatori si pentru a monitoriza executarea contractului, este necesar sa se implementeze un sistem de control si management al traficului pe toate modurile de transport. Metodologia de monitorizare si evaluare a Programului de Transport Public al Operatorului este detaliata in Anexa 14. Un astfel de instrument de control si management al traficului va fi evidentiat ca fiind o prioritate in Planul de investitii. In lipsa unui astfel de sistem de control si management, indicatorii de mai sus vor putea fi evaluati de catre Autoritatea Contractanta numai pe baza de sondaje trimestriale.

- Pentru a evalua indeplinirea ultimului indicator, Autoritatea Contractanta va respecta metodologia prezentata in Anexa 13, comparandu-l cu nivelul minim impus in loc de cel maxim (asa cum se compara ceilalti indicatori).

- Nivelurile maxime acceptate incluse in tabel sunt numai pentru referinta; acestea vor trebui negociate la semnarea contractului, iar ponderile sunt bazate pe politica de Transport Public a Autoritatii Contractante. Cele ulterioare se vor stabili in baza indicatorilor realizati de catre Operator in anul [ ]

- Autoritatea Contractanta va stabili valoarea unei garantii anuale de buna executie. Nivelul acesteia va fi determinat in baza penalitatilor calculate daca Operatorul ar fi fost penalizat pentru incalcari in anii precedenti.

- Aceasta garantie de buna executie va fi returnata in totalitate sau partial Operatorului ori va fi retinuta in intregime, in functie de gradul de indeplinire a indicatorilor de performanta si calitate a serviciului. Fiecarui indicator ii este alocat un coeficient, un prag sub care penalizarea nu se aplica, si, in functie de acest coeficient, o valoare maxima a garantiei de buna executie aferenta, calculata din valoarea totala. Deducerile din fiecare indicator vor fi calculate ca procent din deducerile maxime, proportional cu punctele de penalizare, daca acestea depasesc pragul maxim stipulat. In cazul in care punctele de penalizare ale unui indicator depasesc valoarea maxima stipulata, garantia retinuta pentru acel indicator va fi limitata la valoarea sa maxima; insa, punctele care depasesc valoarea maxima vor fi inregistrate ca incalcari ale Contractului de catre Operator si pot duce la rezilierea unilaterala a Contractului.

- Indicele de satisfactie a calatorilor nu va fi considerat indicator de performanta pentru calculul penalitatilor in primul an al Contractului (nicio penalitate). Autoritatea Contractanta va desfasura un sondaj, potrivit Anexei 12 la Contract, pentru evaluarea nivelului existent al Indicelui de satisfactie al calatorilor, in baza caruia se vor stabili nivelul minim acceptat fara penalizari si nivelul minim permis pentru al doilea an al Contractului.

Anexa 12 – Indicele de Satisfactie a Pasagerilor (ISP)

1. Generalitati

Prezenta anexa are drept scop definirea cerintelor fundamentale privind metodologia referitoare la evaluarea anuala a indicelui de satisfactie a Pasagerilor (ISP).

2. Indicele de satisfactie a pasagerilor

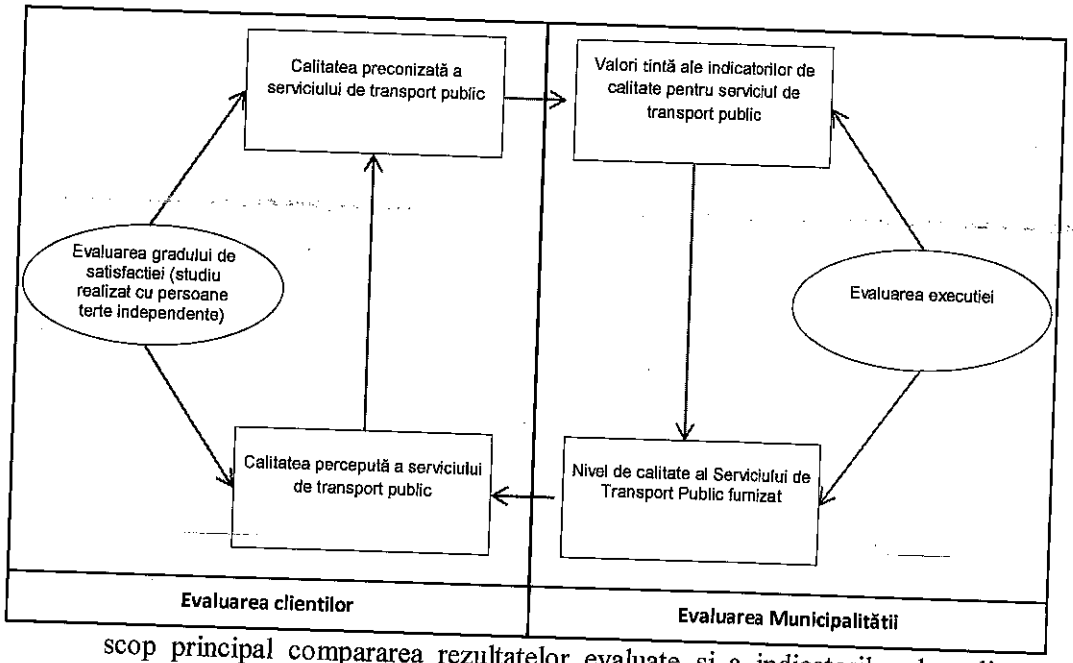
a) Municipalitatea organizeaza si finanteaza evaluari anuale a indicelui de satisfactie a Pasagerilor (ISP).

b) Aceasta sarcina trebuie sa revina persoanelor terte persoane independente (care nu sunt parti la Contract) care efectueaza studii privind gardul de satisfactie al clientului.

c) Metodologia pentru efectuarea studiului si calcularea indicilor privind gradul de satisfactie al clientului se discuta cu operatorul, dupa cum urmeaza:

i. Metodologia trebuie sa fie conforma cu cerintele incluse in standardul EN BDS 13816.

ii. Indicatorii de calitate stabiliti in Anexa 12. se utilizeaza ca baza pentru chestionarul utilizat pentru a efectua studiul de evaluare a gradului de satisfactie. Pot fi adaugati alti indicatori relevanti pentru evaluarea calitativa a serviciilor (curatenia vehiculului, comportamentul conductorilor, etc.). Chestionarul are ca



scop principal compararea rezultatelor evaluate si a indicatorilor de calitate perceputi.

iii. Rezultatul final al studiului include un procent de clienti multumiti datorita performantei indicatorilor cheie stabiliti in Anexa 12, in scopul de a efectua o analiza comparativa.

iv. Dupa finalizarea analizei comparative a gradului de satisfactie al clientului derivat din studiul efectuat si Indicatorii de Calitate de performanta evaluati de catre municipalitate, partile trebuie sa elaboreze planuri pentru imbunatatirea calitatii transportului public.

Noile planuri pentru imbunatatirea calitatii transportului public pot viza schimbarea valorilor tinta ale indicatorilor cheie si revizuirea Programului Operatorului de Transport Public pentru anul urmator. Modificarile din cadrul valorilor tinta si din Program Operatorului de Transport Public trebuie discutate cu Operatorul.

Anexa 13 – Metodologia de monitorizare si evaluare a Programului de Transport al Operatorului

1. Principii

1) Prezenta metodologie defineste principalii parametri care determina performanta Operatorului in cadrul Programului de Transport al Operatorului.

2) Municipalitatea va monitoriza, evalua si inregistra prestatia Operatorului in cadrul Programului de Transport prin mecanismul urmator:

   a) Sistem Automat de Management si Control al Serviciilor de Transport .

   b) Sondaje complete efectuate in mod regulat referitor la calitatea serviciilor. Autoritatea contractanta va elabora si implementa sondaje de control periodice privind serviciul de transport public, prin care se vor aduna informatiile necesare pentru monitorizarea si evaluarea Programului de Transport al Operatorului.

3) Baza de date SIT contine urmatoarele specificatii privind liniile de transport public, prin care este controlata prestarea Programului de Transport al Operatorului:

   a)

   b) Descrierea traseelor, cu statiile de plecare, intermediare si terminus, , pe fiecare directie de circulatie.

   c) Toate vehiculele care circula pe trasee.

   d) Orarul fiecarui vehicul in statia de plecare, in statiile intermediare si in statia terminus pe linia stabilita..

   e) Conformitatea cu orarul traseulu,; incluzand toate indicatiile prin intermediul SIT, atunci cand este functional, aparitia unor anomalii in orarul vehiculului, in baza determinarii prin GPS a locatiei sale de-a lungul traseului si confirma faptul ca pozitia sa este in conformitate cu acest orar programat.

   f) Vehicul*Kilometri realizat (zilnic, lunar sau anual).

   g) .

4) Raportarea si evaluarea prestarii Programului de Transport al Operatorului se face prin intermediul indicatorilor prevazuti la punctul 6).

5) Indicatorii de raportare a prestarii Programului de Transport al Operatorului

Indicatorii - cheie pentru raportarea prestarii Programului de Transport al Operatorului sunt cursele si categoria parcursului in kilometri. Cursele sunt evaluate dupa cum urmeaza:

I. Curse regulate.

II. Curse neregulate din culpa Operatorului.

III. Curse neregulate fara culpa Operatorului.

IV. Curse neefectuate fara culpa Operatorului.

V. Curse efectuate partial fara culpa Operatorului.

VI. Curse neefectuate din culpa Operatorului.

In baza evaluarii calatoriei prin intermediul indicatorilor prevazuti la punctul 6 din prezenta Anexa si criteriilor din cadrul acestei metode, se stabileste categoria traseului in kilometri.

Ii este permis Operatorului sa parcurga un kilometraj suplimentar care intra in categoria de traseu suplimentar, ce nu se incadreaza in Programul de Transport al Operatorului, atunci cand se inlocuiesc alte Linii sau datorita prelungirii liniilor existente pentru motive obiective, sau curse ce sunt intreprinse in afara planului stabilit de-a lungul unei linii din cauza fluxului crescut de calatori datorat unor evenimente speciale (dintr-un ordin operational al municipalitatii).

Modul de evaluare a tipurilor de curse conform conditiilor prevazute la punctul 6).

I. **O cursa regulata este o cursa care:**

a) Este prestata in mod regulat atunci cand se initiaza de la o statie de plecare respectand orarul aprobat, circulatia are loc de-a lungul unui traseu prestabilit, oprindu-se in toate statiile de-a lungul traseului.

b) Sau, este considerata a fi regulata si este evaluata ca atare in oricare din urmatoarele cazuri:

i) in urmatoarele conditii , recunoscute de catre municipalitate prin intermediul SIT, atunci cand este functional:

(1) Circulatia vehiculului se desfasoara conform rutei si programului stabilit, cu o abatere de pana la 2 (doua) minute pentru cel mult de 50 (cincizeci) % din statii.

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

Plecarea in avans dintr-o statie inainte de ora stabilita in orarul traseului nu este admisa.

ii) Din lipsa indicatiilor privind circulatia pentru o parte a calatoriei ca urmare a intrarii intr-o zona de tacere radio si a unui element defect al echipamentului de la bord.

iii) Din cauza unei disfunctionalitati a unui dispozitiv de la bord in timpul circulatiei si nici o indicatie de circulatie a vehiculului de-a lungul traseului de pana la 120 de minute, dar nu mai mult de o tura pe linia respectiva. Cand tura pe linie este de peste 120 de minute, vehiculul sau dispozitivul de la bord este schimbat la prima statie de destinatie de pe traseu sau in depou.

iv) Plecare dintr-o statie sau un punct de schimb initiale, cu o intarziere de pana la 5 (cinci) minute pentru liniile urbane si pana la 10 (zece) minute pentru liniile suburbane din programul aprobat, care este compensata pana ajunge la jumatatea traseului.

v) Urmand instructiunile furnizate de o persoana desemnata de catre municipalitate sau de catre autoritati cum ar fi Inspectoratul de Stat pentru Controlul Traficului Rutier, Politia Circulatie, etc. prin completarea formularului necesar sau intr-un mod operational (prin intermediul unui post de radio sau un dispozitiv de la bord).

vi) In cazul in care apare o abatere de la traseu printr-un ordin, coordonat cu Municipalitatea.

vii) In caz de defectare a serverului central al SIT, cu exceptia cazurilor ce nu sunt controlate de catre municipalitate.

II. **O cursa neregulata din culpa Operatorului este o cursa care se efectueaza, insa:**

a) Nu respecta orarul traseului si se abate de la orele controlate din Orarul Traseului, cu abatere mai mare decat marja admisa in conformitate cu punctul b, i) 1,2,3 si 4.

b) Cu o abatere de la traseu, fara omiterea vreunei statii, dar fara un ordin coordonat cu municipalitatea sau cu o persoana desemnata de catre municipalitate sau

c) Cu un interval de timp perturbat (stabilit la pct. b.4) intre vehiculele de pe o linie (in circulatia "Grupului"). Circulatia simultana a mai mult de 2 (doua) vehiculele pe una si aceeasi linie de la plecarea la prima statie de pe traseu pana la 1 (una) sau mai multe statii.

d) In toate celelalte cazuri datorate culpei Operatorului.

III. **O cursa neregulata fara culpa Operatorului** este considerata astfel in urmatoarele cazuri:

a) La incalcarea Orarului Traseului planificat si o abatere de la orarul controlat din Orarul Traseului peste limita admisa conform punctului b,i) 1,2,3 si 4 din prezenta anexa, datorita unuia dintre motivele indicate in clauza IV.de la punctul a) la h) sau Clauza V. de la punctul o) la h).

b) La incalcarea Orarului Traseului la schimbarea vehiculului cu pana la 6 (sase) minute in urma fata de orar de la ora de sosire a vehiculului ce il inlocuieste. Introducerea unui vehicul pe o linie ce inregistreaza o intarziere de mai mult de 6 (sase) minute se efectueaza cu permisiunea acordata de catre municipalitate sau de catre o persoana desemnata de catre municipalitate.

IV. **O cursa neefectuata fara culpa Operatorului** este o calatorie care nu a putut fi efectuata de catre Operator pentru unul din urmatoarele motive enumerate in mod exhaustiv:

a) Impedimente in trafic datorate traficului intens, care au facut imposibila prestarea serviciului de transport planificat conform orarului.

b) Semafoare nefunctionale si semafoare cu regim special de functionare.

c) Drumuri necuratate de zapada si/sau cu polei.

d) Suprafata drumului este intr-o stare proasta, impiedicand circulatia transportul public urban in conditiile tehnice, de siguranta si de confort stabilite.

e) Zone inundate.

f) Mitinguri, manifestari, precum si evenimente permise si/sau efectuate printr-un ordin al Municipiului.

g) Ca urmare a comunicarii: pentru a asigura regularitatea, perioadele de standby pentru includerea in Orarul Itinerariului, dar fara a depasi durata calatoriei, pauze conform orarului, numai dupa informarea si sub coordonarea municipalitatii sau a unei persoane desemnate de catre municipalitate.

V. **O cursa efectuata partial fara culpa Operatorului** este o cursa care nu a putut fi executata in mod corect din cauza unuia din urmatoarele motive:

a) Accident de circulatie rutier fara culpa Operatorului impiedicand astfel circulatia.

b) Accidente de circulatie rutiere, cu ingreunarea sau impiedicarea circulatiei.

c) Un vehicul oprit sau parcat in mod necorespunzato , pe traseul de deplasare alocat in mod normal transporturi public urban, impiedicand astfel circulatia.

d) Lucrari de reparatii in regim de urgenta fara ordin din partea municipalitatii.

e) Actele de vandalism intr-un vehicul al Operatorului, in cazul in care Operatorul a informat persoana desemnata de catre municipalitate in termen de 60 de minute.

f) Calatori pentru care s-a solicitat interventia echipajelor de urgenta.

g) La evenimente aflate sub jurisdictia Ministerului de Interne – incendiu, obiecte suspecte, investigatii, etc.

h) In circulatia simultana intr-un "Grup" de mai mult de 2 vehicule pe una si aceeasi linie la plecarea din statia initiala de pe traseu, cu o diferenta de pana la 1 (un) minut, conform datelor furnizate de SIT, pentru al treilea vehiculului. Cursa fiecarui vehicul consecutiv este evaluata ca fiind o cursa neefectuata fara a se datora culpei Operatorului.

i) Impedimente in trafic datorate fluxului de trafic intens, ceea ce duce la nerespectarea orarului asa cum este indicat in Planul de Transport .

j) Semafoare nefunctionale de-a lungul traseelor .

k) Drumuri de-a lungul traseelor care nu au fost curatate de zapada si/sau cu polei.

l) Starea proasta a suprafetei drumului de-a lungul traseelor, care ingreuneaza sau face circulatia vehiculelor imposibila.

m) Zone inundate de-a lungul traseelor .

n) Mitingurile, marsurile, precum si evenimentele permise si/sau organizate printr-un ordin al municipalitatii.

VI. **O cursa neefectuata din culpa Operatorului** este o cursa in care cel putin una din urmatoarele ipoteze este valabila:

i) vehiculul a inceput sa circule cu un dispozitiv de bord nefunctional sau nu sunt luate masuri de catre Operator pentru asigurarea functionarii dispozitivului de bord al vehiculului.

ii) La o abatere completa de la traseu, fara a opri la mai multe statii decat cele desemnate deja, netransportarea calatorilor fara ordin din partea municipalitatii sau a unei persoane desemnate de catre municipalitate, inregistrate de SIT sau prin rapoarte oficiale ale organismelor de control.

iii) La deteriorarea deliberata a dispozitivelor de la bord (atunci cand s-au luat masuri de impiedicare a interventiei soferilor). Dupa un accident de circulatie rutier intre doua vehicule ale Operatorului in cazul vehiculului responsabil de accident.

2. Evaluarea curselor si sanctiunile aplicabile

Tipul calatoriei	Plata catre Operator	Nr. de km	Sanctiuni pentru Operator
Curse regulate	Plata de 100% din lungimea in kilometri relevanti ai cursei, in conformitate cu pretul unitar per km		n.a.
Curse neregulate din culpa Operatorului.	Plata de 100% din lungimea in kilometri relevanti ai cursei, in conformitate cu pretul unitar per km. Operator platit numai pana la nivelul maxim, prevazut in Anexa 12, indicatorul 1.		In functie de nivel, penalizare calculata in conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.
Curse neregulate fara a se datora culpei Operatorului	Plata de 100% din lungimea in kilometri relevanti ai cursei, in conformitate cu pretul unitar per km		n.a.
Curse neefectuate din culpa Operatorului	Nu se plateste		In functie de nivel, penalizare calculata in conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.
Curse neefectuate din culpa Operatorului, pe acelasi traseu pentru mai mult de 24 de ore	Nu se plateste		In functie de nivel, penalizare calculata in conformitate cu anexa 12, indicatorul 2.
Curse neefectuate fara a se datora culpei Operatorului	Plata de 100% din lungimea in kilometri relevanti ai cursei, in conformitate cu pretul unitar per km		n.a.
Curse efectuate partial fara a se datora culpei Operatorului	Plata de 50% din lungimea in kilometri relevanti ai cursei in conformitate cu pretul unitar per km		n.a.
TOTAL			

Pana la punerea in functie a unui Sistem automat de management al traficului, evaluarea modului de realizare a Programului de Transport al Operatorului se va realiza in modul urmator:

a. Verificarea prin sondaj a iesirilor si intrarilor programate din /in depouri/autobaze, pentru conformitatea parcului circulant realizat cu cel programat si raportat.

b. Verificarea prin sondaj a modului de confirmare a curselor la capetele de linii.

c. Verificarea prin sondaj a plecarilor ritmice in traseu (evitarea circulatiei "in pachete" de vehicule).

d. Verificarea prin sondaj a aderentei prestatiei efective la Programul de Transport al Operatorului in statiile de plecare, intermediare si terminus, in conformitate cu orarele afisate si asumate de catre Operator.

e. Verificarea prin sondaj a iesirilor neprogramate din traseu.

f. Evaluarea si analiza incidentelor in trafic, pe teren si cat mai repede fata de momentul producerii lor, pentru stabilirea responsabilitatilor si a consecintelor asupra formulelor de plata a Operatorului pentru prestatia efectiv realizata.

g. Monitorizarea permanenta a functionalitatii semafoarelor din intersectiile strabatute de traseele transportului public, sau care sunt situate in afara traseelor, dar influenteaza relevant circulatia in acele intersectii si realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportarile Operatorului.

h. Monitorizarea permanenta a starii infrastructurii rutiere (zapada, polei, avarii la retelele urbane, lucrari accidentale si neprevazute, etc) utilizate de catre transportul public si realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportarile Operatorului.

i. Confruntarea si medierea rapoartelor Operatorului cu cele ale Autoritatii contractante se va realiza in primele 10 zile de la depunerea primelor. In cazul mentinerii diferentelor, sumele in disputa vor fi depuse de catre Autoritate intr-un cont separat si blocat pana la primirea concluziilor unui audit independent realizat cel tarziu odata la 6 luni.

Anexa 14 – Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate in Municipiul [...][35]

Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate se va intocmi in baza Ordinului MT 972/2007 privind aprobarea Regulamentului-Cadru pentru prestarea transportului public local si a Caietului de Sarcini-Cadru al serviciilor de transport public local.

Anexa 15 – Regulament pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate in Municipiul [ ][36]

Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane se va intocmi in baza Ordinului MT 972/2007 privind aprobarea Regulamentului-Cadru pentru prestarea transportului public local si a Caietului de Sarcini-Cadru al serviciilor de transport public local.

Anexa 16 –Politica privind resursele umane si politica sociala

Operatorul va aplica propria sa politica de selectie, calificare, instruire, recalificare, concediere si salarizare, potrovit Contractului Colectiv de Munca, Codului Muncii, si prevederilor legale in vigoare.

Activitatea de planificare a resurselor umane urmeaza specificul activitatii societatii si are scopul de a asigura personalul calificat necesar, cu instruire profesionala si competente adecvate pentru cerintele activitatii.

La data de [redacted], operatorul are urmatoarea structura de personal

Categorie personal	Numar	Observatii
Personal administrativ		
Personal direct implicat in activitatea de Transport Public		
Personal pentru alte activitati		
TOTAL PERSONAL		

Operatorul se obliga sa respecte toate normele nationale si europene referitoare la protectia sociala a angajatilor, inclusiv cele referitoare la masurile de protectie sociala luate in cazul concedierilor colective, ca urmare a planurilor de restructurare, precum si reglementarile privind combaterea discriminarii la locul de munca.

Personalul cu atributii in siguranta traficului va face periodic subiectul unei examinari psihologice si medicale, potrivit legislatiei in vigoare.

Personalul Operatorului este pe deplin constient de obligatia sa de a se conforma reglementarilor in vigoare, instructiunilor si altor documente din care reies sarcini si responsabilitati, precum sedinte, discutii, panouri informative.

Pentru a atinge si mentine competenta necesara pentru activitatile prestate potrivit prezentului contract, se vor identifica, planifica si conduce activitati de instruire pentru toate categoriile de angajati ai Operatorului. Cursurile de instruire vor fi tinute in domeniul profesional, al managementului calitatii si al sigurantei la lucru.

.....

Anexa 17 – Estimarea anuala a compensatiei

Calculul compensatiei pentru prestarea serviciilor de transport public in [anul]

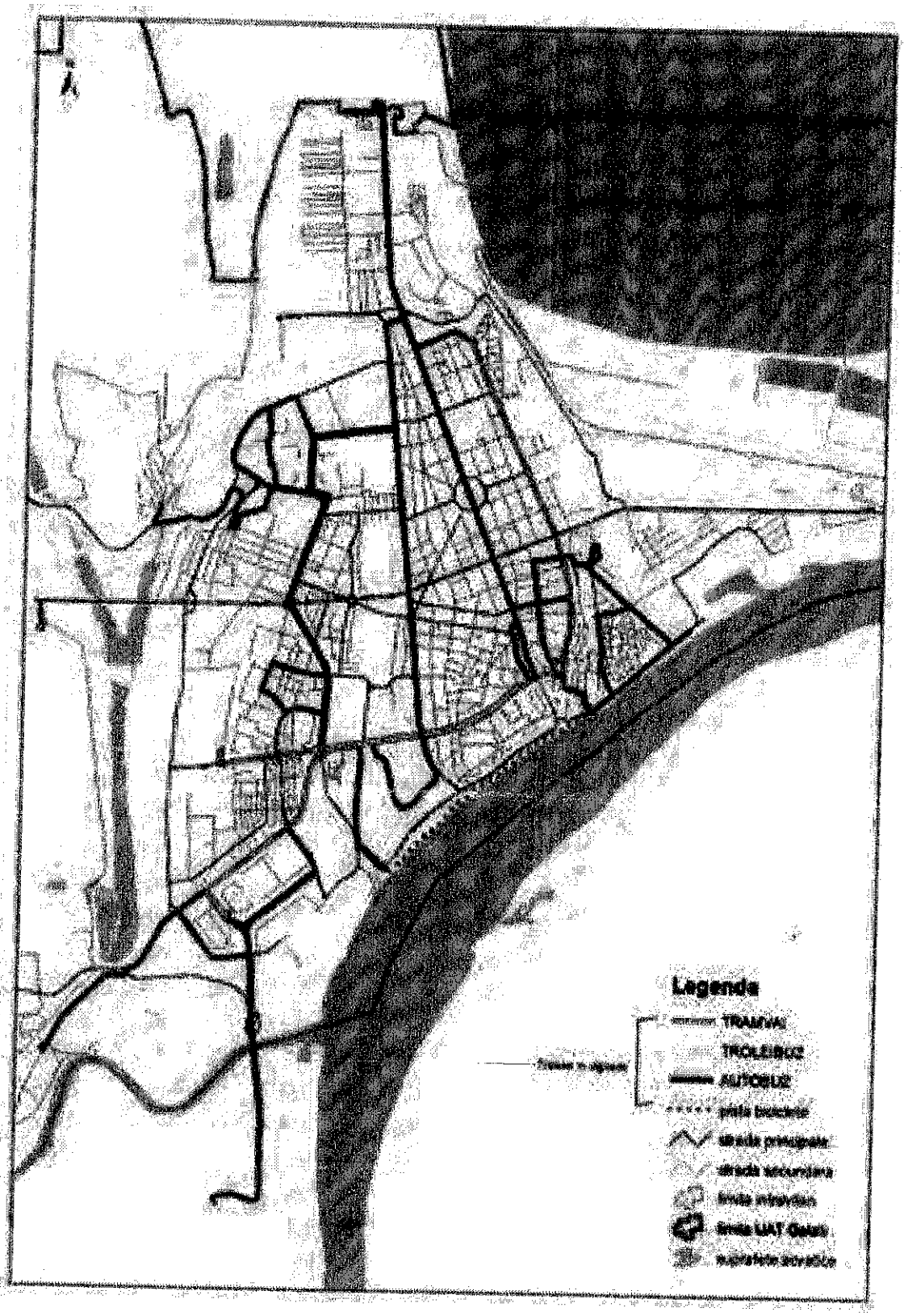
Anul	[illegible]	[illegible]	[illegible]
(Km)Numar total de vehicul*kilometru planificat			
Tramvai			
Troleibuz			
Autobuz			
(P)Pret unitar per kilometru			
Tramvai			
Troleibuz			
Autobuz			
(AI) Valoarea anuala a amortizarii a investitiilor			
(CFI) Cheltuieli financiare anuale aferente investitiilor			
[illegible]			
Venituri din servicii de transport public din:			
Venituri din vanzari de titluri de calatorie			
Diferente de tarif cuvenite operatorului			
Alte venituri in cadrul retelei unde se presteaza PSO			
(I) TOTAL VENITURI ESTIMATE			
CHELTUIELI asociate realizarii Planului de Transport PSO			
Cheltuieli variabile de transport			
Carburant si electricitate			
Exploatare, mentenanta si reparatii			
Costuri cu personalul			
Cheltuieli fixe directe			
Costuri cu personalul			
Alte costuri de exploatare			
Cheltuieli administrative			
Costuri cu personalul			
Alte costuri de exploatare			
Costuri financiare			
Cheltuielicu vanzarea titlurilor de calatorie si de marketing			
Cheltuieli aferente activitatilor de implementare a investitiilor autoritatii contractante			
Amortizarea			
(II) TOTAL CHELTUIELI ESTIMATE asociate realizarii Planului de Transport PSO			
(Pr) Profit rezonabil			
[...]% din Total Costuri estimate asociate Planului de Transport PSO			

[redacted]							
DIFERENTA CARE VA FI PLATITA DE CATRE OPERATOR Autoritatea Contractante (daca C1 > C2)							

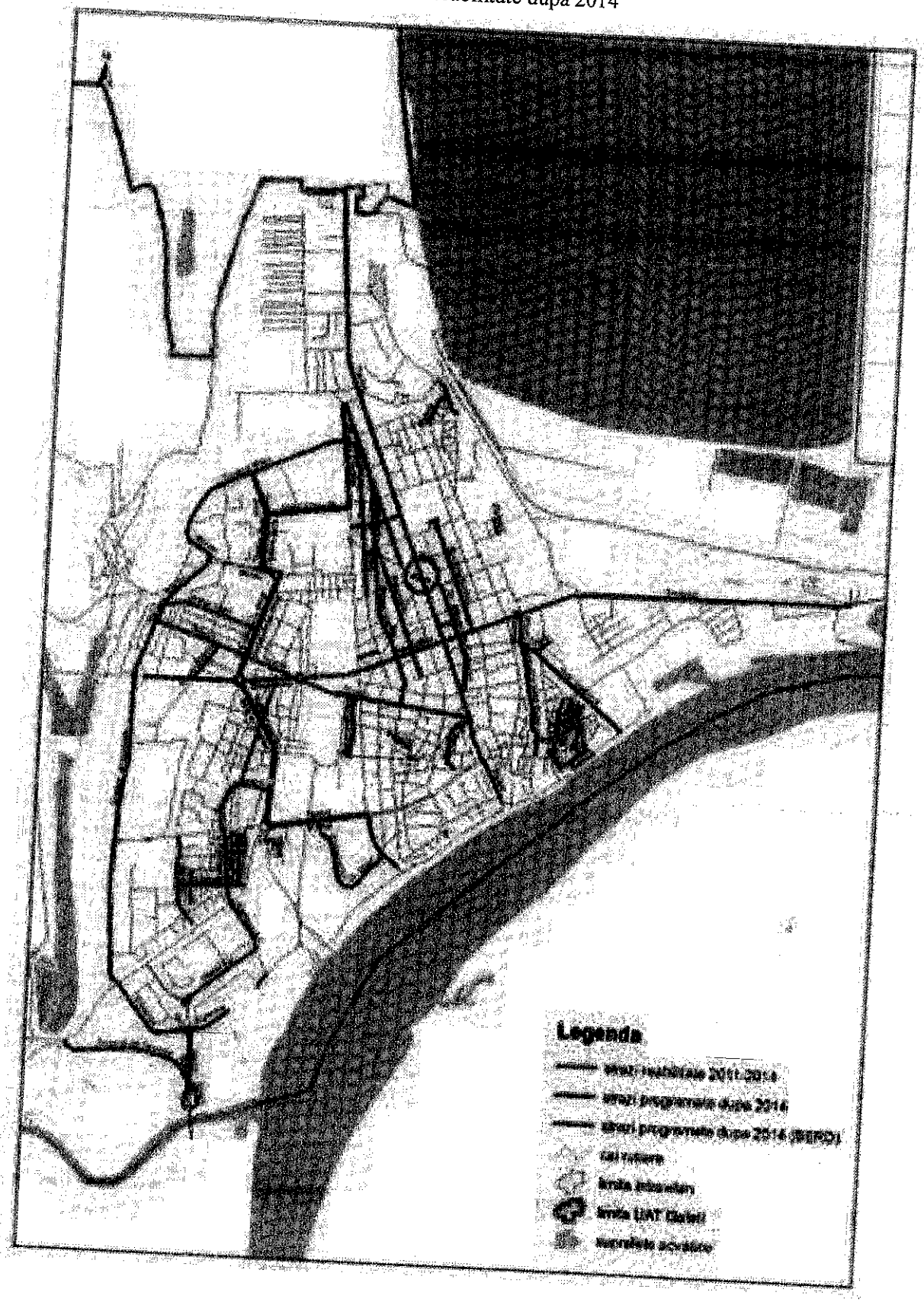
Prezenta Strategie privind transportul public in Municipiul Galati pentru perioada 2014 - 2020 va fi revizuita de cate ori va fi necesar tinand seama de concluziile planului de mobilitate.

Prin implementarea prezentei strategii solutiile propuse vor contribui la asigurarea unui transport durabil, mai sigur, mai curat si mai eficient in municipiu, diminuand totodata efectele negative asupra mediului si controland mai bine situatiile potential periculoase, prin reducerea poluarii mediului, prin ajutarea calatorilor sa evite aglomeratiile si traseele inutile, prin optimizarea capacitatii infrastructurii existente si prin incurajarea utilizarii de mijloace de transport mai durabile.

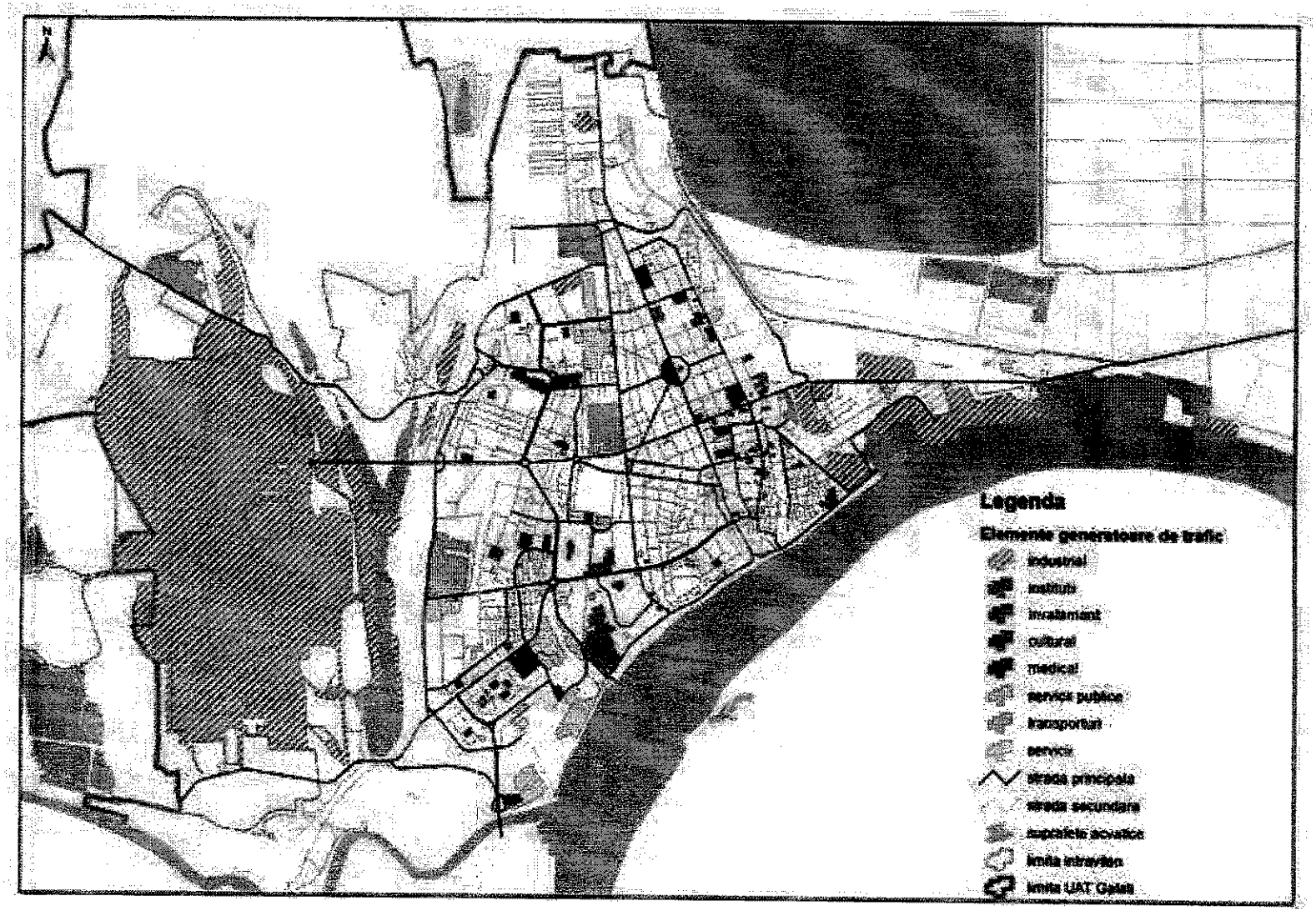
Harta trasee transport urban



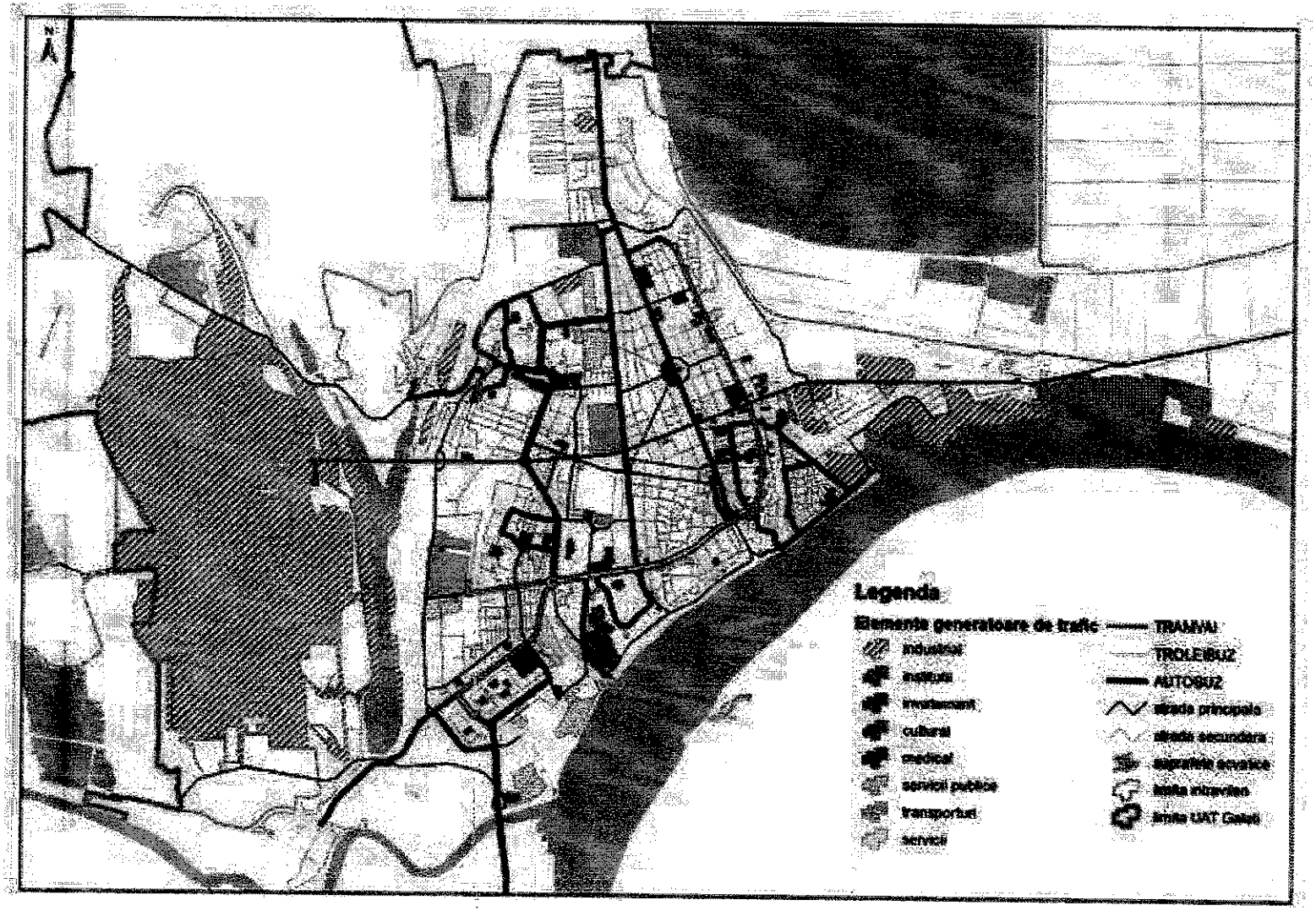
Harta trasee reabilitate si care urmeaza a fi reabilitate dupa 2014



Harta elemente generatoare de trafic



Harta trasee transport urban si elemente generatoare de trafic



TRASEE ACTUALE

Transurb S.A.

Autobuze 19 Trasee:

- **Traseul nr. 8 barat: Piata Centrala** – Str. Traian – Str. Basarabiei – Str. Calea Prutului – Port Bazinul Nou – **Agrogal;Frecventa : Program afisat**
- **Traseul nr. 9 : Cimitir Sf. Lazar** – Str. Prel. Brailei – Brailei – Domneasca – Garii – **Gara CFR** (si retur pe Str. Garii – Balcescu);**Frecventa : 20 min.**
- **Traseul nr. 10** : **Dimitrie Cantemir** – Bld. Galati – Dunarea – Instructiei – Otelarilor – Stadionului – Brailei – Reg. 11 Siret – Brailei – Navelor – Portului – **INTFOR** (si retur);**Frecventa : 25 min.**
- **Traseul nr. 11 : Micro 38 b** – Str. I. Fernic – Centura – T. Vuia – 1 Dec. 1918 – Siderurgistilor – Brailei – Domneasca – Garii – Balcescu – Eroilor – Traian – **Piata Centrala** (si retur pe Eroilor – Balcescu – Brailei - … - Milcov);**Frecventa : 7 min.**
- **Traseul nr. 12 : Piata Centrala** – Str. Sf. Spiridon – Brailei – G. Cosbuc – Al. Macelaru – Traian – **Metro** (si retur);**Frecventa : 35 min.**
- **Traseul nr. 15 : Piata Centrala** – str.Sf.Spiridon – str.Brailei – str.Navelor – str.Portului – **INTFOR** – str.Ana Ipatescu – str. Al. Moruzzi (Spital CFR) – str. Dogariei – str. Portului – str. Navelor – str. Domneasca – str. Eroilor – str. Traian – **Piata Centrala.;Frecventa : 30 min.**
- **Traseul nr. 16 : Trecere Bac** – Bld Marii Uniri – Saturn – Regiment 11 Siret – Brailei – Prel. Traian – **Piata Centrala;** (si retur pe Str. Sf. Spiridon);**Frecventa : 30 min.**
- **Traseul nr. 17 : Dimitrie Cantemir** – Bld. Galati – Str. Otelarilor – Brailei – Siderurgistilor – 1 Dec. 1918 – T. Vuia – H. Coanda – G. Cosbuc – Al. Macelaru – Traian – **Metro** (si retur);**Frecventa : 25 min.**
- **Traseul nr. 19 : Complex Siret** – Str. Lebedei – Ghe. Asachi – Siderurgistilor – Brailei – Reg. 11 Siret – Brailei – Domneasca – **Gradina Publica** (si retur pe Str. Garii – Balcescu -…- Ghe. Doja – Brandusei);**Frecventa : 15 min.**
- **Traseul nr. 20 : Complex Siret** – Str. Lebedei – Ghe. Asachi – Siderurgistilor – Brailei – Domneasca – Garii – **Gara CFR** (si retur pe Str. Garii – Balcescu -…- Ghe. Doja – Brandusei);**Frecventa : 13 min.**
- **Traseul nr. 22 : Micro 40** – 1 Dec. 1918 – Siderurgistilor – Brailei – Domneasca – Garii – **Gara CFR** (si retur pe Str. N. Balcescu);**Frecventa : 10 min.**
- **Traseul nr. 25 : Filesti** – Calea Smardan – N. Mantu – Feroviarilor - 9 Mai 1945 - Feroviarilor – Milcov – **Micro 40** (si retur); **Frecventa : 30 min.**
- **Traseul nr. 26 : Micro 38 b** – Str. I. Fernic – Centura – T. Vuia – H. Coanda – G. Cosbuc – Al. Macelaru – Traian – Prundului – Domneasca – Garii – **Gara CFR** (si retur pe T. Vuia – Milcov);**Frecventa : 14 min.**
- **Traseul nr. 29 : Micro 19** – Str. Otelarilor – Galati – Dunarea – Brailei – Reg. 11 Siret – Brailei – Domneasca – Navelor – Str. G. Enescu – Str. Dogariei – Moruzzi – Ana Ipatescu – **Gara CFR** (si retur pe … - str. Mavromol – Balcescu -); **Frecventa : 33 min.**
- **Traseul nr. 31 : Micro 19** – Str. Otelarilor – Brailei – **Gara Barbosi;Frecventa : 30 min.**
- **Traseul nr. 34 : Micro 38 b** – Str. I. Fernic – Centura – T. Vuia – H. Coanda – G. Cosbuc – Brailei –Domneasca - Navelor – Portului – **INTFOR** (si retur pe Domneasca – Mavromol – Balcescu …… - H. Coanda – T. Vuia - Milcov); **Frecventa : 22 min.**
- **Traseul nr. 35 : Piata Centrala** – Str. Traian – **Metro** (si retur);**Frecventa : 30 min.**
- **Traseul nr. 105** : **Micro 19** – Str. Otelarilor – Brailei – Domneasca – **Gradina Publica** (si retur pe Str. Garii – N. Balcescu);**Frecventa : 4 min.**
- **Traseul nr. 106** : **Cimitir Sf. Lazar** – Str. Prel. Brailei - Brailei – Domneasca – **Gradina Publica** (si retur pe Str. Garii – N. Balcescu);**Frecventa : 27 min.**

Nr. de vehicule / traseu

- **Traseul nr. 8 barat: 1 buc.**
- **Traseul nr. 9 : 3 buc.**
- **Traseul nr. 10 : 4 buc.**
- **Traseul nr. 11 : 10 buc.**
- **Traseul nr. 12 : 2 buc.**
- **Traseul nr. 15 : 1 buc.**
- **Traseul nr. 16 : 2 buc.**
- **Traseul nr. 17 : 4 buc.**
- **Traseul nr. 19 : 4 buc.**
- **Traseul nr. 20 : 4 buc.**
- **Traseul nr. 22 : 6 buc.**
- **Traseul nr. 25 : 1 buc.**
- **Traseul nr. 26 : 4 buc.**
- **Traseul nr. 29 : 2 buc.**
- **Traseul nr. 31 : 1 buc.**
- **Traseul nr. 34 : 3 buc.**
- **Traseul nr. 35 : 2 buc.**
- **Traseul nr. 105 : 12 buc.**
- **Traseul nr. 106 : 2 buc.**

TOTAL : 68 buc.

Tramvaie: 10 trasee

- **Traseul nr. 1 : Comat** – Str. H. Coanda – T. Vuia – 1 Dec. 1918– Strada Combinatului – **Arcelor Mittal** (si retur); - Suspendat
- **Traseul nr. 3 : Micro 19** – Str. Otelarilor – Stadionului – Frunzei – Gh. Asachi – Siderurgistilor – Strada Combinatului – **Arcelor Mittal** (si retur); - Suspendat
- **Traseul nr. 5 : Micro 19** – Str. Otelarilor – Stadionului – Frunzei – Gh. Asachi – Siderurgistilor – Anghel Saligny – Basarabiei – Calea Prutului – **Bazinul Nou** (si retur); - Suspendat
- **Traseul nr. 7 : Micro 19** – Str. Otelarilor – Stadionului – Frunzei – Gh. Asachi – Siderurgistilor – Anghel Saligny – Basarabiei – Traian – **Piata Centrala** (si retur); - Suspendat – Asigurat cu autobuz
- **Traseul nr. 8 : Piata Centrala** – Str. Traian – Basarabiei – Calea Prutului – **Bazinul Nou** (si retur); - Suspendat – Asigurat cu autobuz
- **Traseul nr. 39 : Micro 19** - Str. Otelarilor – Stadionului – Frunzei – Gh. Asachi – Siderurgistilor – 1 Dec. 1918 – T. Vuia – H. Coanda – G. Cosbuc – Stefan cel Mare – **Cimitir Israelit** (si retur);
- **Traseul nr. 36 : Comat** – Str. H. Coanda – T. Vuia – 1 Dec. 1918 – Tecuci – Basarabiei – M. Bravu – Garii – **Gara CFR** (si retur); - Suspendat – Asigurat cu autobuz
- **Traseul nr. 42 : Comat** – Str. H. Coanda – T. Vuia – 1 Dec. 1918 – 1 Mai – Basarabiei – Calea Prutului – Bazinul Nou (si retur); - Suspendat
- **Traseul nr. 44 : Comat** - Str. H. Coanda – Traian Vuia – 1 Dec. 1918 – Tecuci – Basarabiei – Traian – **Piata Centrala** (si retur); - Suspendat
- **Traseul nr. 46 : Arcelor Mittal** – Str. Combinatului – Basarabiei – **I.C. Frimu** (si retur); - Suspendat

Troleibuze 2 Trasee:

- **Traseul nr. 102** : **Micro 19** – Str. Otelarilor – Brailei – Domneasca – **Parc CFR** (si retur);
- **Traseul nr. 104** : **Cimitir Sf. Lazar** – Str. Prel. Brailei - Brailei – Domneasca – **Parc CFR** (si retur);

Troleibuze

- 102..... 10 buc.

- 104..... 2 buc.

TOTAL : 12 BUC.

Operatori privati

Microbuze : 11 trasee

- **Traseul nr. 60 : Billa 1** – Str. Otelarilor – Galati – Dunarea – Brailei –Otelarilor – Stadionului – Brailei – Reg. 11 Siret – Brailei – Domneasca – **Parc CFR** (si retur pe Str. Garii – Balcescu);
- **Traseul nr. 61 : Billa 1** – Str. Otelarilor – Galati – Dunarea – Brailei –Otelarilor – Stadionului – Brailei – Domneasca – Navelor – Portului – Gara nr. 8 – Moruzzi – Pescari - **Damen** (si retur pe Str. Domneasca – Mavromol – Balcescu);
- **Traseul nr. 62: Real** – Selgros – Danubius – Str. Galati – Otelarilor – Stadionului – Brailei – Prelungirea Traian – **Piata Centrala** (si retur pe Str. Sf. Spiridon);
- **Traseul nr. 63 : Billa 1** – Str. Otelarilor – Brailei – Centura – Oltului – Prel. Brailei – Ghe. Asachi – A. Saligny – Siderurgistilor – 1 Dec. 1918 – T. Vuia – H. Coanda – G. Cosbuc – **Stefan cel Mare** – (si retur);
- **Traseul nr. 64 : Billa 1** – Str. Otelarilor – Galati – Dunarea – Brailei –Otelarilor – Stadionului – Brailei – Domneasca – Garii – **Gara CFR** (si retur pe Str. Garii – Balcescu);
- **Traseul nr. 68 : ADP** – Str. H. Coanda – T. Vuia – 1 Dec. 1918 – A. Vlaicu – Alba Iulia – Nae Leonard – Ghe. Doja – G. Cosbuc – Brailei - Domneasca – Navelor – Portului – Gara nr. 8 – Moruzzi – Pescari - **Damen** (si retur pe Str. Domneasca – Mavromol – Balcescu);
- **Traseul nr. 75 : Billa 2** – Str. Milcov – Petrinni – I. Fernic – Centura – T. Vuia – 1 Dec. 1918 – Siderurgistilor – Brailei – Garii – **Gara CFR** (si retur pe Str. Garii – Balcescu);
- **Traseul nr. 76 : ADP** – Str. H. Coanda – T. Vuia – 1 Dec. 1918 – Siderurgistilor – Brailei – Domneasca – Prundului – Traian – Al. Macelaru – G. Cosbuc – **ADP;**
- **Traseul nr. 77 : ADP** – Str. H. Coanda – T. Vuia – 1 Dec. 1918 – Siderurgistilor – Brailei – Prel. Traian – Piata Centrala (si retur pe Str. Sf. Spiridon).
- **Traseul nr. 79 : ADP** – Str. G. Cosbuc – Al. Macelaru – Traian – Prundului – Domneasca – Garii – N. Balcescu – Brailei – Siderurgistilor – 1 Dec. 1918 – T. Vuia – H. Coanda – **ADP;**
- **Traseul nr. 84 : Real** – Selgros – Danubius – Str.Galati – Otelarilor – Stadionului – Brailei – Siderurgistilor – 1 Dec. 1918 – T. Vuia – H. Coanda - Cosbuc – **Stefan cel Mare** (si retur);

1. **Numarul si denumirea traseelor:**

- traseul nr.60 : Parc CFR – Cartier Dunarea;
- traseul nr.61 : Damen – Cartier Dunarea;
- traseul nr.62 : Real – Piata Centrala;
- traseul nr.63 : Stefan cel Mare – Billa 1;
- traseul nr.64 : Gara CFR – Billa 1;
- traseul nr.68 : ADP – Damen;
- traseul nr.75 : Micro 39 – Gara CFR;
- traseul nr.76 : ADP – Tiglina I – Parc CFR – ADP (circular);
- traseul nr.77 : ADP – Piata Centrala;
- traseul nr.79 : ADP – Parc CFR – Tiglina II – ADP (circular);
- traseul nr.84 : Real – Stefan cel Mare

2. **Operatorii care au in concesiune traseul:**

- S.C. Transcris SRL – traseul nr.60;
- S.C. Transdan SRL – traseul nr. 61;
- S.C. Relajcar SRL – traseul nr. 62 si traseul nr. 64;
- S.C. Comsamo SRL – traseul nr.63 si traseul nr.77;
- S.C. Andry SRL – traseul nr.68;
- S.C. Sogitour SRL – traseul nr.75;
- S.C. Badilas COM SNC – traseul nr.76;
- S.C ACJ Globe Tour SRL - traseul nr.79 si traseul nr.84.

3. **Numarul de vehicule proprietate sau leasing (nu sunt acceptate cele inchiriate):**

- S.C. Transcris SRL – 25 vehicule;
- S.C. Transdan SRL – 10 vehicule;
- S.C. Relajcar SRL – 15 vehicule si 10 vehicule;
- S.C. Comsamo SRL – 30 vehicule si 15 vehicule;
- S.C. Andry SRL – 15 vehicule;
- S.C. Sogitour SRL – 10 vehicule;
- S.C. Badilas COM SNC – 15 vehicule;
- S.C ACJ Globe Tour SRL - 15 vehicule si 10 vehicule;

Nota: 1.Vechimea parcului de microbuze este de 4,6 ani;
2. La numarul de vehicule active din tabelele de mai sus se adauga 20% vehicule de rezerva (34 vehicule)

CENTRALIZATOR TRASEE PROPUNERI
30.06.2014

Autobuze – trase principale

- **Traseul nr. 11 : Micro 13b** – I. Fernic – Centura – T. Vuia – 1 Dec. 1918 – Siderurgistilor – Brailei – Domneasca – Gradina Publica (si retur pe Garii – N.Balcescu – Brailei...);

- **Traseul nr. 29 : Gara CFR** – A. Ipatescu – Portului – Dogariei – Alex. Moruzzi – A. Ipatescu – Garii – Mihai Bravu – Basarabiei – Siderurgistilor – Inelul de Rocada – Brailei – Stadionului – Otelarilor – Galati – Dunarea – Brailei si retur;

- **Traseul nr. 9: Gara CFR** – Garii – Mihai Bravu – Basarabiei – Nae Leonard – Gh. Doja – Brandusei – Lebedei – Gh. Asachi – Prelungirea Brailei – Cimitir Sf. Lazar si retur;

- **Traseul nr. 22: Micro 13B** – Ionel Fernic – Drumul Viilor – Traian Vuia – Milcov – 1 Decembrie 1918 – Tecuci – Basarabiei – Mihai bravu – Garii – Ana Ipatescu – Portului – Dogariei – Alex. Moruzzi – Ana Ipatescu – Garii – Mihai Bravu – si retur;

- **Traseul nr. 34: Metro** – Traian – Alex. Macelaru – Cosbuc – Mall – Cosbuc – Brailei – Inelul de Rocada – Brailei – Reg. 11 Siret – Cosbuc si retur;

- **Traseul nr. 35: Bariera Traian** – Traian – Prelungirea Traian – b-dul Marii Uniri – Portului – Navrom si retur;

- **Traseul nr. 31: Gara Barbosi** – Brailei – Otelarilor – Galati – Cartierul Dimitrie Cantemir si retur;

- **Traseul Auchan 1: Auchan** – Danubius - Galati – Dunarea – Incubatorului – Otelarilor – Stadionului – Brailei – Closca – Saturn – Parc VIP – Reg. 11 Siret – Porumbescu – Alex. Cernat – Armata Poporului – Rosiori – Prelungirea Traian – Elice (si retur ..... Danubius – Selgross – Delfinul – Auchan) ;

- **Traseul Auchan 2: Auchan** – Danubius - Galati – Dunarea – Drumul de Centura – Oltului – Barbosi – Prelungirea Brailei – C. Levaditti – Blaj – Scoala nr. 10 – Gh. Doja – Siderurgistilor – Piata Energiei (si retur ..... Danubius – Selgross – Delfinul – Auchan);

- **Traseul nr. 26: Gara CFR** – Maramures – Alex. Davilla – Mihai Bravu – Basarabiei – Domneasca – Prundului – Traian – Alex. Macelaru – George Cosbuc – Henri Coanda – Traian Vuia – Drumul Viilor – Ionel Fernic – Micro 13B – Milcov – Traian Vuia si retur;

- **Traseul nr. 25: Filesti** – Calea Smardan – Drumul Viilor – Feroviarilor – Milcov – Traian Vuia – Henri Coanda – Mall – Henri Coanda si retur;

- **Traseul nr. 8 barat: Baia Comunala** – Traian – Cerealelor – Basarabiei – Calea Prutului – Agrogal si retur;

Nr. de vehicule propuse / traseu

1. **Traseul nr. 11: 18 aut.**
2. **Traseul nr. 29 : 8 aut.**
3. **Traseul nr. 9 : 6 aut.**
4. **Traseul nr. 22 : 6 aut.**
5. **Traseul nr.34 : 6 aut..**
6. **Traseul nr. 35 : 4 aut.**
7. **Traseul nr. 31: 4 aut.**
8. **Traseul Auchan 1 : 2 aut.**
9. **Traseul Auchan 2 : 2 aut.**
10. **Traseul nr. 26 : 4 aut.**
11. **Traseul nr. 25 : 2 aut.**
12. **Traseul nr. 8 barat: 1 aut.**
13. **Traseul nr. 102: 8 aut.**

Total autobuze active – 71 autobuze

Autobuze – trase secundare

- **Traseul nr. 1: Trecere Bac** – Saturn – Parc VIP – Brailei – Constructorilor – Crizantemelor – Tecuci – Zilei (Piata Centrala) – Movilei – Tecuci si retur;

- **Traseul nr. 2: Gradina Publica** – Bolintineanu – Rizer – Bucovinei – George Cosbuc – Milcov – 1 Decembrie 1918 – Aurel Vlaicu – George Cosbuc – Stelei – Rizer – Bolintineanu – Gradina Publica;

- **Traseul nr. 3: Billa 2** – Milcov – Drumul Viilor – Dr. Petrini – Ionel Fernic – Milcov – 1 Decembrie 1918 – Aurel Vlaicu – Alba Iulia – Nae Leonard – Tecuci – Feroviarilor – 9 Mai 1945 – 13 Decembrie – Feroviarilor – Milcov – Billa 2;

- **Traseul nr. 4: Lidl (Micro 18)** – Vrancei – Brailei – Drumul de Centura – Oltului – Prel. Brailei – Gh. Asachi – A. Saligny – Tecuci – 1 decembrie 1918 – Piata Energiei – Siderurgistilor – A. Saligny si retur;

- **Traseul nr. 5: Damen** – Marinei – Calea Prutului – Mihai Bravu – Alex. Davilla – Maramures – Dogariei – G. Enescu – Portului – Gara nr. 8 – Alex. Moruzzi – Pescari – Damen.

Nr. de vehicule propuse / traseu

1. **Traseul nr. 1: 6 aut.**
2. **Traseul nr. 2 : 4 aut.**
3. **Traseul nr. 3 : 6 aut.**
4. **Traseul nr. 4 : 8 aut.**
5. **Traseul nr. 5 : 3 aut..**

Total autobuze active – 27 autobuze

Propuneri trasee troleibuze (2 trasee)

- **Traseul nr. 102** : **Micro 19** – Str. Otelarilor – Brailei – Domneasca – **Parc CFR** (si retur);
- **Traseul nr. 104** : **Cimitir Sf. Lazar** – Str. Prel. Brailei - Brailei – Domneasca – **Parc CFR** (si retur);

Troleibuze

- 102..... 14 buc.
- 104..... 4 buc.
Total : 18 buc.

Propuneri trasee tramvaie (6 trasee)

- **Traseul nr. 5** : **Micro 19** – Str. Otelarilor – Stadionului – Frunzei – Gh. Asachi – Siderurgistilor – Piata Energiei – Basarabiei – Calea Prutului – **Bazinul Nou** (si retur);
- **Traseul nr. 7** : **Micro 19** – Str. Otelarilor – Stadionului – Frunzei – Gh. Asachi – Siderurgistilor – Piata Energiei – Basarabiei – Traian – **Piata Centrala** (si retur);
- **Traseul nr. 8** : **Piata Centrala** – Str. Traian – Basarabiei – Calea Prutului – **Bazinul Nou** (si retur);
- **Traseul nr. 39** : **Micro 19** - Str. Otelarilor – Stadionului – Frunzei – Gh. Asachi – Siderurgistilor – 1 Dec. 1918 – T. Vuia – H. Coanda – G. Cosbuc – Stefan cel Mare – **Cimitir Israelit** (si retur);
- **Traseul nr. 42** : **Comat** – Str. H. Coanda – T. Vuia – 1 Dec. 1918 – Piata Energiei – Basarabiei – Calea Prutului – Bazinul Nou (si retur);
- **Traseul nr. 44** : **Comat** - Str. H. Coanda – Traian Vuia – 1 Dec. 1918 – Piata Energiei – Basarabiei – Traian – **Piata Centrala** (si retur);

Tramvaie

- 5..... 6 buc.
- 7..... 6 buc.
- 8..... 2 buc.
- 39..... 16 buc.
- 42..... 6 buc.
- 44..... 6 buc.
Total : 42 buc.

PRESEDINTE DE SEDINTA,
VICTOR DOBREA