

nivelului de siguranță și eficiență în circulație și exploatare al rețelei de transport, etc.)

- **Investiții destinate transportului electric și nemotorizat** (ex. construire infrastructură necesară transportului electric (inclusiv stații de alimentare a automobilelor electrice); construirea/ modernizarea/ reabilitarea pistelor/ traseelor pentru bicicliști și a infrastructurii tehnice aferente (puncte de închiriere, sisteme de parcaj pentru biciclete etc); crearea de zone și trasee pietonale, inclusiv măsuri de reducere a traficului auto în anumite zone, etc.)
- **Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană** (ex. realizarea de sisteme de monitorizare video bazat pe instrumente inovative și eficiente de management al traficului; realizarea sistemelor de tip park and ride; realizarea de perdele forestiere - alineamente de arbori (cu capacitate mare de retenție a CO₂);

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

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

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

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

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

Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013–2020–2030 urmează prescripțiile metodologice ale Comisiei Europene și reprezintă un proiect comun al Guvernului României, prin Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, și al Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare, prin Centrul Național pentru Dezvoltare Durabilă. Strategia stabilește obiective concrete pentru trecerea, într-un interval de timp rezonabil și realist, la un nou model de dezvoltare propriu Uniunii Europene și larg împărtășit pe plan mondial – cel al dezvoltării durabile, orientat spre îmbunătățirea continuă a vieții oamenilor și a relațiilor dintre ei în armonie cu mediul natural. Orizontul 2020 vizează atingerea nivelului mediu actual al țărilor Uniunii Europene la principalii indicatori ai dezvoltării durabile iar Orizontul 2030, apropierea semnificativă a României de nivelul mediu din acel an al țărilor UE. Îndeplinirea acestor obiective strategice va asigura, pe termen mediu și lung, o creștere economică ridicată și, în consecință, o reducere substanțială a decalajelor economico-sociale dintre România și celelalte state membre ale UE.

Strategia națională privind schimbările climatice 2013-2020, abordează în două părți distincte: procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în vederea atingerii obiectivelor naționale asumate, și adaptarea la efectele schimbărilor climatice, ținând cont de politica Uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice și de documentele relevante elaborate la nivel european și menționate anterior, precum și de experiența și cunoștințele dobândite în cadrul unor acțiuni de colaborare cu parteneri din străinătate și instituții internaționale de prestigiu. Obiectivul în domeniul legat de Transport îl reprezintă

dezvoltarea unui sistem durabil care să îmbunătățească coeziunea socială, accesul în zonele periferice, reducerea impactului asupra mediului, inclusiv reducerea de emisii de gaze cu efect de seră, care să promoveze competitivitatea economică prin îmbunătățirea infrastructurii, asigurarea unui mix optim de combustibil precum utilizarea biocombustibililor din plante regenerabile și utilizarea tehnologiei informației și comunicațiilor în vederea eficientizării sectorului. Reducerea emisiilor de CO₂ provenite din transport trebuie să fie realizată printr-o abordare integrată, eficientă din punct de vedere al costurilor, care combină inovația din domeniul tehnologiei de propulsie a autovehiculelor și utilizarea biocombustibililor cu eforturile depuse de factorii de decizie și a consumatorilor privind adoptarea unei noi atitudini în ceea ce privește dezvoltarea acestui sector economic. La nivelul anului 2030 se preconizează o reducere de 20% a emisiilor de GES comparativ cu nivelul din 2008 și cu 60% în anul 2050 comparativ cu nivelul de emisii din anul 1990, conf. Carta Albă a Transporturilor 2050 - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, elaborată de Comisia Europeană.

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

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

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

Sistemul de transport public (călători) desemnează transportul public global, incluzând rețeaua de transport public, cadrul instituțional și de reglementare. Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul autovehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, conform unui program de transport. Serviciul este definit de art. 2 litera a) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, drept serviciul de interes economic general,

prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu în Aria Serviciului, potrivit Programului de Transport și Traseelor atribuite.

Aria Serviciului, în contextul prezentului studiu de oportunitate înseamnă raza administrativ-teritorială a municipiului Miercurea Ciuc.

Rețeaua de transport public (călători) desemnează global toate instalațiile conținând mijloacele și echipamentul necesar pentru transportul călătorilor: cadrul infrastructural, structura (numărul și tipul liniilor, rutele), exploatarea (frecvența, amplitudinea), vehiculele.

Deplasare: transportul de la origine la destinație (din ușă în ușă) care folosesc unul sau mai multe mijloace de transport. O deplasare poate fi compusă din una sau mai multe călătorii.

Călătorii: transportul cu un singur mijloc de transport din stație în stație fără transfer, una sau mai multe călătorii generează o deplasare.

Sistemul de taxare reprezintă biletul fizic, oferta comercială și toate dispozitivele (fixe, mobile și portabile) și procedurile comerciale conexe utilizate de către operatorul de transport public sau de către autoritate, pentru colectarea taxelor de transport și furnizarea de statistici și rapoarte cu privire la traficul călătorilor.

Sunt luate în considerare două "evoluții" ale sistemului de taxare:

Sistem de taxare integrat înseamnă:

1. un sistem de taxare care utilizează un suport fizic unic (de ex. hârtie, electronic) pentru întreaga ofertă a tuturor operatorilor/rețelelor de transport public dintr-o zonă/regiune metropolitană.
2. existența unei baze de date comune și a unui instrument automat capabil să genereze echilibrul dintre serviciile de transport vândute și cele efectiv prestate de către fiecare operator.

Titlurile electronice de călătorie înseamnă un sistem de taxare bazat pe tehnologia electronică și IT: suporturile fizice ale biletelor (de ex. SmartCard, SmartPhone, NFC), dispozitivele specifice (mașini care emit biletele, validatoare, mașini portabile de control) și aplicații IT (baze de date, front office, back office, instrumente de raportare, casa de compensare), dispozitive de comunicare. Prin intermediul titlurilor electronice de călătorie Municipality poate controla volumul de călători și poate avea un management transparent al veniturilor operatorilor de transport public.

Oferta tarifară reprezintă toate produsele (pozițiile tarifare) oferite publicului, care vor fi utilizate în sistemul de taxare: bilet unic, abonament, abonament fracționat, portofel electronic, etc.

Autobuzul standard: un vehicul rutier dedicat transportului călătorilor, în care aceștia pot sta jos sau în picioare. Un autobuz standard are între 11 și 14 m lungime și poate transporta 70 – 110 călători.

Microbuzul: un autobuz care are între 4-9 m lungime și poate transporta între 8-30 călători.

Autobuzele de dimensiuni medii: un autobuz cu o lungime între 8-11 m care poate transporta 70-80 călători.

Autobuz articulat: un autobuz articulat este compus din două secțiuni rigide legate între ele de un burduf. Capacitatea sa variază de la 150 la 250 călători și are între 17-24 m lungime.

Autobuz convențional: un autobuz acționat de un motor diesel.

Conform Legii nr. 92/2007, serviciile de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport, formează **Sistemul de Transport Public**.

Infrastructura tehnico-edilitară include:

- construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcare mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare etc.;
- dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare;
- calea de rulare a tramvaielor și a metroului;
- echipamente, mijloace specifice de transport, cabluri și elemente de susținere, în cazul transportului pe cablu;
- rețele electrice de contact pentru tramvaie, troleibuze, metrou și pentru transportul pe cablu;
- sistemul energetic de alimentare a rețelilor de contact electrice, stații de transformare-redresare, sisteme de conectare, racorduri de alimentare aferente rețelilor de contact;
- rețeaua de drumuri, tuneluri, căi navigabile, galerii și stații de metrou, precum și construcții și instalații aferente;
- amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare-debarcare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie;
- autogări și terminale pentru îmbarcare, debarcare sau schimb de călători;
- gări fluviale.

Prin mijloace de transport destinate Transportului Public se înțelege:

- autobuze - autovehicule destinate și echipate pentru transportul de persoane și al bagajelor acestora, așa cum sunt definite în OG 27/2011;
- autobuze urbane;
- tramvaie;
- troleibuze;
- trenuri de metrou;

- mijloace specifice de transport, în cazul transportului pe cablu;
- autoturisme;
- nave de transport de pasageri sau mărfuri pe căile navigabile interioare.

3.1 Aria teritorială și organizarea rețelei rutiere

Municipiul Miercurea Ciuc, reședința județului Harghita, se află la intersecția paralelei 46°21' latitudine nordică cu meridianul de 25°48' longitudine estică, are o suprafață de 161 km², din care suprafața urbană de 17,05 km² și o populație, conform recensământului din 2011, de 38.966 locuitori. La sfârșitul anului 2016, conform datelor Institutului Național de Statistică, populația municipiului era de 42.130 locuitori, în creștere cu 8,6 % față de 2011. La 1 ianuarie 2018, populația raportată de Institutul Național de Statistică pentru municipiul Miercurea Ciuc era de 41.793 locuitori.

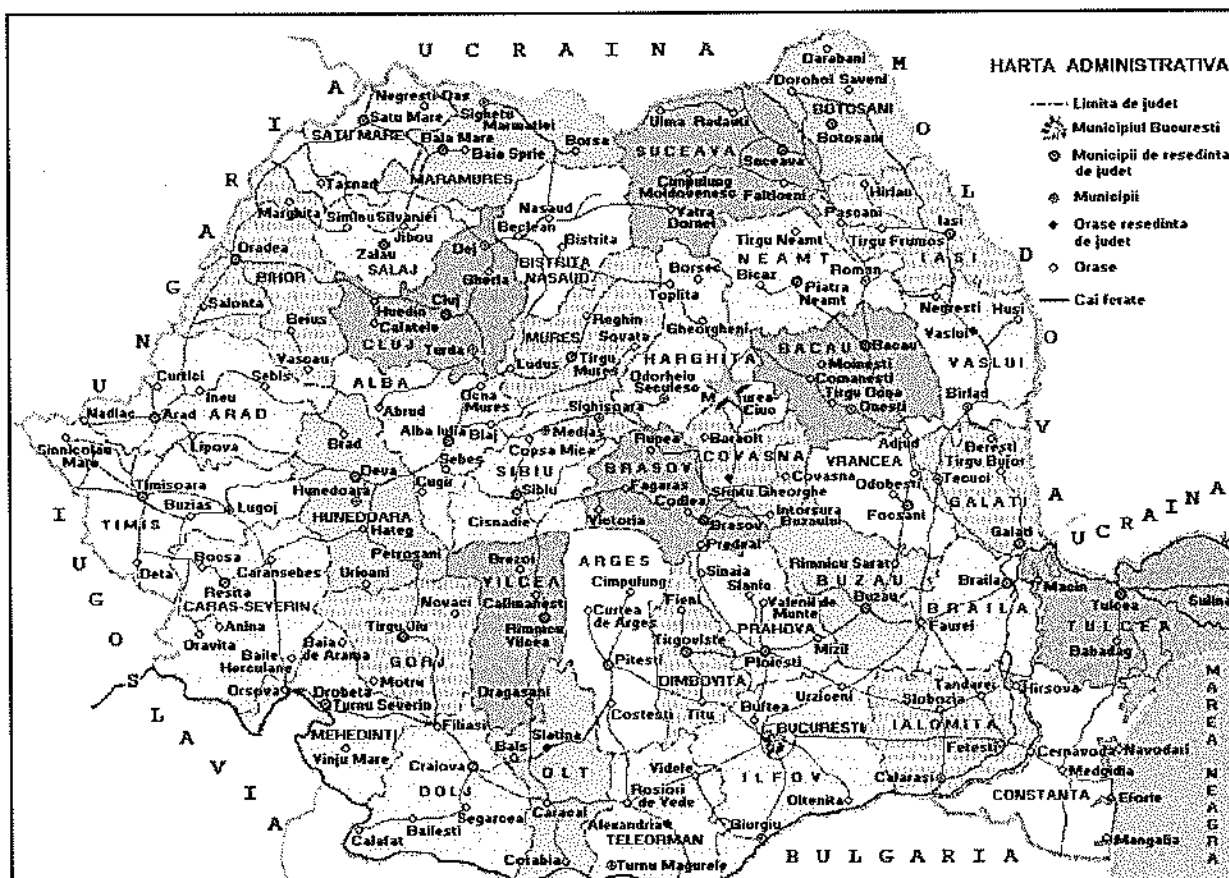


Figura 2 Localizarea Mun. Miercurea Ciuc la nivel național

Județul Harghita

0 4 8 12 16 20 Km

- Stațiuni balneoclimaterice
- Izvoare - ape minerale
- Pășuni turistice (camping, hore)
- Cabane
- Monumente ale naturii
- Artă populară
- Rezervații
- Monumente istorice
- Căzile
- Vestigii istorice (ruine, cetăți)
- Muzeu
- Sporturi de iarnă

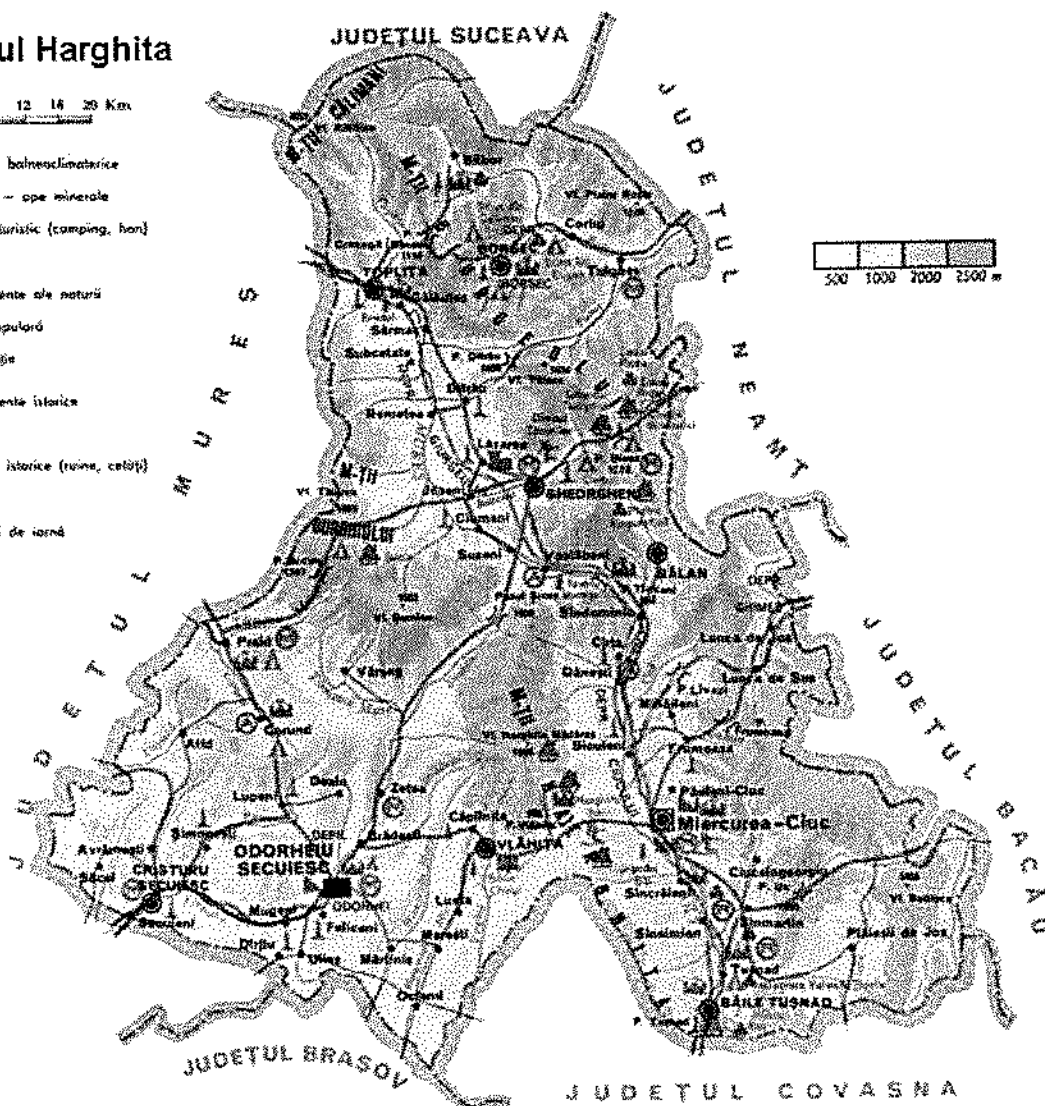


Figura 3 Județul Harghita

Organizarea rețelei rutiere în Municipiul Miercurea Ciuc

Rețeaua rutieră a Municipiului Miercurea Ciuc cuprinde 157 de străzi, cu o lungime totală de 103 km, din care lungime străzi modernizate 84 km (la nivelul anului 2016), conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică.

Tabel 1 Situația străzilor din Mun. Miercurea Ciuc

Județe	Municipii și orașe	Ani				
		Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016
		UM: Km				
		Kilometri	Kilometri	Kilometri	Kilometri	Kilometri
Harghita	83320 MUNICIPIUL MIERCUREA CIUC	103	103	103	103	103

© 1998 - 2018 INSTITUTUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ

Tabel 2 Situația străzilor modernizate din Mun. Miercurea Ciuc

Județe	Municipii și orașe	Ani				
		Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015
		UM: Km				
		Kilometri	Kilometri	Kilometri	Kilometri	Kilometri
Harghita	83320 MUNICIPIUL MIERCUREA CIUC	85	85	85	85	84

© 1998 - 2017 INSTITUTUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ

Orasul este străbătut de 3 drumuri naționale – DN 12, DN 12A și DN 13 care fac legătură cu Transilvania, dar și cu Moldova. Traficul de tranzit ocolește centrul orașului, fiind deviat pe str. Brașovului, str. Harghita și str. Ret.

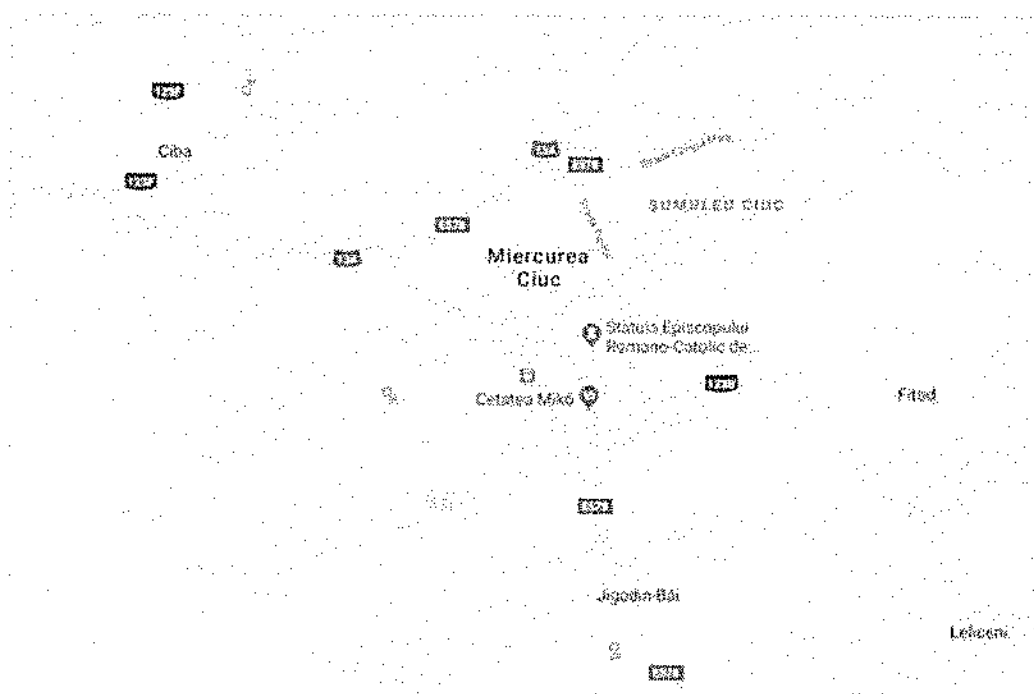


Figura 4 Rețeaua rutieră semnificativă a Mun. Miercurea Ciuc

Rețeaua rutieră a Municipiului Miercurea Ciuc este compusă din artere de circulație de categoria II, III și IV, constatându-se lipsa străzilor de categoria I (magistrale), poate și datorită configurației orașului.

Arterele de penetrație în oraș care fac legătura cu centrul orașului sunt:

- str. Toplița – la nord
- str. Szek – la nord-est
- str. Harghita – la vest
- str. Brașovului – la sud
- str. Lelicieni – la est

Cele mai importante artere care fac legătura între cartierele (zonele) orașului sunt:

- str. Kossuth Lajos
- str. Iancu de Hunedoara
- bd. Frăției
- bd. Timișoara
- str. Zsogodi Nagy Imre
- str. Jigodin
- str. Lunca Mare

O parte din rețeaua de drumuri din Miercurea Ciuc se află în administrarea companiei naționale de profil (CNAIR). În această situație se află și drumul E578, al cărui reabilitare a

fost realizată de CNAIR, iar elementul de infrastructura va putea intra în administrarea municipiului cel târziu în anul 2018.

Datorită drumurilor principale 12, 12A și 13, centrul orașului este evitat de traficul de tranzit.

Vechea stradă principală a fost transformată în zonă pietonală (str. Petőfi Sándor). La fel a fost descărcată de sarcină și B-dul Timișoarei în direcția nord-sud, datorită faptului că traficul de tranzit evită centrul orașului din cele două părți și direcții.

Partea vestică al orașului este traversată de linia de cale ferată Brașov – Siculeni, având un sever efect izolator.

Accesul în localitatea Harghita Băi, localitate componentă a municipiului Miercurea Ciuc se face prin drumul DJ 138A care se desprinde din 13A.

➤ Străzile cu acces prin puncte de penetrație în Municipiul Miercurea Ciuc sunt:

- str. Toplița (nord-centru)
- str. Szék (nord-est-centru)
- str. Harghita (vest-centru)
- str. Brașovului (sud-centru)
- str. Lelicieni (est-centru)

Străzile cu acces prin puncte de penetrație sunt într-o stare adecvată, iar str. Harghita și str. Brașovului are un sistem rutier modernizat printr-un proiect CNAIR.

➤ Străzile de legătură între centru și zone/cartiere

- str. Iancu de Hunedoara
- B-dul Frăției
- Timișoarei

➤ Artera principală: str. Kossuth Lajos, tronson Inimii-Timișoarei

➤ Străzile din zona centrală în înțelesul primăriei sunt:

- str. Ghiocilor până la str. Szász Endre
- str. Szász Endre de la intersecția cu str. Ghiocilor până la str. Arsenalului
- str. Arsenalului până la str. Tudor Vladimirescu
- str. Tudor Vladimirescu, de la intersecția cu str. Arsenalului până la str. Bradului
- str. Bradului până la alea Ciocârliei
- alea Ciocârliei
- b-dul Frăției, de la intersecția cu alea Ciocârliei până la str. Iancu de Hunedoara
- str. Iancu de Hunedoara, până la str. Szék
- str. Szék până la str. Lunca Mare
- str. Lunca Mare până la str. Brașovului

- str. Braşovului până la intersecţia cu str. Ghiocelor
- Străzi cu rol multiplu
 - str. Lunca mare:
 - trafic tranzit autoturism
 - accesibilizare zona comercială
 - acces la blocuri
 - fost drum de ocolire
 - str. Poienii:
 - trafic tranzit nord-vest şi nord-sud
 - strada semirurală de origine
 - str. Iancu de Hunedoara:
 - inel interior
 - accesibilizare blocuri
- Alte străzi secundare importante:
 - str. Forrás (Topliţa)
 - str. Zsögödi Nagy Imre şi str. Jigodin (Jigodin)
 - str. Johannes Kajoni (Cioboteni)
- Străzile terţiare are un trafic motorizat foarte mic
- Străzi şi pieţe pietonale:
 - str. Petőfi
 - piaţa Majláth Gusztáv Károly
 - piaţa Libertăţii
- Străzi cu soluţii de calmare traficului deplin:
 - str. Petőfi (Cetăţii - Körösi Csoma Sándor)
 - B-dul Timişoarei (Körösi Csoma Sándor - Libertăţii)
 - str. Gal Sandor
- Străzi cu soluţii de calmare traficului parţial:
 - str. Sadoveanu
 - str. Márton Áron
 - str. Plopilor
 - str. Şumuleu
 - alea Copiilor
 - str. Ciocârliei
 - str. Gabor Aron

Detalierea acestor aspecte permite obţinerea unor informaţii referitoare la reţeaua rutieră a oraşului pe care se desfăşoară activitatea de transport public. Analiza critică a reţelei arată că:

- nu există o centură ocolitoare, iar traficul de tranzit se derulează pe străzi din interiorul municipiului (chiar dacă ocoleşte centrul oraşului);

- trama stradală este formată (cu excepția câtorva străzi) din străzi înguste, cu multe sinuozități, în mare parte improprie circulației autobuzelor de mari dimensiuni, ceea ce conduce la o limitare a posibilităților de alegere a unor trasee.

Sensuri unice

În prezent, în Municipiul Miercurea Ciuc circulația este reglementată prin sensuri unice pe următoarele artere de circulație:

- Strada Câmpul Mic, cu intrare din str. Zsogodi Nagy Imre
- Strada Tineretului, din str. Bolyai la str. Eroilor
- Strada Gabor Aron, din str. Eroilor la str. Bolyai
- Aleea Avântului, din bd. Frăției la str. Bradului
- Aleea Narciselor, din str. Bradului la bd. Frăției
- Strada Eroilor, din str. N. Bălcescu la str. Berzei
- Strada Nicolae Bălcescu
- Strada Mihail Sadoveanu
- Strada Mihai Eminescu
- Piața Libertății, din str. Kossuth Lajos la str. M. Eminescu
- Strada Gal Sandor, din str. Petofi Sandor
- Strada Venczel Jozsef, din str. Petofi Sandor la str. Iancu de Hunedoara
- Strada Ret, de la sensul giratoriu dintre DN 13A cu DN 12A până la intersecția cu str. Patak
- Strada Patak, de la intersecția cu str. Ret, continuând cu strada Forras până la intersecția cu str. Toplița.

Rețeaua de drumuri – cu privire la construcție și tehnică, respectiv starea fizică – arată o imagine diversificată. În centrul orașului există mai multe străzi de calitate, care au fost modernizate în ultimul deceniu, în timp ce unele drumuri și construcții (ex. pasajul CF și drumurile conexe) sunt într-o stare degradată.

Structura rețelei de drumuri facilitează mai degrabă deplasarea motorizată. Arhitectura străzilor, lățimea și amenajarea lor nu stimulează circulația cu o viteză moderată în România, asemenea sisteme nu încurajează traficul pietonal și ciclist, dar în Miercurea Ciuc sunt mai multe investiții deja realizate cu succes într-o direcție favorabilă. Datele indică însă, în contradicție cu cele enunțate mai înainte, că viteza de deplasare a șoferilor din Miercurea Ciuc, este mult mai moderată față de cele înregistrate în alte orașe, datorită și prezenței sporite a poliției rutiere.

Datorită schimbărilor efectuate în rețeaua de drumuri, vechea stradă principală a fost transformată în zonă pietonală (str. Petőfi). La fel a fost descărcată de sarcină și B-dul Timișoarei în direcția nord-sud, datorită faptului că traficul de tranzit evită centrul orașului din cele două părți și direcții.

Partea vestică a orașului este traversată de linia de cale ferată Brașov – Siculeni, având un

sever efect izolator.

În localitate Harghita Băi accesul se face prin DJ138A iar localitatea este accesibilizată și prin drumuri auto forestiere dinspre comuna Ciceu și oraș

Pe teritoriul administrativ UAT Miercurea Ciuc străzile sunt modernizate din POR 2007-2013, iar traficul pe străzile secundare este neglijabil.

3.2 Serviciul de transport public local

Pentru analiza situației actuale a serviciului de transport public local pe raza Municipiului Miercurea Ciuc au fost utilizate mai multe surse de informații, după cum urmează:

- Informațiile furnizate de operatorul de transport și site-ul acestuia;
- Informațiile furnizate de Primăria Miercurea Ciuc și site-ul acesteia;
- Planul de mobilitate Urbana Durabilă al Mun. Miercurea Ciuc, elaborat în anul 2016 de SC PLANIFICATIO DEZVOLTARE SI ENERGIE SRL;
- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană – Miercurea Ciuc 2016-2025;
- Date referitoare la transportul public, cum ar fi: trasee, stații, parc de vehicule, program de circulație etc.;
- Studiu de oportunitate pentru achiziționarea de autobuze ecologice în Municipiul Miercurea Ciuc elaborat în anul 2018 de CERTRANS LEVEL SRL;
- Studiu de trafic în Municipiul Miercurea Ciuc elaborat în anul 2018 de CERTRANS LEVEL SRL;
- Date referitoare la trama stradală.

Luând în considerare repartitia populației Municipiului Miercurea Ciuc și necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, centrele importante din punct de vedere economic și/sau social, dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

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

În prezent, Serviciul de transport public în municipiul Miercurea Ciuc se află sub autoritatea Primăriei Miercurea Ciuc și este asigurat de SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc. Societatea CSIKI TRANS S.R.L. este persoană juridică română, având forma de societate cu răspundere limitată cu asociat unic care își desfășoară activitatea în conformitate cu prevederile actului constitutiv autentificat nr. 1683/28.12.2016. Asociatul unic este reprezentat de Municipiul Miercurea Ciuc prin Consiliul Local al Municipiului Miercurea Ciuc.

Asociatul unic are următoarele atribuții:

- aprobă structura organizatorică a societății, numărul de personal și salariul acestuia, precum și regulamentul interior al societății;
- numește și revocă, în condițiile legii, administratorul societății, organele de control, dacă va fi cazul, stabilește comisionale și indemnizațiile acestora și le dă descărcare de activitate;
- stabilește competențele și responsabilitățile administratorului;
- analizează, modifică și aprobă programul de activitate al societății și bugetul anual de venituri și cheltuieli;
- hotărăște cu privire la contractarea de împrumuturi bancare și acordarea de garanții;
- modifică și aprobă bilanțul, contul de profit și pierderi după aprobarea raportului administratorului; aprobă repartizarea pe destinații a profitului net;
- decide atât majorarea cât și reducerea capitalului social și în privința cesiunii părților sociale;
- decide în privința modificărilor aduse actului constitutiv;
- decide referitor la întreprinderea de noi investiții majore;
- hotărăște modalitățile de evaluare pentru determinarea valorii patrimoniului societății;
- hotărăște asupra modificării obiectului de activitate sau a sediului social;
- hotărăște cu privire la înființarea de filiale, sucursale, puncte de lucru și agenții;
- hotărăște cu privire la furnizarea, divizarea, dizolvarea și lichidarea societății;
- hotărăște asupra oricăror altor probleme ce intră în componența sa, potrivit legii sau a actului constitutiv.

Interesele unității administrativ-teritoriale în Societatea CSIKI TRANS S.R.L. sunt reprezentate de membrii împuterniciți ai Consiliului Local al Municipiului Miercurea Ciuc.

Activitatea de transport local se desfășoară conform prevederilor Contractului de delegare prin concesiune a serviciului de transport public local nr.16/2013, modalitatea de concesiune fiind delegarea directă a gestiunii pe o perioadă de 6 ani.

Date de identificare a operatorului de transport

Denumirea: SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc

Forma juridică: societate cu răspundere limitată

Nr. de ordine în Registrul Comerțului: J19/21 /2010

Cod Unic de Înregistrare: 26416163

Adresa: Miercurea Ciuc, str. Braşovului nr. 3, e-mail: office@csiki-trans.ro website: <http://csiki-trans.ro>

Sediul social: SC CSIKI TRANS SRL este situată în municipiul Miercurea Ciuc şi are următoarele date de contact: telefon: (+40) 736-004.343; fax: (+40) 372-155.955

Punct de lucru: Dispecerat Auto la adresa Miercurea Ciuc, str. Mihail Sadoveanu nr. 35, judeţul Harghita.

Sectorul de activitate principal: Cod CAEN 5221- ACTIVITĂŢI DE SERVICII ANEXE PENTRU TRANSPORTURI TERESTRE

Activitatea SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc se desfăşoară pe raza municipiului Miercurea Ciuc şi în zonele industriale.

Prestaţia efectuată de SC CSIKI TRANS SRL este reglementată de Legea nr. 92/2007 care are ca obiect stabilirea cadrului juridic privind exploatarea, gestionarea, finanţarea şi controlarea funcţionării transportului public de persoane.

SC CSIKI TRANS SRL, operatorul local licenţiat în sfera serviciilor de transport de persoane are ca scop furnizarea serviciilor publice de transport urban şi preorăşenesc în localităţile limitrofe municipiului Miercurea Ciuc şi îşi desfăşoară activitatea în conformitate cu legile române pe bază de gestiune economică şi autonomie financiară.

Transportul public local de persoane prestat de SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc are următoarele particularităţi:

- este un serviciu de interes şi utilitate publică, cu regim de funcţionare permanent;
- este un serviciu subvenţionat de bugetul local, pentru activitatea de investiţii (alocaţii bugetare) şi indirect subvenţionat prin sumele pe care le încasează pentru serviciul prestat anumitor categorii defavorizate de călători (protecţia socială);
- este un serviciu cu caracter social, având în vedere susţinerea totală sau parţială a costurilor pentru unele categorii sociale defavorizate.

Activitatea de transport public asigură deplasarea locuitorilor la locurile de muncă şi pentru activităţile social-distractive şi de odihnă.

Pentru satisfacerea nevoii de deplasare cu transportul public operatorul de transport exploatează o reţea de transport cu autobuze reprezentând 9 trasee cu o lungime cumulată de 170,9 km.

Parcul circulant este compus din 9 autobuze prezentate în tabelul 3

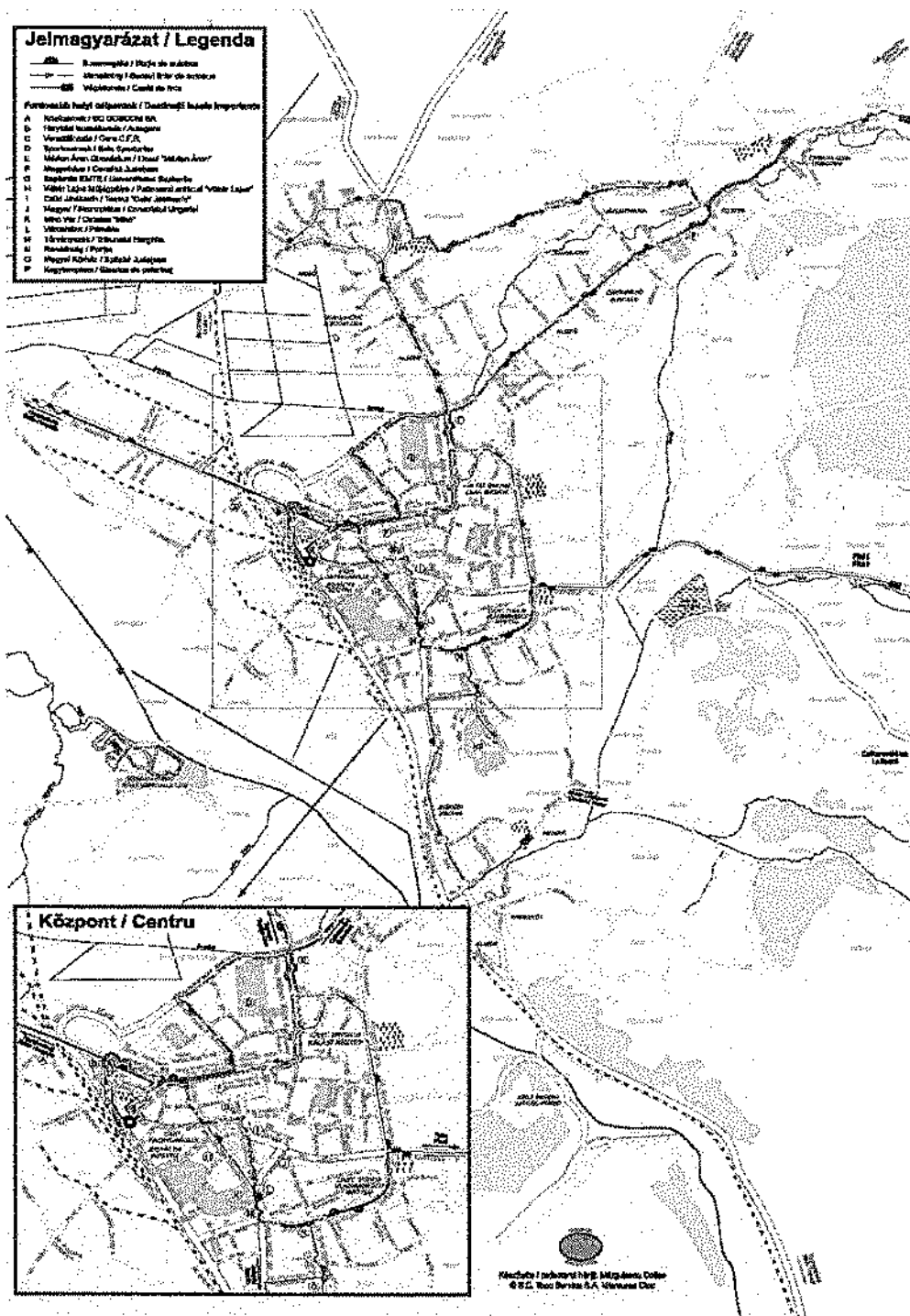
Tabel 3 Situația parcului de autobuze aflat în exploatarea SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc

Nr.crt.	Nr. Inmatriculare	Nr. Inv.	Tip/marca	An fabric.	Norma de poluare	Km. bord	Data punere în func.	durata de amortiz./ani	Cap.cil.	Nr. loc.	Masa tot.
1	HR-07-EKE	2001	MAN/MIDI 469	1995	E1	711301	30.07.2010	36	6871	61	11700
2	HR-07-EKF	2002	MAN/MIDI 469	1995	E1	584305	30.07.2010	36	6871	60	11700
3	HR-07-EKG	2003	MB/SPRINTER 515 CDI	2008	E4	440992	30.07.2010	96	2148	30	5000
4	HR-07-EKD	2004	MB/SPRINTER 515 CDI	2008	E4	441517	30.07.2010	96	2148	30	5000
5	HR-07-FDJ	2005	MB/SPRINTER 515 CDI	2008	E4	456107	30.07.2010	96	2148	30	5000
6	HR-07-FDK	2006	MB/SPRINTER 515 CDI	2008	E4	453074	30.07.2010	96	2148	30	5000
7	HR-08-GUF	2014	VOLVO B6	1999	E2	981893	31.12.2012	36	5480	56	12500
8	HR-08-NNH	2016	VOLVO B6	1997	E2	379486	10.12.2013	48	5480	46	11800
9	HR-09-BKO	2020	VOLVO B6	1999	E2	595020	30.03.2016	48	5480	56	12500

Structura rețelei de trasee de transport public

Astfel, traseele aflate în exploatare în prezent sunt:

- Linia 1 (linia roșie) – Gara – Parcul de locuit Natur – Gara
- Linia 2 (linia galbena) – Gara – Băile Jigodin – Gara
- Linia 3 (linia verde) – Gara – Casa de Cultură – Gara
- Linia 4 (linia mov) – Gara – Cioboteni – Gara
- Linia 5 (linia albastră) – Gara – Fitod – Gara
- Linia 6 (linia maro) – Gara – Subpădure – Gara
- Linia 7 (linia neagră) – Gara – Harghita Băi – Gara
- Linia 8a (linie nocturnă) – Gara – Fitod – Gara
- Linia 8b (linie nocturnă) – Gara – Ciba – Fitod - Gara



Sursa: SC CSIKI TRANS SRL

Figura 5 Reteaua de transport public din Mun. Miercurea Ciuc

Serviciul de utilitate publică ce urmează să fie trecut în gestiune delegată în mod direct nu este definit doar prin trasee ci și prin programul de circulație, adică prin:

- parcul de vehicule alocat fiecărei linii

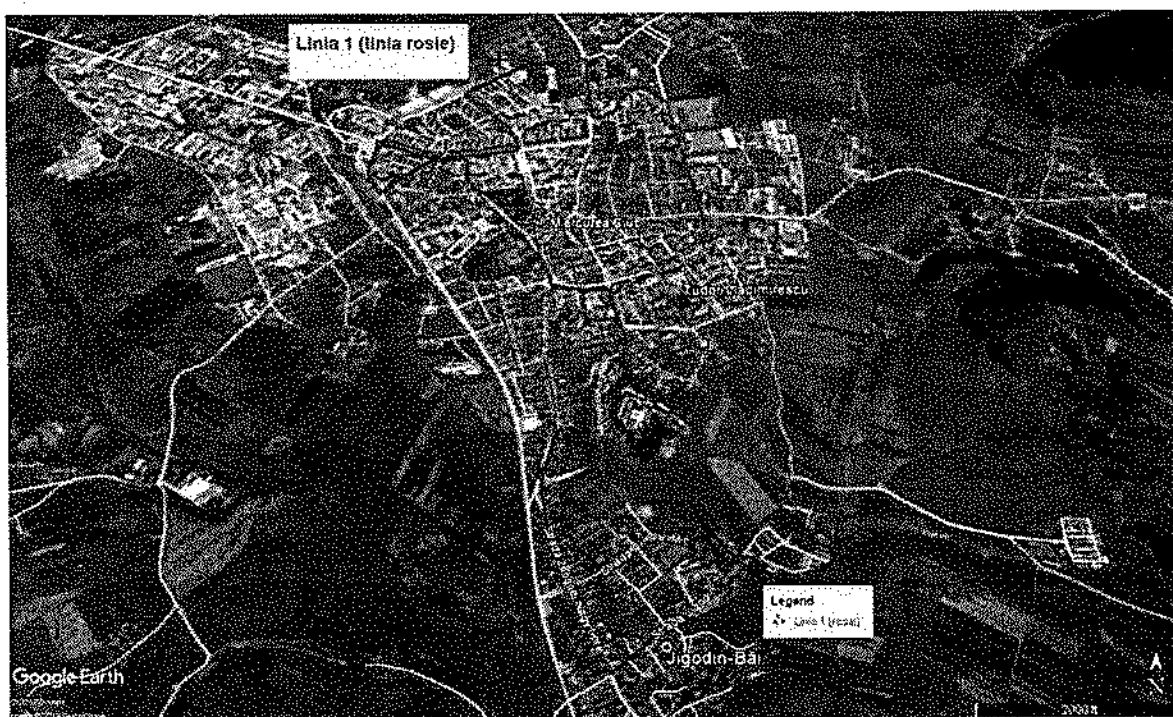


- intervalele de circulație asigurate (în special la orele de vârf)
- numărul de curse realizate într-o zi de exploatare
- posibilitățile de schimbare a liniei de-a lungul parcursului (posibilitățile de transbordare)

Linia 1 (Linia roșie) Gara – Parcul de locuit Natur – Gara

Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Pietii – str. Mihail Sadoveanu – bd. Timișoara – str. Szasz Endre – bd. Fratiei – str. Tudor Vladimirescu – str. Dr. Denes Laszlo – str. Arsenalului – str. Zsogodi Nagy Imre – str. Jigodin (Cap linie cart. Natur).

Traseu întors: (Cap linie cart. Natur) str. Jigodin - str. Zsogodi Nagy Imre - str. Arsenalului - str. Dr. Denes Laszlo - str. Tudor Vladimirescu - bd. Fratiei - str. Iancu de Hunedoara - str. Marton Aron - str. Lunca Mare - bd. Timișoara - str. Kossuth Lajos – str. Harghita – str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).



Caracteristici de exploatare linia 1:

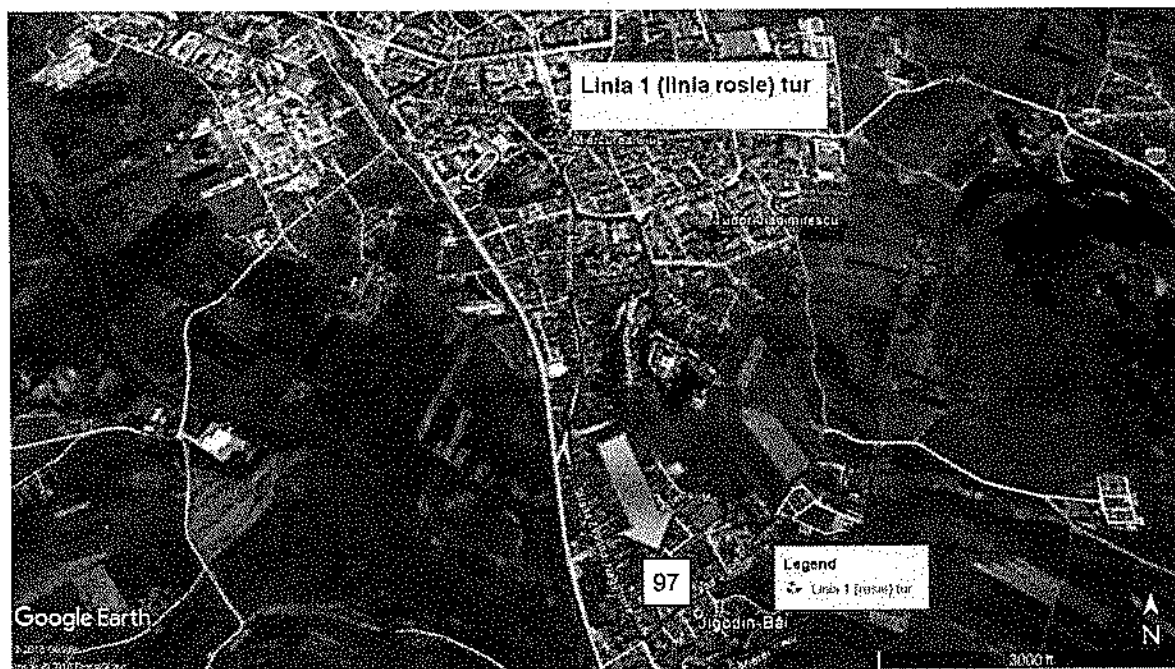
- Lungime traseu - 16,1 km, din care 6,33 km dus, 9,78 km întors
- Număr de stații - 10 stații / dus - 17 stații / întors;
- Număr de vehicule - 1 vehicul
- Capacitate vehicul - 60 locuri/unitate de transport zi lucrătoare, 30 locuri în weekend

- Capacitate de transport - 60 capacitate de transport (călători transportați într-o oră și sens)
- Interval de succedare – 60 min. între 6.00-10.00 și 13.00-19.00; nu circulă în celelalte perioade.
- Plecări de la cap de linie:
 - Prima: 6.40 de la Gara, respectiv 7.00 de la Cart. Natur
 - Ultima: 18.40 de la Gara, respectiv 19.23 de la Cart. Natur
- Lungime medie interstație:
 - Dus: 633 m
 - Întors: 575 m
- Durata medie cursă:
 - Dus: 13 minute
 - Întors: 23 minute

Deoarece numărul de curse aflate în acțiunea de supraveghere a fost de peste 6, valorile statistice:

- au o marjă de eroare de sub 10% și
- un grad de încredere de aproximativ 95%

Orientarea călătoriilor pe suprafața orașului: sensul Gara – Cart. Natur



Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul dus este:

- **97 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 139

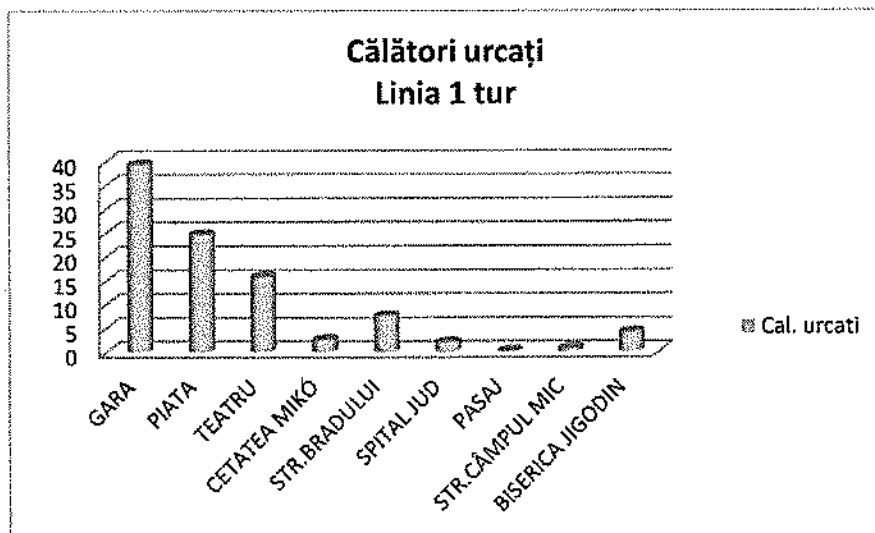
respectiv

- cu o valoare minimă de 49

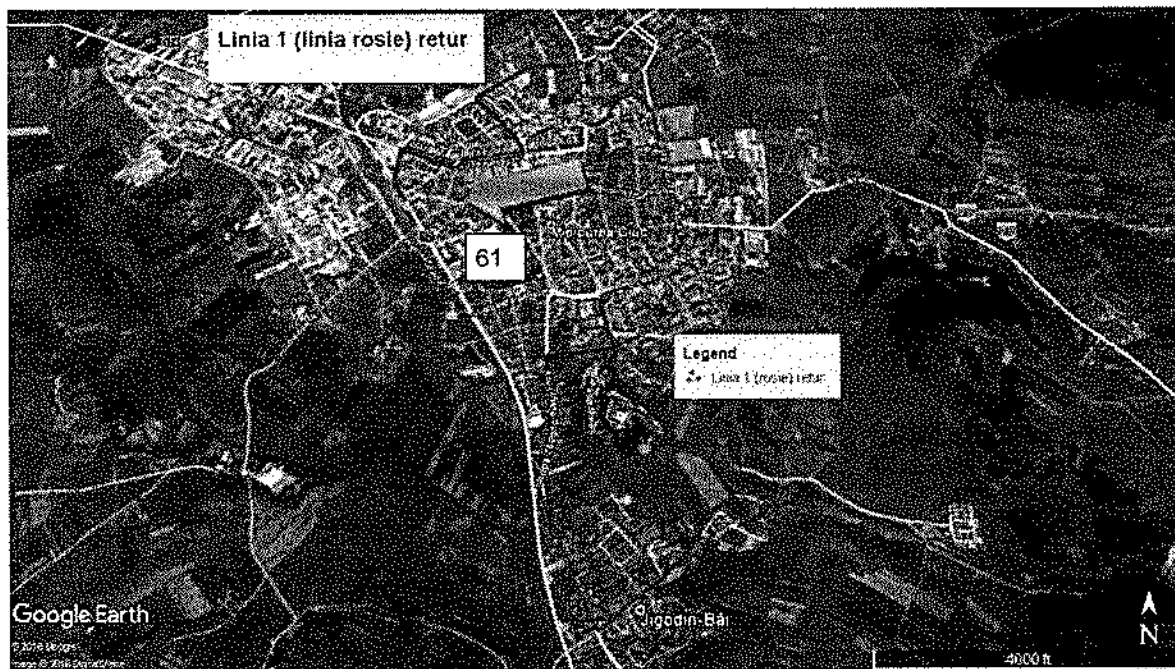
(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate stații:

➤ călători urcați: Gara CFR, Piața, Teatru



Orientarea călătorilor pe suprafața orașului: Cart. Natur – Gara



Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul întors este:

• **61 – valoare medie**

- cu o valoare maximă de 118

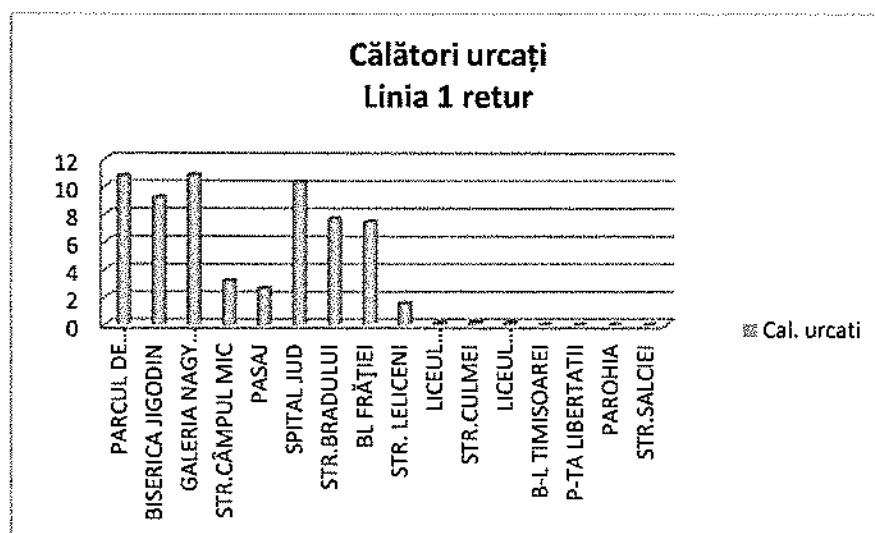
respectiv

- cu o valoare minimă de 3

(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate stații:

- călători urcați: Cart. Natur, Galeria Nagy Imre, Spitalul Județean



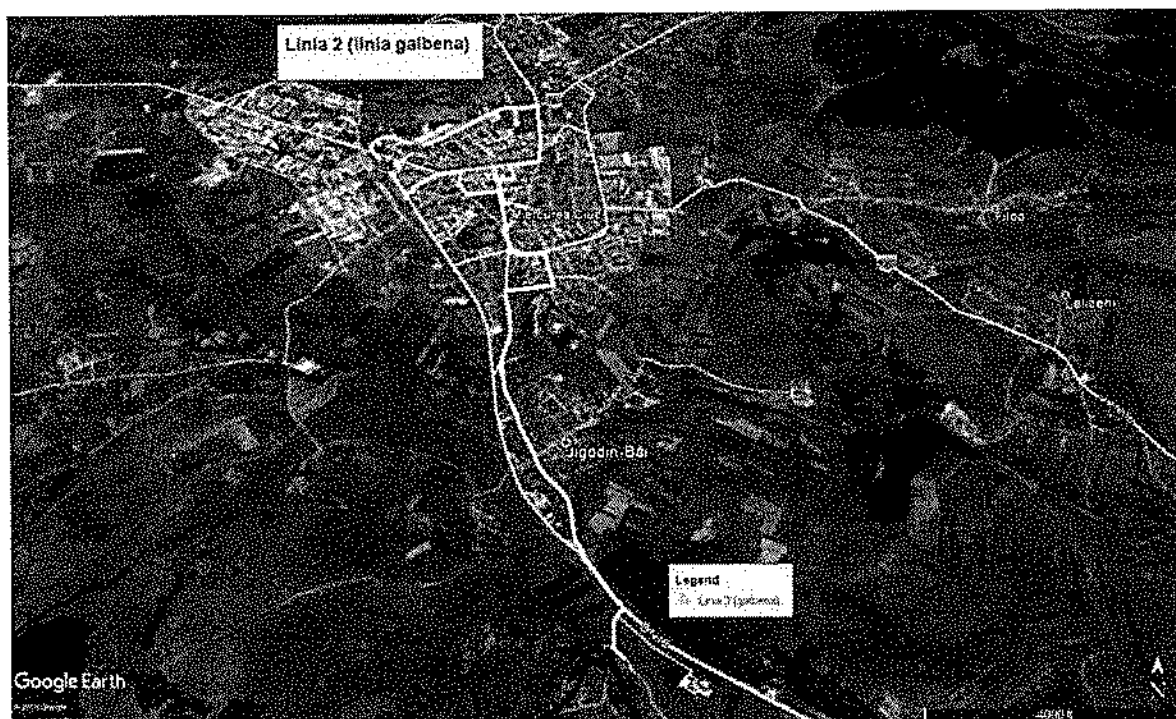
Gradul de acoperire al solicitărilor: 100%

(nu s-au înregistrat în nicio stație potențiali călători care să nu poată fi preluați de vehiculele care deservesc linia).

Linia 2 (linia galbenă) Gara – Băile Jigodin - Gara

Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Pieții – str. Mihail Sadoveanu – bd. Timișoara – str. Szasz Endre – bd. Frăției – str. Tudor Vladimirescu – str. Arsenalului – str. Zsogodi Nagy Imre – DN 12 - str. Jigodin Băi (Cap linie Băile Jigodin).

Traseu întors: (Cap linie Baile Jigodin) str. Jigodin Băi - str. Zsogodi Nagy Imre - str. Arsenalului - str. Tudor Vladimirescu - bd. Frăției - str. Szasz Endre - str. Petofi Sandor - str. Korosi Csoma Sandor - bd. Timișoara - str. Kossuth Lajos – str. Marton Aron – str. Lunca Mare – str. Brașov (Cap linie Gara).



Caracteristici de exploatare linia 2:

- Lungime traseu – 13,7 km, din care 5,51 km dus, 8,19 km întors
- Număr de stații - 10 stații / dus - 14 stații / întors;
- Număr de vehicule - 1 vehicul
- Capacitate vehicul - 60 locuri/unitate de transport zi lucrătoare, 30 locuri în weekend
- Capacitate de transport - 60 capacitate de transport (călători transportați într-o oră și sens)
- Interval de succedare – 60 min.
- Plecări de la cap de linie:
 - Prima: 6.00 de la Gara, respectiv 6.16 de la Băile Jigodin
 - Ultima: 21.10 de la Gara, respectiv 21.26 de la Băile Jigodin
- Lungime medie interstație:
 - Dus: 551 m
 - Întors: 585 m
- Durata medie cursă:
 - Dus: 15 minute
 - Întors: 19 minute

Deoarece numărul de curse aflate în acțiunea de supraveghere a fost de peste 6, valorile statistice:

- au o marjă de eroare de sub 10% și
- un grad de încredere de aproximativ 95%

Orientarea călătorilor pe suprafața orașului: sensul Gara – Băile Jigodin



Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul dus este:

- **208 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 306

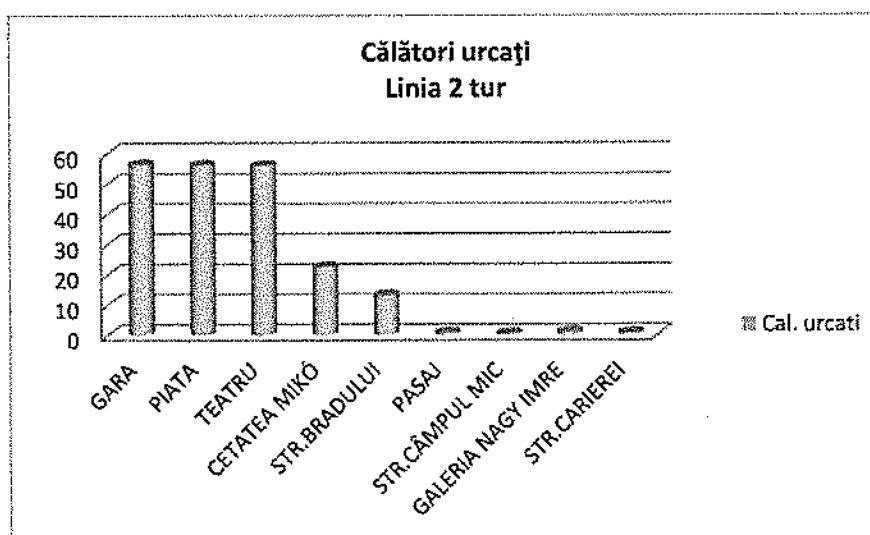
respectiv

- cu o valoare minimă de 94

(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate stații:

- călători urcați: Gara CFR, Piața, Teatru



Orientarea călătoriilor pe suprafața orașului: sensul Băile Jigodin – Gara



Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul dus este:

- **141 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 188

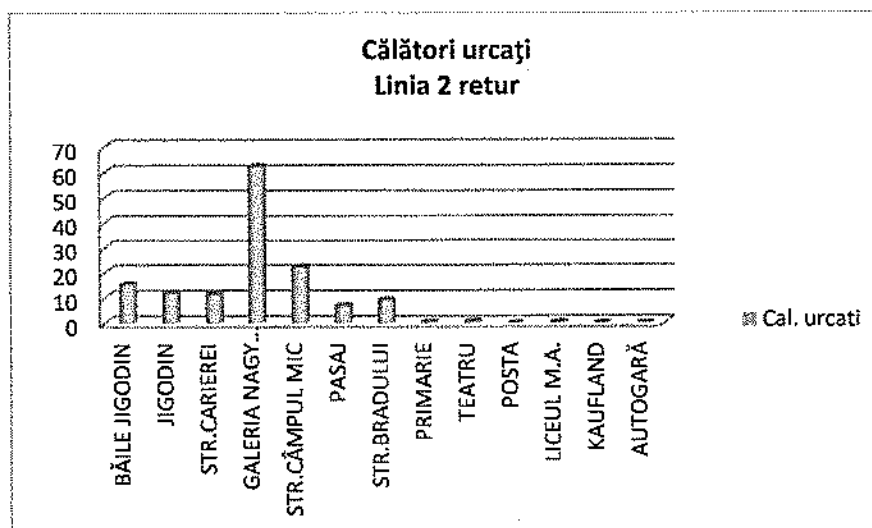
respectiv

- cu o valoare minimă de 84

(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate stații:

- călători urcați: Galeria Nagy Imre, str. Campul Mare, Baile Jigodin



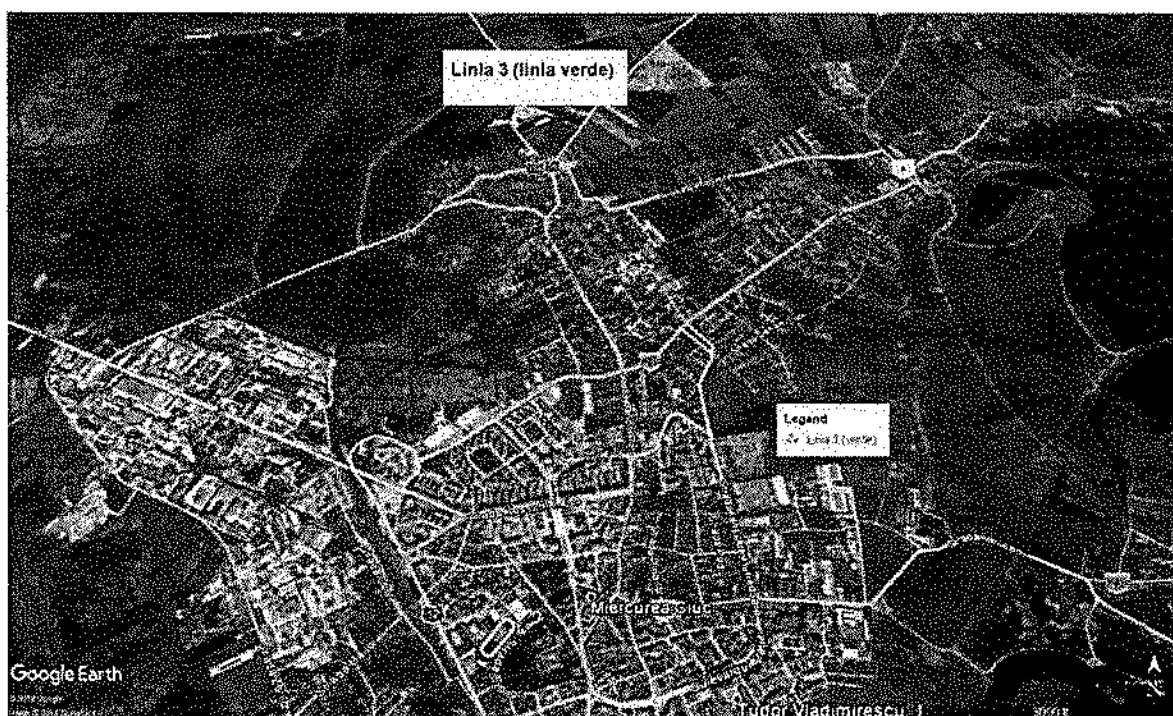
Gradul de acoperire al solicitărilor: 100%

(nu s-au înregistrat în nicio stație potențiali călători care să nu poată fii preluați de vehiculele care deservesc linia).

Linia 3 (linia verde) Gara – Casa de Cultură Cioboteni - Gara

Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Marton Aron – str. Szek – str. Johannes Kajoni (Cap linie Casa de Cultură Cioboteni).

Traseu întors: (Cap linie Casa de Cultură Cioboteni) str. Johannes Kajoni – DC 4 - str. Câmpul Mare - str. Ret – str. Izvorului - str. Forras - str. Toplița - str. Lunca Mare - bd. Timișoara - str. Kossuth Lajos – str. Brașov (Cap linie Gara).



Caracteristici de exploatare linia 3:

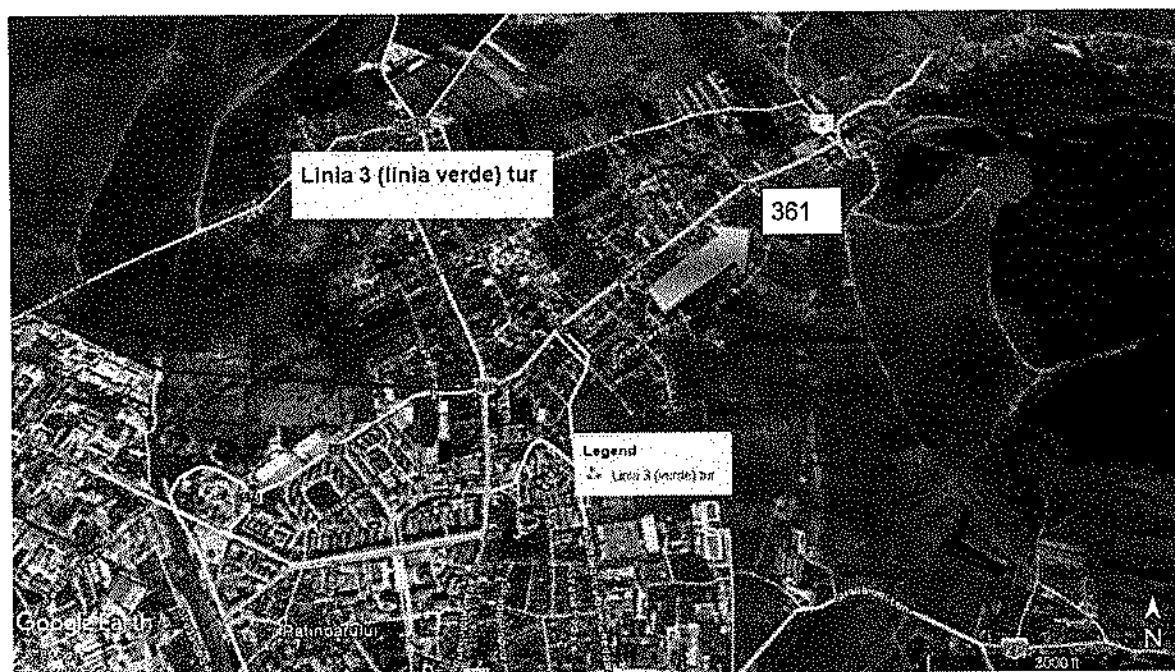
- Lungime traseu – 12,4 km, din care 4,71 km dus, 7,69 km întors
- Numar de stații - 10 stații / dus - 17 stații / întors;
- Număr de vehicule - 1 vehicul
- Capacitate vehicul - 60 locuri/unitate de transport zi lucratoare, 30 locuri în weekend
- Capacitate de transport - 60 capacitate de transport (călători transportați într-o oră și sens)
- Interval de succedare – 60 min.
- Plecari de la cap de linie:

- Prima: 6.00 de la Gara, respectiv 6.14 de la Casa de Cultură Cioboteni
- Ultima: 21.00 de la Gara, respectiv 21.14 de la Casa de Cultura Cioboteni
- Lungime medie interstație:
 - Dus: 471 m
 - Întors: 452 m
- Durata medie cursă:
 - Dus: 13 minute
 - Întors: 22 minute

Deoarece numărul de curse aflate în acțiunea de supraveghere a fost de peste 6, valorile statistice:

- au o marjă de eroare de sub 10% și
- un grad de încredere de aproximativ 95%

Orientarea călătoriilor pe suprafața orașului: sensul Gara – Casa de Cultură Cioboteni



Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul dus este:

- **361 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 532

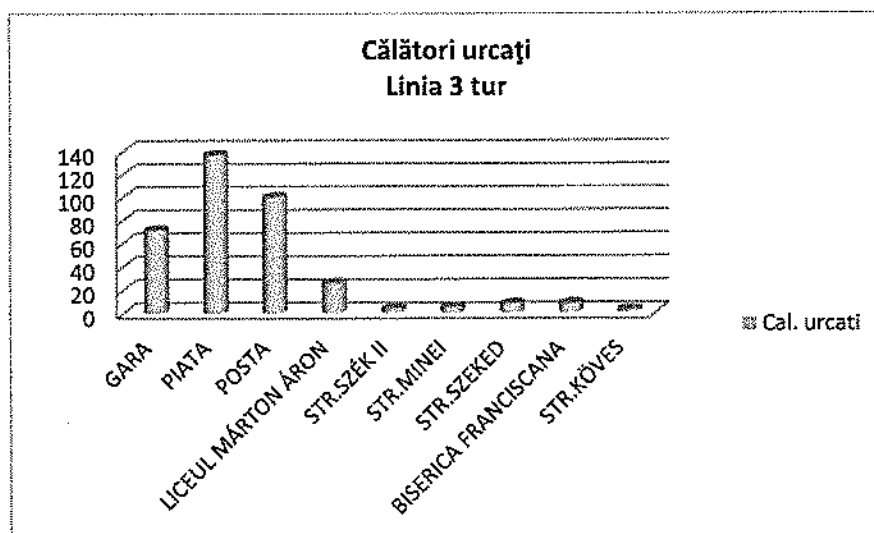
respectiv

- cu o valoare minimă de 163

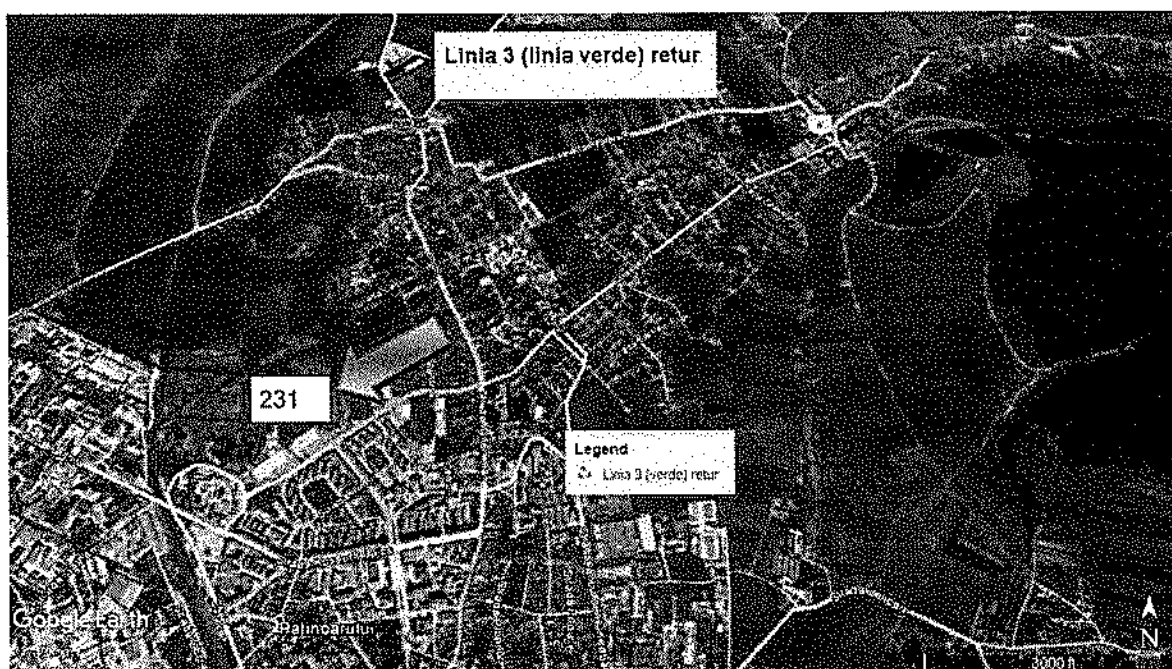
(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate statii:

➤ călători urcați: Piața, Poșta, Gara CFR



Orientarea călătoriilor pe suprafața orașului: sensul Casa de Cultură Cioboteni – Gara



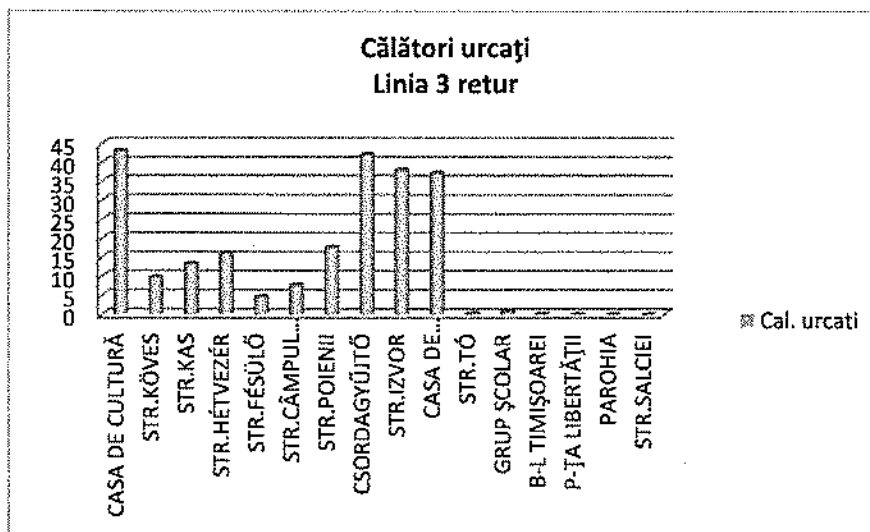
Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul întors este:

- **231 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 292
- respectiv
 - cu o valoare minimă de 154

(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate stații:

- călători urcați: Casa de Cultura Cioboteni, Csordagyuito, str. Izvor, Casa de Cultură, Toplița



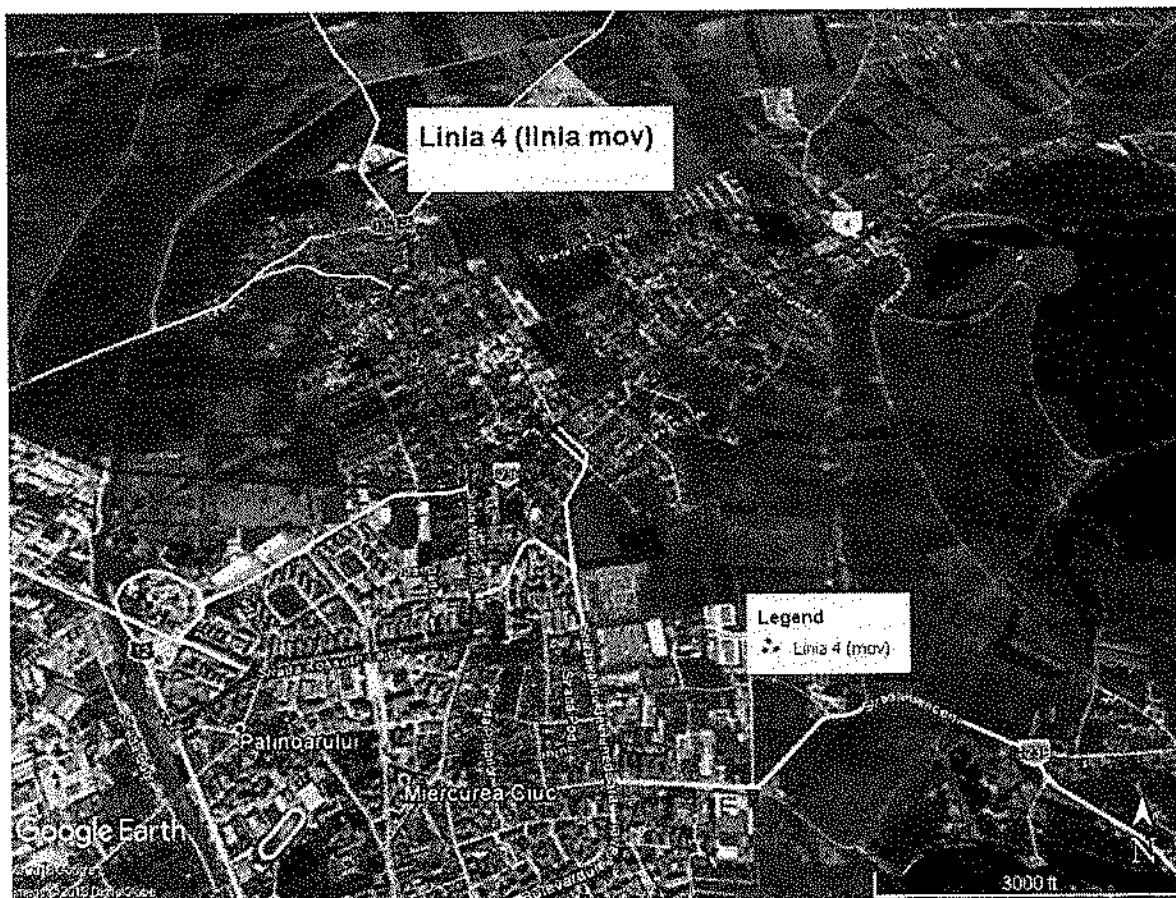
Gradul de acoperire al solicitărilor: 100%

(nu s-au înregistrat în nicio stație potențiali călători care să nu poată fii preluați de vehiculele care deservesc linia).

Linia 4 (linia mov) Gara – Cap linie Cioboteni - Gara

Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Marton Aron – str. Toplița – str. Câmpul Mare – DC 4 - str. Johannes Kajoni (Cap linie Cioboteni).

Traseu întors: (Cap linie Cioboteni) str. Johannes Kajoni – DC 4 - str. Szek - str. Marton Aron - str. Kossuth Lajos – str. Brașov (Cap linie Gara).



Caracteristici de exploatare linia 4:

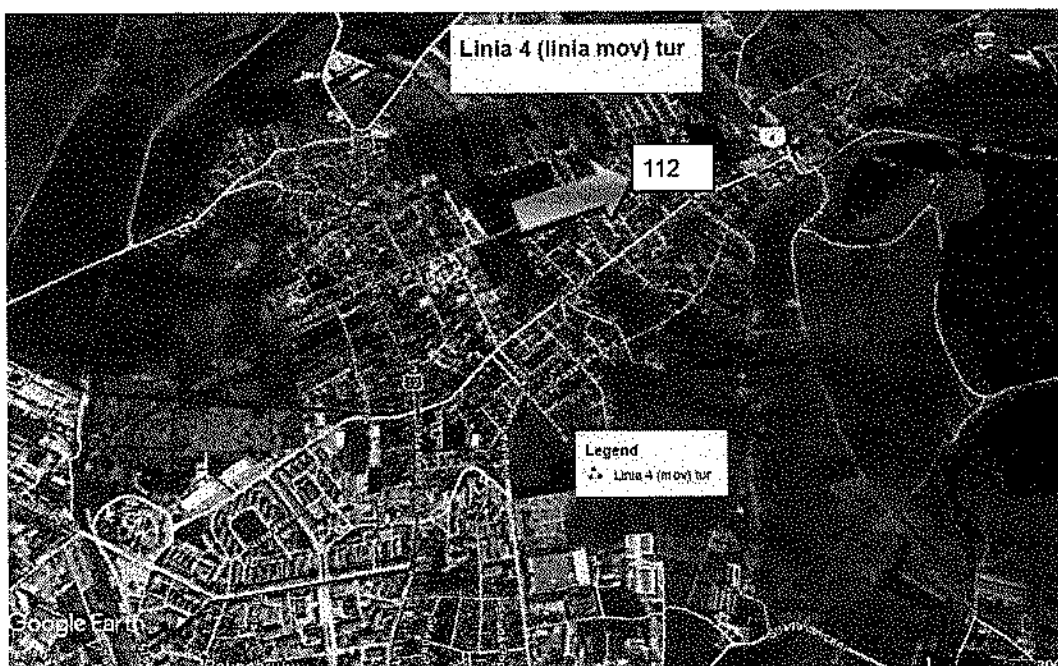
- Lungime traseu – 12,8 km, din care 7,29 km dus, 5,51 km întors
- Numar de statii - 15 stații / dus - 13 stații / întors;
- Număr de vehicule - 1 vehicul
- Capacitate vehicul - 60 locuri/unitate de transport zi lucrătoare, 30 locuri în weekend
- Capacitate de transport - 60 capacitate de transport (călători transportați într-o oră și sens)
- Interval de succedare – 60 min între 6.00 și 10.00 și 120 min între 10.00 și 21.00.
- Plecări de la cap de linie:
 - Prima: 6.45 de la Gara, respectiv 7.10 de la Cap linie Cioboteni
 - Ultima: 19.30 de la Gara, respectiv 19.51 de la Casa de Cultură Cioboteni
- Lungime medie interstație:
 - Dus: 486 m
 - Întors: 424 m
- Durata medie cursa:
 - Dus: 23 minute
 - Întors: 17 minute

Deoarece numărul de curse aflate în acțiunea de supraveghere a fost de peste 6, valorile

statistice:

- au o marjă de eroare de sub 10% și
- un grad de încredere de aproximativ 95%

Orientarea călătoriilor pe suprafața orașului: sensul Gara – Cap linie Cioboteni



Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul dus este:

- **112 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 199

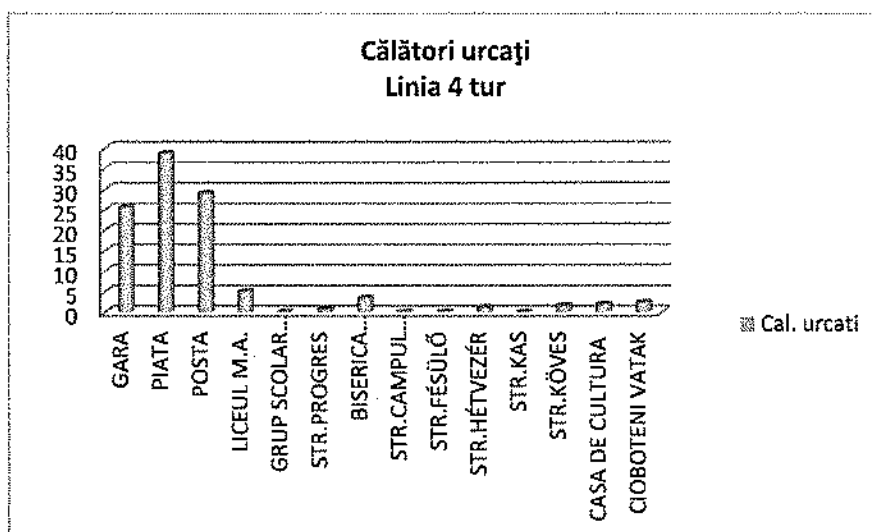
respectiv

- cu o valoare minimă de 3

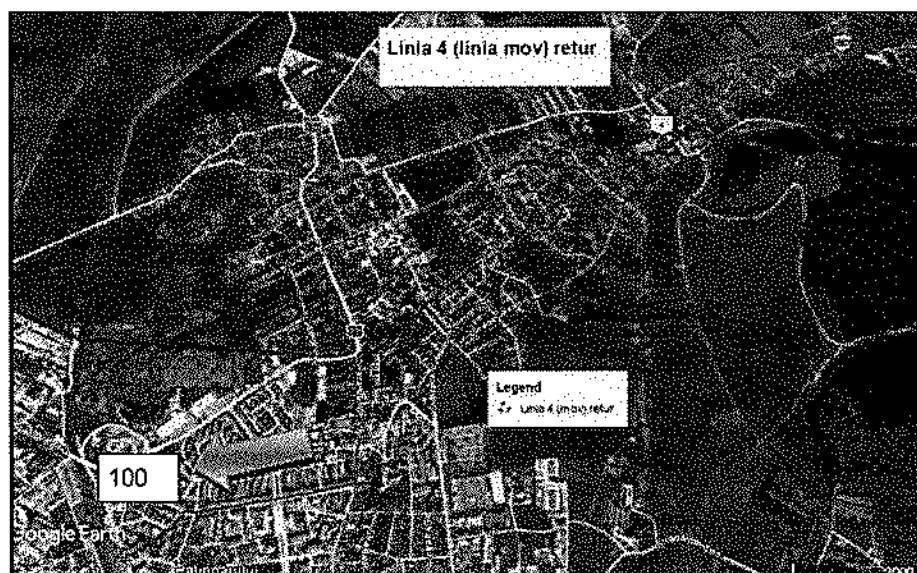
(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate stații:

- călători urcați: Piața, Poșta, Gara CFR



Orientarea călătoriilor pe suprafața orașului: sensul Cap linie Cioboteni – Gara



Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul întors este:

- **100 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 141

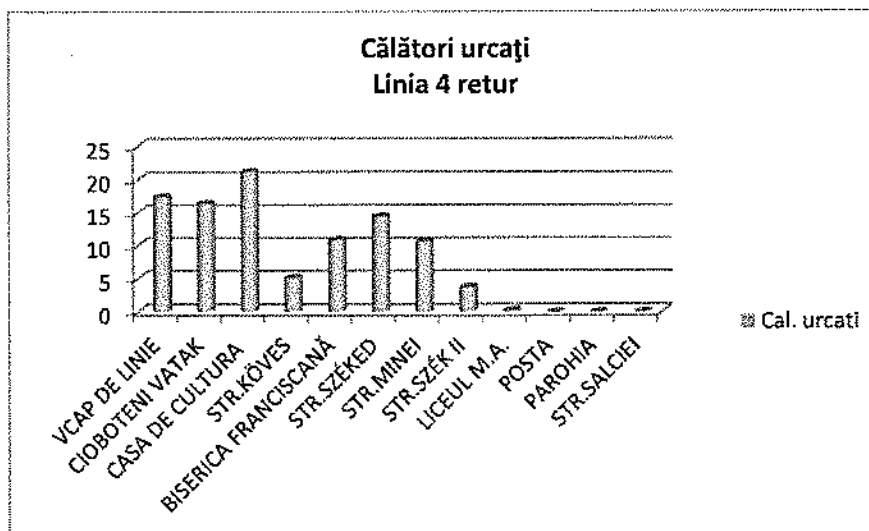
respectiv

- cu o valoare minimă de 51

(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate stații:

- călători urcați: Casa de Cultură Cioboteni, Cap linie Cioboteni, Cioboteni Vatak



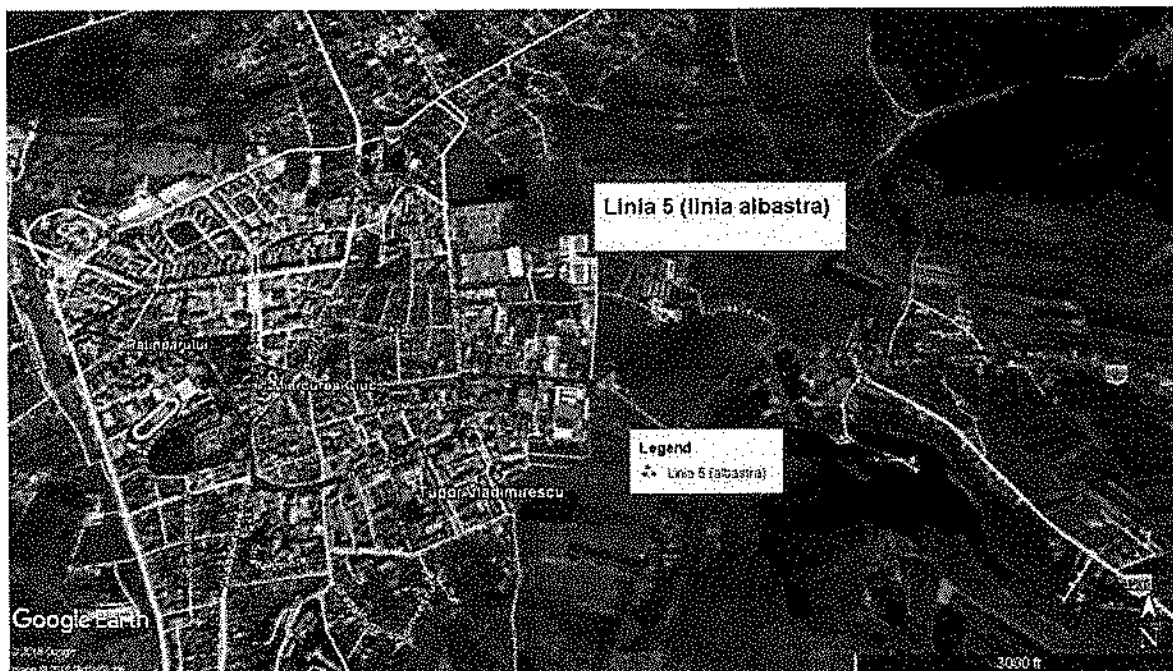
Gradul de acoperire al solicitărilor: 100%

(nu s-au înregistrat în nicio stație potențiali călători care să nu poată fii preluați de vehiculele care deservesc linia).

Linia 5 (linia albastră) Gara – Fitod - Gara

Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Pieții – str. Mihail Sadoveanu – bd. Timișoara – bd. Frăției - str. Lelicieni (Cap linie Fitod).

Traseu întors: (Cap linie Fitod) str. Lelicieni – bd. Frăției - bd. Timișoara - str. N. Bălcescu - str. Mihail Sadoveanu – str. Brașov (Cap linie Gara).



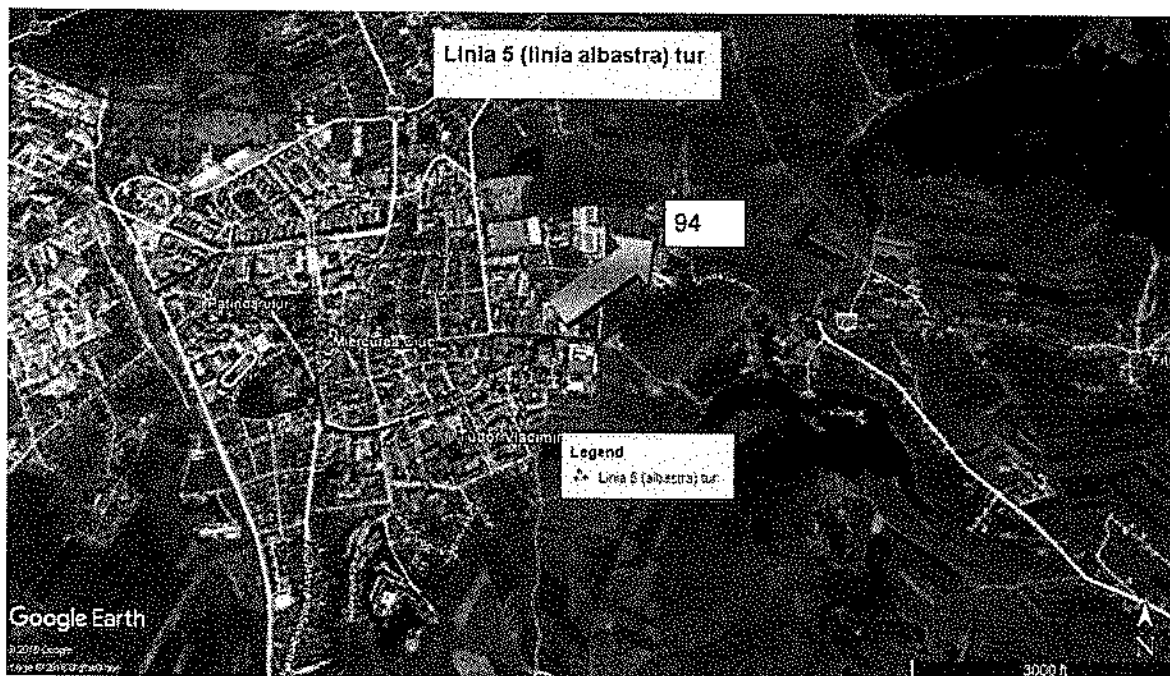
Caracteristici de exploatare linia 5:

- Lungime traseu – 11,4 km, din care 5,96 km dus, 5,44 km întors
- Număr de stații - 10 stații / dus - 9 stații / întors;
- Număr de vehicule - 1 vehicul
- Capacitate vehicul - 60 locuri/unitate de transport zi lucrătoare, 30 locuri în weekend
- Capacitate de transport - 60 capacitate de transport (călători transportați într-o oră și sens)
- Interval de succedare – 60 min între 6.00 și 10.00, 13.00 și 21.00 și 120 min între 10.00 și 13.00.
- Plecări de la cap de linie:
 - Prima: 6.00 de la Gară, respectiv 6.15 de la Cap linie Fitod
 - Ultima: 20.30 de la Gară, respectiv 20.45 de la Cap linie Fitod
- Lungime medie interstație:
 - Dus: 596 m
 - Întors: 604 m
- Durata medie cursă:
 - Dus: 14 minute
 - Întors: 12 minute

Deoarece numărul de curse aflate în acțiunea de supraveghere a fost de peste 6, valorile statistice:

- au o marjă de eroare de sub 10% și
- un grad de încredere de aproximativ 95%

Orientarea călătoriilor pe suprafața orașului: sensul Gara – Cap linie Fitod



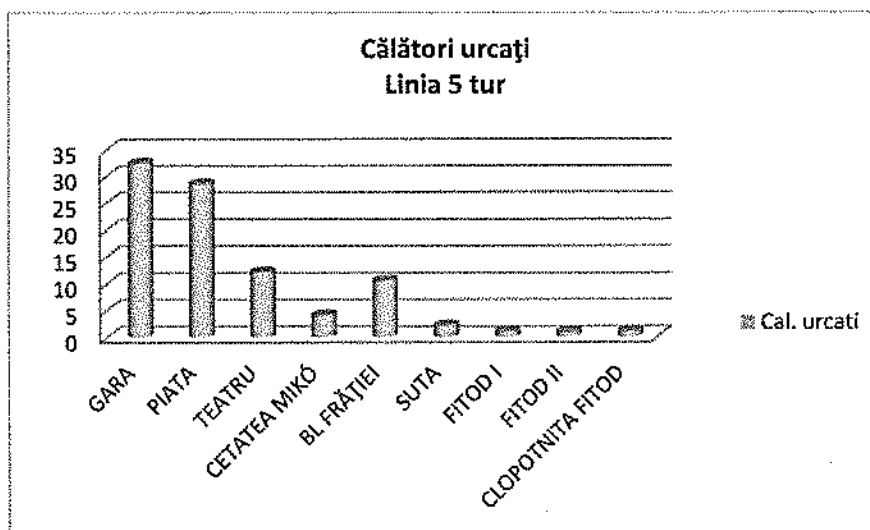
Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul dus este:

- **94 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 159
- respectiv
 - cu o valoare minimă de 21

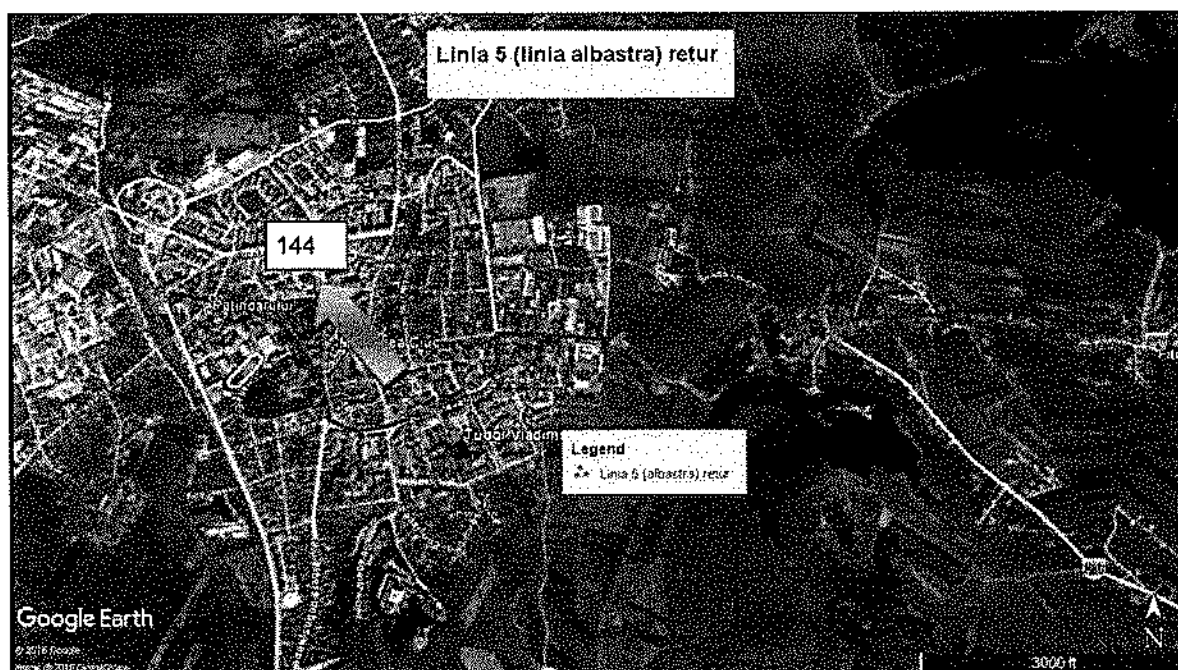
(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate stații:

- călători urcați: Gara CFR, Piața, Teatru



Orientarea călătoriilor pe suprafața orașului: sensul Cap linie Fitod – Gara



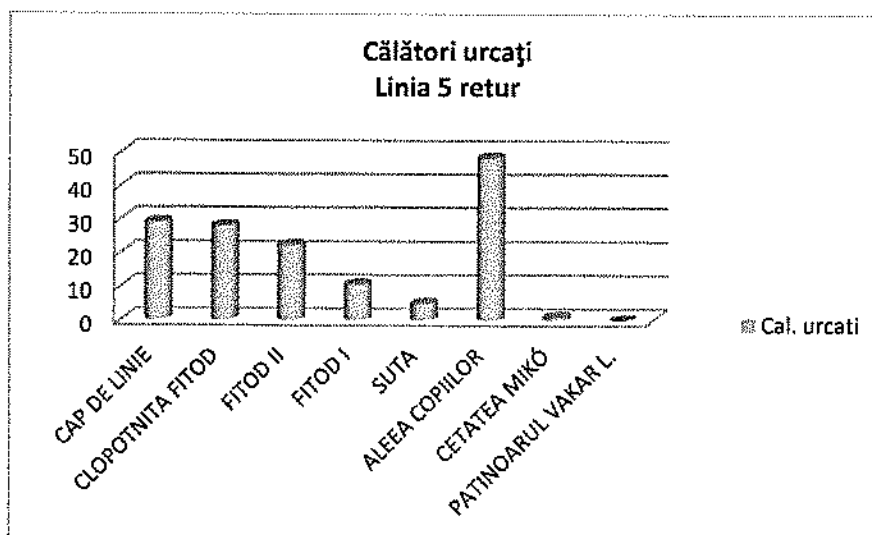
Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul întors este:

- **144 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 186
- respectiv
 - cu o valoare minimă de 92

(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss)

Cele mai utilizate stații:

- călători urcați: Aleea Copiilor, Cap linie Fitod, Clopotnița Fitod



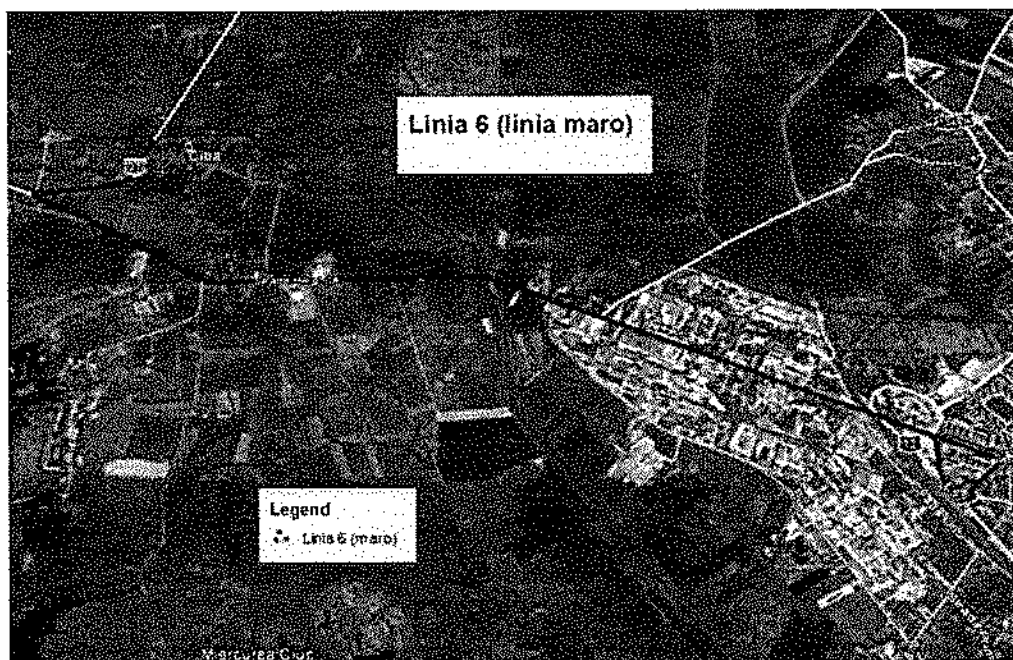
Gradul de acoperire al solicitărilor: 100%

(nu s-au înregistrat în nicio stație potențiali călători care să nu poată fii preluați de vehiculele care deservesc linia).

Linia 6 (linia maro) Gara – Ciba - Gara

Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Harghita – str. Ciba (Cap linie Ciba).

Traseu întors: (Cap linie Ciba) str. Ciba – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).



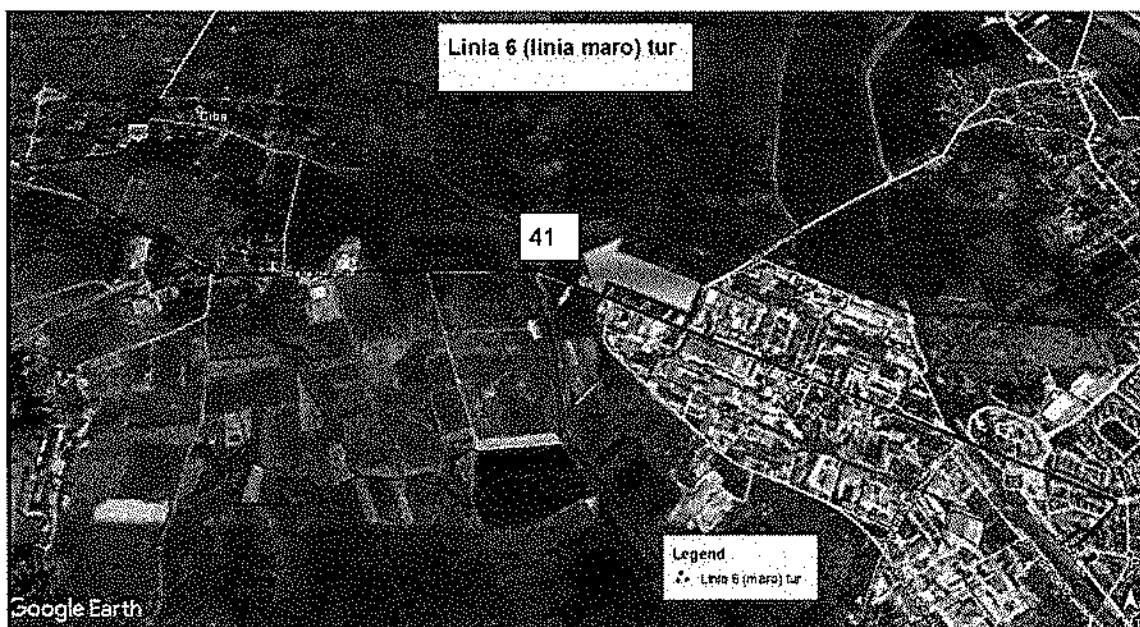
Caracteristici de exploatare linia 6:

- Lungime traseu – 12,1 km, din care 6,2 km dus, 5,9 km întors
- Număr de stații - 9 stații / dus - 8 stații / întors;
- Număr de vehicule - 1 vehicul
- Capacitate vehicul - 60 locuri/unitate de transport zi lucratoare, 30 locuri în weekend
- Capacitate de transport - 120 capacitate de transport (călători transportați într-o oră și sens)
- Interval de succedare – 30 min între 6.00 și 10.00, 120 min între 10.00 și 19.00.
- Plecări de la cap de linie:
 - Prima: 6.10 de la Gara, respectiv 6.19 de la Cap linie Fitod
 - Ultima: 18.30 de la Gara, respectiv 18.44 de la Cap linie Fitod
- Lungime medie interstație:
 - Dus: 689 m
 - Întors: 737 m
- Durata medie cursa:
 - Dus: 17 minute
 - Întors: 22 minute

Deoarece numărul de curse aflate în acțiunea de supraveghere a fost de peste 6, valorile statistice:

- au o marjă de eroare de sub 10% și
- un grad de încredere de aproximativ 95%

Orientarea călătorilor pe suprafața orașului: sensul Gara – Cap linie Ciba



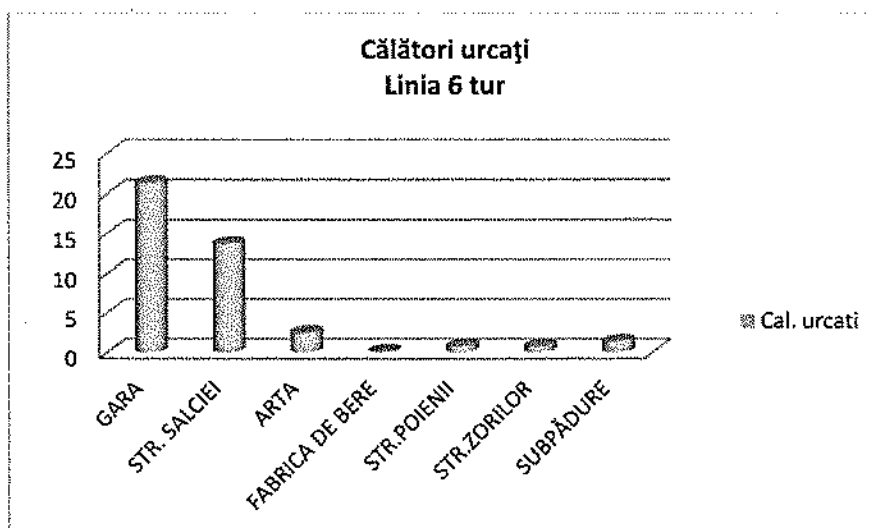
Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul dus este:

- **41 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 61
- respectiv
 - cu o valoare minimă de 8

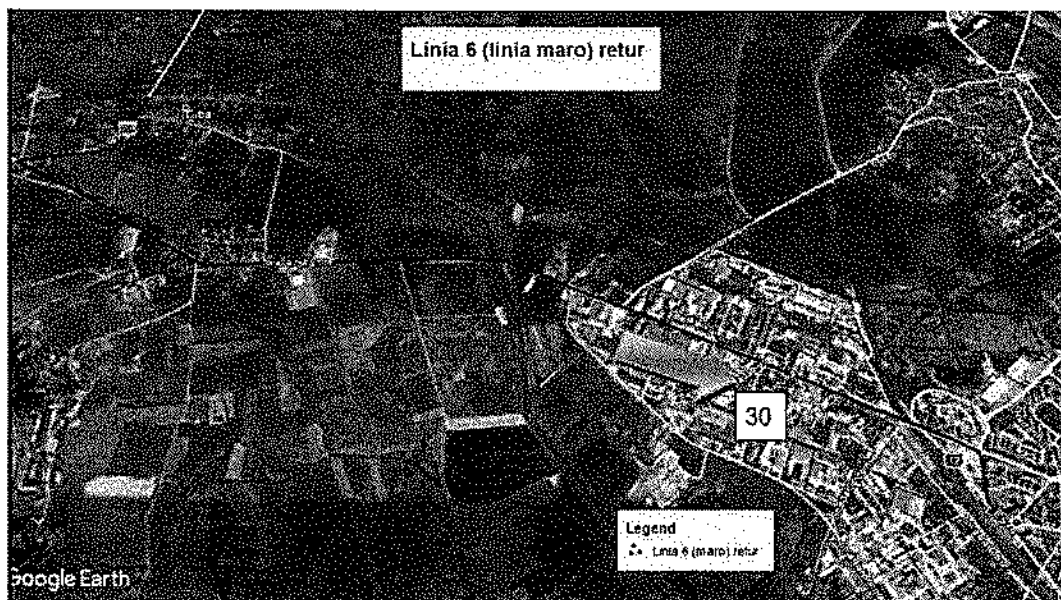
(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate stații:

- călători urcați: Gara CFR, str. Salciei



Orientarea călătoriilor pe suprafața orașului: sensul Cap linie Ciba – Gara



Pentru o zi de lucru, numărul de călătorii în sensul întors este:

- **30 – valoare medie**
 - cu o valoare maximă de 52

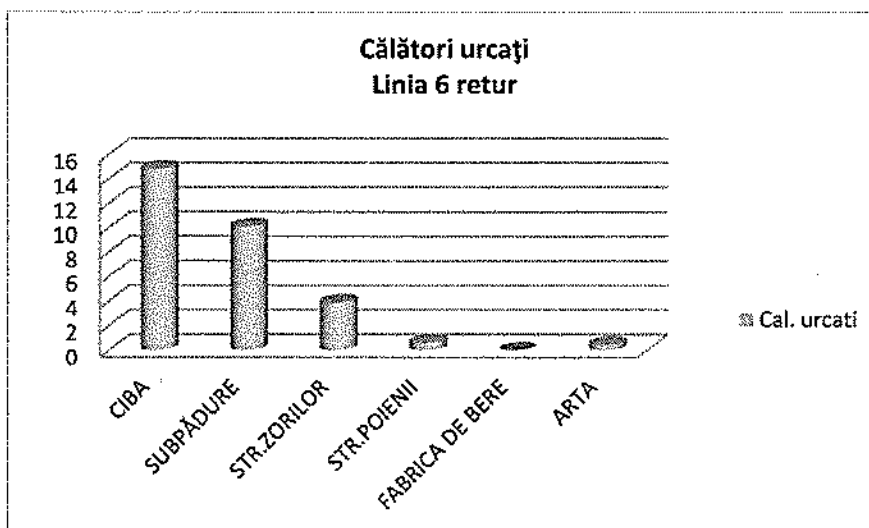
respectiv

- cu o valoare minimă de 2

(considerând că repartiția teoretică a valorilor urmează o lege de tip Gauss).

Cele mai utilizate stații:

- călători urcați: Ciba, Subpădure, str. Zorilor



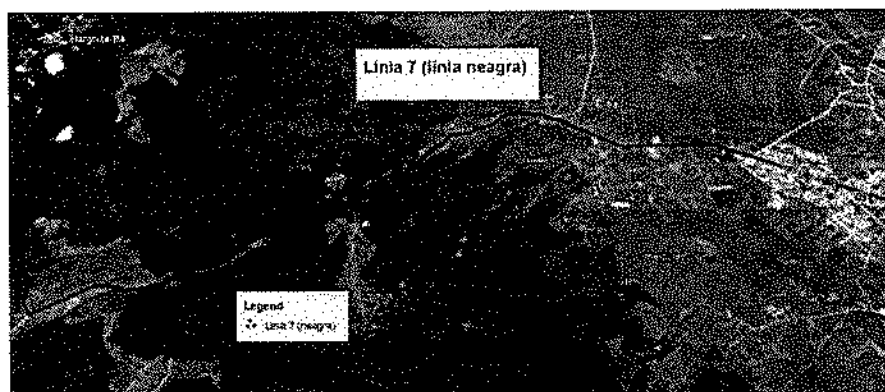
Gradul de acoperire al solicitărilor: 100%

(nu s-au înregistrat în nicio stație potențiali călători care să nu poată fii preluați de vehiculele care deservește linia).

Linia 7 (linia neagră) Gara – Băile Harghita - Gara

Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Harghita – DN 13A – DJ 138A – str. Harghita Băi (Cap linie Harghita Băi).

Traseu întors: (Cap linie Harghita Băi) str. Harghita Bai – DJ 138A – DN 13A – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).



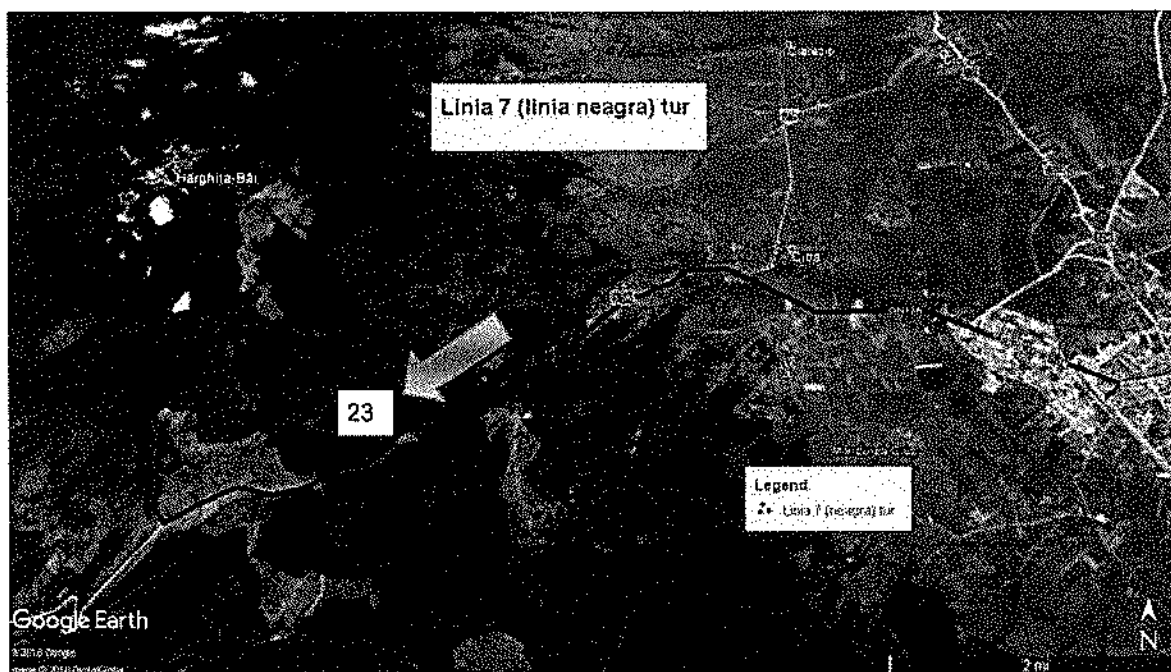
Caracteristici de exploatare linia 7:

- Lungime traseu – 40,1 km, din care 20,2 km dus, 19,9 km întors
- Număr de stații - 9 stații / dus - 8 stații / întors;
- Număr de vehicule - 1 vehicul
- Capacitate vehicul - 60 locuri/unitate de transport zi lucrătoare, 30 locuri în weekend
- Capacitate de transport - 60 capacitate de transport (călători transportați într-o oră și sens)
- Interval de succedare – 540 min între 6.00 și 10.00, respectiv între 13.00 și 19.00.
- Plecări de la cap de linie:
 - Prima: 6.20 de la Gara, respectiv 6.50 de la Cap linie Fitod
 - Ultima: 15.25 de la Gara, respectiv 16.00 de la Cap linie Fitod
- Lungime medie interstație:
 - Dus: 2244 m
 - Întors: 2487 m
- Durata medie cursă:
 - Dus: 29 minute
 - Întors: 28 minute

Deoarece numărul de curse aflate în acțiunea de supraveghere a fost de peste 6, valorile statistice:

- au o marjă de eroare de sub 10% și
- un grad de încredere de aproximativ 95%

Orientarea călătorilor pe suprafața orașului: sensul Gara – Cap linie Harghita Băi



Cele mai utilizate stații:

- călaători urcați: Gara CFR

Orientarea călătorilor pe suprafața orașului: sensul Cap linie Harghita Băi – Gara



Cele mai utilizate statii:

- călători urcați: Harghita Bai

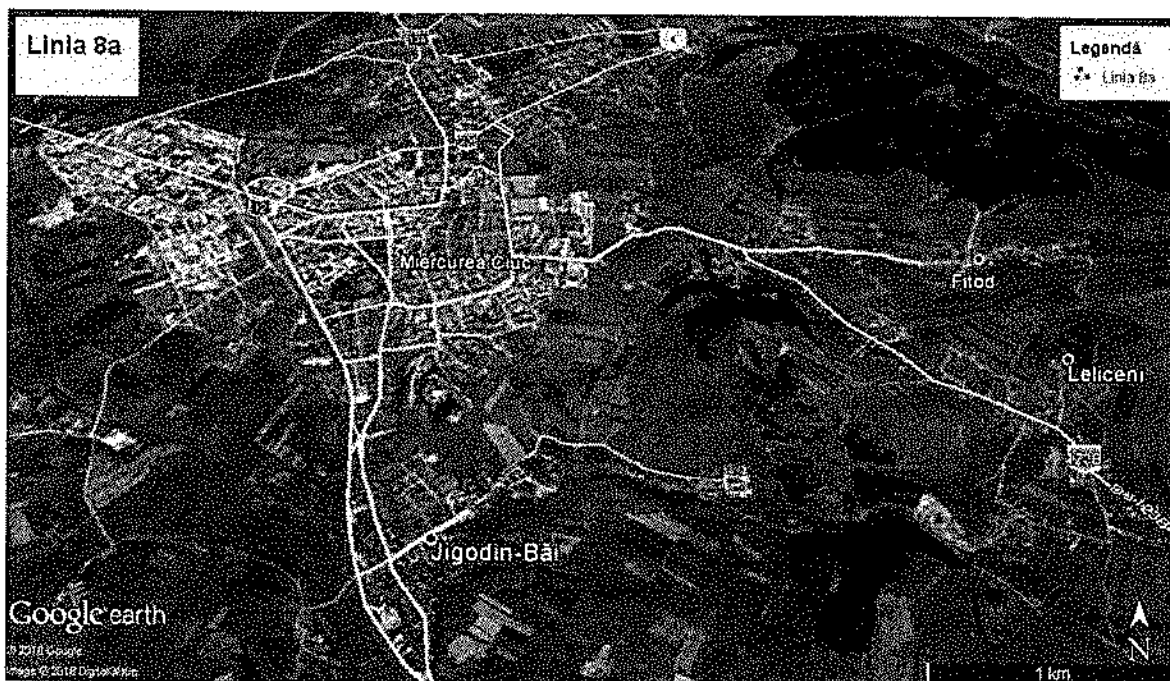
Gradul de acoperire al solicitărilor: 100%

(nu s-au înregistrat în nicio stație potențiali călători care să nu poată fii preluați de vehiculele care deservesc linia).

Linia 8a (linia nocturnă) Gara – Fitod - Gara

Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. N. Balcescu – str. M. Sadoveanu – bd. Timisoara – str. Szasz Endre – str. Ghiocelor – str. Braşovului – str. Nagy Imre – str. Jigodin – str. Braşovului – str. Nagy Imre – str. Arsenalului – str. T. Vladimirescu – bd. Frăţiei – str. Lelicieni (Cap linie Fitod).

Traseu intors: (Cap linie Fitod) str. Lelicieni – bd. Frăției – str. Szasz Endre – str. N. Bălcescu – str. M. Sadoveanu – str. Brașovului (Cap linie Gara).



Caracteristici de exploatare linia 8a:

- Lungime traseu – 14,1 km, din care 9,6 km dus, 4,5 km întors
- Număr de stații - 13 stații / dus - 7 stații / întors;
- Număr de vehicule - 1 vehicul
- Capacitate vehicul - 30 locuri/unitate de transport zi lucrătoare
- Capacitate de transport - 30 capacități de transport (călători transportați într-o oră și sens)
- Interval de succedare – 1 cursă.
- Plecări de la cap de linie:
 - Prima: 22.15 de la Gara, respectiv 22.25 de la Cap linie Fitod
 - Ultima: -
- Lungime medie interstație:
 - Dus: 738 m
 - Întors: 643 m
- Durata medie cursă:
 - Dus: 10 minute
 - Întors: 15 minute
- Număr mediu călători - 4

Gradul de acoperire al solicitărilor: 100%

(nu s-au înregistrat în nicio stație potențiali călători care să nu poată fi preluați de vehiculele care deservesc linia).

Linia 8b1 (linia nocturna) Gara – Ciba - Gara

Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Harghita – DN 13A – str. Ciba (Cap linie Ciba).

Traseu întors: (Cap linie Ciba) str. Ciba – DN 13A – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Braşov (Cap linie Gara).



Caracteristici de exploatare linia 8b1:

- Lungime traseu – 12 km, din care 6 km dus, 6 km întors
- Număr de stații - 8 stații / dus - 8 stații / întors;
- Număr de vehicule - 1 vehicul
- Capacitate vehicul - 30 locuri/unitate de transport zi lucrătoare
- Capacitate de transport - 30 capacitate de transport (călători transportați într-o oră și sens)
- Interval de succedare – 1 cursă.
- Plecări de la cap de linie:
 - Prima: 22.40 de la Gara, respectiv 23.05 de la Cap linie Fitod
 - Ultima: -
- Lungime medie interstație:
 - Dus: 750 m
 - Întors: 750 m
- Durata medie cursă:
 - Dus: 15 minute
 - Întors: 10 minute

- Număr mediu călători - 4

Gradul de acoperire al solicitărilor: 100%

(nu s-au înregistrat în nicio stație potențiali călători care să nu poată fii preluați de vehiculele care deservesc linia).

Linia 8b2 (linia nocturnă) Gara – Jigodin - Fitod – Cioboteni - Gara

Traseu dus: (Cap linie Gara) str. Braşovului – str. Jigodin – str. Nagy Imre – str. Arsenalului – str. T. Vladimirescu – bd. Frăţiei – str. Lelicieni (Cap linie Fitod).

Traseu întors: (Cap linie Fitod) str. Lelicieni – str. Iancu de Hunedoara – str. Szek – str. J. Kajoni (Cap linie Cioboteni) - str. J. Kajoni – str. Câmpul Mare – str. Ret – str. Râului – str. Toplița – str. Lunca Mare – str. Uzinei Electrice - str. Brașovului (Cap linie Gara).



Caracteristici de exploatare linia 8b2:

- Lungime traseu – 22,9 km, din care 7,8 km dus, 15,1 km întors
- Număr de stații - 7 stații / dus - 7 stații / întors;
- Număr de vehicule - 1 vehicul
- Capacitate vehicul - 30 locuri/unitate de transport zi lucrătoare
- Capacitate de transport - 30 capacitate de transport (călători transportați într-o oră și sens)
- Interval de succedare – 1 cursă.
- Plecări de la cap de linie:
 - Prima: 23.15 de la Gara, respectiv 23.30 de la Cap linie Fitod

- Ultima: -
- Lungime medie interstație:
 - Dus: 1,114 m
 - Întors: 2,157 m
- Durata medie cursă:
 - Dus: 15 minute
 - Întors: 30 minute
- Numar mediu călători - 5

Gradul de acoperire al solicitărilor: 100%

(nu s-au înregistrat în nicio stație potențiali călători care să nu poată fii preluați de vehiculele care deservesc linia).

Programul de transport pe traseele anterior descrise este prezentat în cele ce urmează.

Programul anual de transport

Linia	Km. Planificați
Autobuz	
Linia 1	30.628
Linia 2	56.198
Linia 3	51.497
Linia 4	27.558
Linia 5	33.178
Linia 6	25.434
Linia 7	24.140
Linia 8/a	3.650
Linia 8/b	9.425
Total Km planificati	261.708

Program de transport Linia 1

LINIA NR.	Stații/ Tur/retur Lungimea	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 (6)						Plecări de la capetele de traseu	
				Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)							
				5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23	Prima	Ultim a
LINIA nr.1 26 stații 16.1 km lungime	Dus 1.Gara CFR 2.Pietji 3.Csiki Jatekszin 4.Cetatea Miko 5.Str.Bradului 6.Spitalul Județean 7.Pasaj 8.Str.Câmpul Mic 9.Biserica Jigodin 10.Cartierul Natur	60(30)	-	60(180)	-	60/120	-	-	6,40	18,40	
	Întors 11.Cartierul Natur. 12.Biserica Jigodin 13.Galeria Nagy Imre 14.Str.Câmpul Mic 15.Pasaj 16.Spitalul Județean 17.Str.Bradului 18.B-dul Frăției 19.Str.Leliceni 20.Gr.Școlar Szekely Karoly 21.Str.Culmei 22.Liceul Marton Aron 23.B-dul Timișoarei 24.P-ța Libertății 25.Parohia Sf.Cruce 26.Str.Sălciei 27.Gara CFR		-		1 (1)		-	1 (1)			-

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

Program de circulație autobuze în zilele 1-5

Linia nr. 1 Gara CFR – Jigodin(Cartierul Natur) – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	6,40	7,00	7,25
2	7,40	7,54	8,14
3	13,40	13,54	14,13
4	14,40	14,54	15,23
5	15,40	15,54	16,24
6	17,40	17,54	18,13
7	18,40	18,54	19,23

Program de circulație autobuze în ziua 6(sâmbătă)

Linia nr. 1 Gara CFR – Jigodin(Cartierul Natur) – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	6,40	7,00	7,25
2	14,40	14,54	15,23
3	18,40	18,54	19,23

Duminică și sărbători legale nu se asigură program de circulație

Program de Transport Linia 2

LINIA NR. Stații/ Tur/retur Lungimea	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 (6)						Plecări de la capetele de traseu	
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)							
			5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23	Prima	Ultima
LINIA nr.2 23 stații 13.7 km lungime	Dus 1.Gara CFR 2.Pietji 3.Csiki Jatekszin 4.Cetatea Miko 5.Str.Bradului 6.Pasaj 7.Str.Câmpul Mic 8.Galeria Nagy Imre 9.Str.Carierei 10.Băile Jigodin	60(30)	-	60(180)	60(180)	60	60	-	6,00	21,10
	Întors 11.Băile Jigodin 12.Pasaj CFR 13.Str.Carierei 14.Galeria Nagy Imre 15.Str.Câmpul Mic 16.Pasaj 17.Str.Bradului 18.Primărie 19.Patinoarul Vakar Lajos 20.Poștă 21.Liceul Marton Aron 22.Kaufland 23.Autogară 24.Gara CFR		-	1 (1)	-	1 (1)	-	-		

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

Program de circulație autobuze în zilele 1-5

Linia nr. 2 Gara CFR – Băile Jigodin – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	6,00	6,16	6,35
2	7,10	7,26	7,45
3	8,10	8,26	8,45
4	9,10	9,26	9,45
5	10,10	10,26	10,45
6	11,10	11,26	11,45
7	12,10	12,26	12,45
8	13,10	13,26	13,45
9	14,10	14,26	14,45
10	15,10	15,26	15,45
11	16,10	16,26	16,45
12	17,10	17,26	17,45
13	18,10	18,26	18,45
14	19,10	19,26	19,45
15	20,10	20,26	20,45
16	21,10	21,26	21,45

Program de circulație în ziua 6(sâmbătă)

Linia nr. 2 Gara CFR – Băile Jigodin – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	8,10	8,26	8,45
2	12,10	12,26	12,45

Duminică și sărbători legale nu se asigură program de circulație

Program de Transport Linia 3

LINIA NR.	Stații/ Tur/retur Lungimea	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 (6)						Plecări de la capetele de traseu	
				Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)							
				5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23	Prima	Ultima
LINIA nr.3 26 stații 12.4 km lungime	Dus 1.Gara CFR 2.Pieți 3.Poșta 4.Liceul Marlon Aron 5.Str.Szek II 6.Str.Minei 7.Str.Szeked 8.Biserica Franciscană 9.Str.Pietroasa 10.Casa de cultură Cioboteni	60(30)	-	60(180)	60	60/300	60	60	6,00	21,00	
	Întors 11.Casa de cultură Cioboteni 12.Str.Pietroasa 13.Ferencesek 14.Str.Hetvezer 15.Fesulo 16.Str.Câmpul Mare 17.Str.Poienii 18.Csordagyujto 19.Str.Izvor 20.Casa de cult. ToplițaCiuc 21.Str.Lacului 22.Grup Școlar 23.B-dul.Timișoarei 24.P-ța Libertății 25.Parohia Sf.Cruce 26.Str.Sâlciei 27.Gara CFR		-	1 (1)	1 -	1 (1)	1 -	1 -			

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

Program de circulație autobuze în zilele 1-5

Linia nr. 3 Gara CFR – Casa de cultură Cioboteni – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	6,00	6,14	6,36
2	7,00	7,14	7,36
3	8,00	8,14	8,36
4	9,00	9,14	9,36
5	10,00	10,14	10,36
6	11,00	11,14	11,36
7	12,00	12,14	12,36
8	13,00	13,14	13,36
9	14,00	14,14	14,36
10	15,00	15,14	15,36
11	16,00	16,14	16,36
12	17,00	17,14	17,36
13	18,00	18,14	18,36
14	19,00	19,14	19,36
15	20,00	20,14	20,36
16	21,00	21,14	21,36

Program de circulație autobuze în ziua 6(sâmbătă)

Linia nr. 3 Gara CFR – Casa de cultură Cioboteni – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	9,00	9,14	9,36
2	13,00	13,14	13,36
3	18,00	18,14	18,36

Duminică și sărbători legale nu se asigură program de circulație

Program de Transport Linia 4

LINIA NR. Stații/ Tur/retur Lungimea	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 (6)						Plecări de la capetele de traseu	
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)							
			5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23	Prima	Ultima
LINIA nr.4 27 stații 12.8 km lungime	Dus 1.Gara CFR 2.Piești 3.Poșta 4.Liceul Marton Aron 5.Grup Școlar Toplița Ciuc 6.Str.Progresului 7.Biserica Toplița Ciuc 8.Str.Câmpul Mare 9.Fesulo 10.Str.Hetvezer 11.Ferencesek 12.Str.Pietroasa 13.Casa de cultură Cioboteni 14.Cioboteni Vatac 15.Cap linie Cioboteni	60(30)	-	60(120)	120	120	120	-	6,45	19,30
	Întors 16.Cap linie Cioboteni 17.Cioboteni Vatac 18.Casa de cultură Cioboteni 19.Str.Pietroasa 20.Biserica Franciscană 21.Str.Szeked 22.Str.Minei 23.Str.Szek II 24.Liceul Marton Aron 25.Poșta 26.Parohia Sf.Cruce 27.Str.Sălciei 28.Gara CFR		-	1 (1)	1 (1)	1 (1)	1 -	1 -		

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

Program de circulație autobuze în zilele 1-5

Linia nr. 4 Gara CFR – Cap linie Cioboteni – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	6,45	7,10	7,27
2	7,30	7,51	8,07
3	9,30	9,51	10,7
4	11,30	11,51	12,07
5	13,30	13,51	14,07
6	15,30	15,51	16,07
7	17,30	17,51	18,07
8	19,30	19,51	20,07

Program de circulație autobuze în ziua 6(sâmbătă)

Linia nr. 4 Gara CFR – Cap de linie Cioboteni – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	7,30	7,51	8,07
2	11,30	11,51	12,07
3	15,30	15,51	16,07

Duminică și sărbători legale nu se asigură program de circulație

Program de Transport Linia 5

LINIA NR.	Stații/ Tur/retur	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 (6)						Plecări de la capetele de traseu	
				Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)							
				5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23	Prima	Ultim a
LINIA nr.5	18 stații 11.4 km lungime	Dus 1.Gara CFR 2.Piești 3.Csiki Jatekszin 4.Cetatea Miko 5.B-dul Frăției 6.Șuta 7.Fitod I 8.Fitod II 9.Clopotnița Fitod 10.Cap de linie Fitod	60(30)	-	60(120)	120	60	60	-	6,40	18,40
		Întors 11.Cap de linie Fitod 12.Clopotnița Fitod 13.Fitod II 14.Fitod I 15.Șuta 16.Aleea Copiilor 17.Cetatea Miko 18.Patinoarul Lajos 19.Gara CFR		-	1 (1)	-	1 (1)	-	-		

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

Program de circulație autobuze în zilele 1-5

Linia nr. 5 Gara CFR – Fitod – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	6,00	6,15	6,27
2	7,20	7,35	7,43
3	9,40	9,55	10,05
4	11,40	11,55	12,05
5	14,00	14,15	14,26
6	15,10	15,25	15,36
7	16,10	16,25	16,36
8	17,00	17,15	17,26
9	18,00	18,15	18,25
10	19,40	19,55	20,05
11	20,30	20,45	20,55

Program de circulație autobuze în ziua 6(sâmbătă)

Linia nr. 5 Gara CFR – Fitod – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	9,40	9,55	10,05
2	14,00	14,15	14,26
3	17,00	17,15	17,26

Duminică și sărbători legale nu se asigură program de circulație

Program de Transport Linia 6

LINIA NR. Stații/ Tur/retur Lungimea	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 (6)						Plecări de la capetele de traseu	
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)							
			5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23	Prima	Ultima
LINIA nr.6 16 stații 12.1 km lungime	Dus 1.Gara CFR 2.Str.Sâlciei 3.Arta 4.Fabrica de bere 5.Str.Poienii 6.Str.Zorilor 7.Subpădure 8.Ramificație 9.Ciba	60(30)	-	30(120)	120	120	-	-	6,10	18,30
	Întors 10.Ciba 11.Ramificație 12.Subpădure 13.Str.Zorilor 14.Str.Poienii 15.Fabrica de bere 16.Arta 17.Gara CFR		-	1 -	1 (1)	1 (1)	1 -	1 -		

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

Program de circulație autobuze în zilele 1-5

Linia nr. 6 Gara CFR – Subpădure – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	6,10	6,19	6,26
2	6,35	6,44	6,51
3	8,30	8,44	8,52
4	10,30	10,44	10,52
5	12,30	12,44	12,52
6	14,30	14,59	15,07
7	16,30	16,39	16,46
8	18,30	18,44	18,52

Program de circulație autobuze în ziua 6(sâmbătă)

Linia nr. 6 Gara CFR – Subpădure – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	10,30	10,44	10,52
2	16,30	16,39	16,46
3			

Duminică și sărbători legale nu se asigură program de circulație

Program de Transport Linia 7

LINIA NR.	Stații/ Tur/retur Lungimea	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 (6)						Plecări de la capetele de traseu	
				Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)							
				5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23	Prima	Ultima
LINIA nr.7 16 stații 40.1 km lungime		Dus 1.Gara CFR 2.Str.Sălciei 3.Arta 4.Fabrica de bere 5Str.Poienii 6.Str.Zorilor 7.Subpădure 8.Ciba 9.Băile Harghita Întors 10.Băile Harghita 11.Ciba 12.Subpădure 13.Str.Zorilor 14.Str.Poienii 15.Fabrica de bere 16.Arta 17.Gara CFR	60(30)	-	540(420)	-	540	-	-	6,10	18,30
				-	1 (1)	-	1 (1)	-	-		

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

Program de circulație autobuze în zilele 1-5

Linia nr. 7 Gara CFR – Băile Harghita – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	6,20	6,50	7,18
2	15,25	16,00	16,28

Program de circulație autobuze în ziua 6(sâmbătă)

Linia nr. 7 Gara CFR – Băile Harghita – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	9,00	9,30	10,00
2	15,30	16,00	16,40

Duminică și sărbători legale nu se asigură program de circulație

Program de Transport Linia 8a

LINIA NR. Stații/ Tur/retur Lungimea	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 (6)						Plecări de la capetele de traseu	
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)							
			5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23	Prima	Ultima
LINIA nr.8a 5 stații 14,6 km lungime	Dus 1.Gara CFR 2.Galeria Nagy Imre 8.Str.Bradului 4.Fitod Întors 5.Fitod 6.Gara	60(30)	-	-	-	-	-	-	22,15	22,15
			-	-	-	-	-	1 -		

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

Program de circulație autobuze în zilele 1-5

Linia nr. 8a Gara CFR – Fitod – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	22,15	22,28	22,38

Sâmbătă, duminică și sărbători legale nu se asigură program de circulație

Program de Transport Linia 8b

LINIA NR. Stații/ Tur/retur Lungimea	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR: zilele 1-5 (6)						Plecări de la capetele de traseu	
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6,7)							
			5-6	6-10	10-13	13-19	19-21	21-23	Prima	Ultima
LINIA nr.8b 12 stații 37,7 km lungime	Dus 1.Gara CFR 2.Fabrica de bere 3.Ciba 4.Fabrica de bere 5.Gara CFR	30	-	-	-	-	-	-	22,40	22,40
	Întors 6.Gara CFR 7.Galeria Nagy Imre 8.Str.Bradului 9.Fitod 10.Grup Șc.Szekely Karoly 11.Cioboteni 12.Csordagyujto Gara CFR		-	-	-	-	-	1		

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

Program de circulație autobuze în zilele 1-5

Linia nr. 8b Gara CFR –Ciba - Fitod – Gara CFR

Ordinea în care se succed plecările	Ora de plecare	Ora atingere "cap linie"	Ora de sosire
1	22,40	23,12	23,50

Sâmbătă, duminică și sărbători legale nu se asigură program de circulație

4. Situația economico-financiară actuală a serviciului și starea tehnică a sistemului aferent acestuia

4.1 Situația economico-financiară a serviciului

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

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

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

A. din categoria corporale:

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

B. din categoria nematerializate:

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

Numărul de călători în medie pe an, conform înregistrărilor SC CSIKI TRANS SRL, a fost în creștere începând cu anul 2011 de la 391.520 ajungând în 2017 la 496.085 călători (+26,7%).

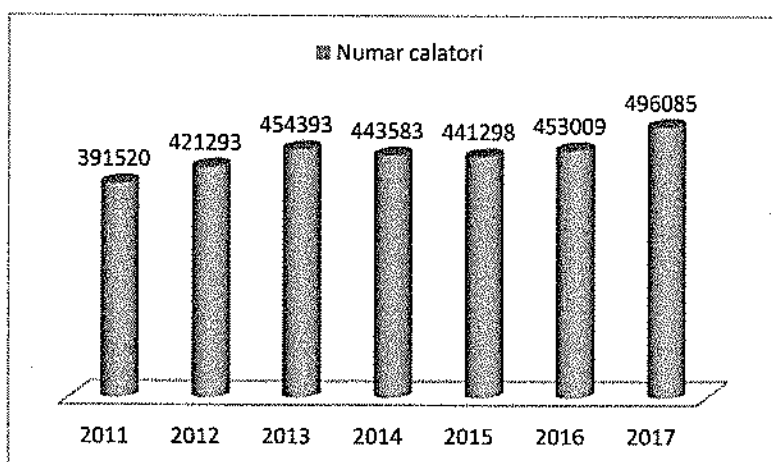


Figura 6 Evoluția numărului de călători pe an în perioada 2011-2017

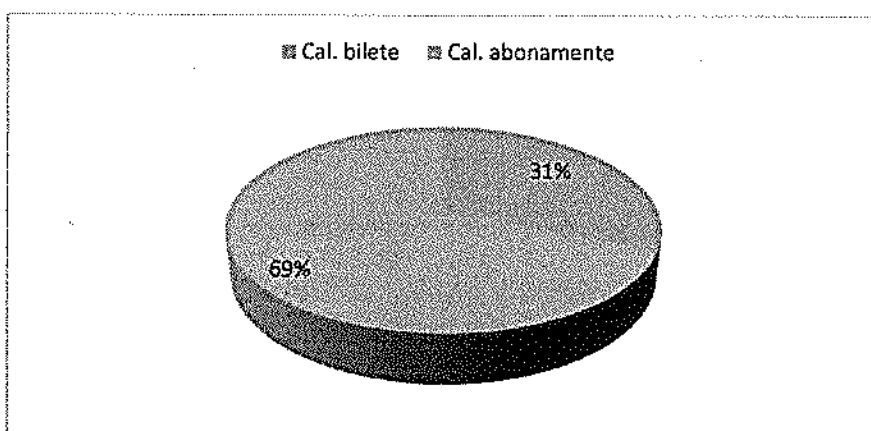


Figura 7 Structura utilizatorilor de TP în 2017

În tabelul de mai jos sunt prezentați o serie de indicatori de transport care au caracterizat activitatea operatorului de transport în intervalul 2011-2017.

Tabel 4 Rezultate transport 2011-2017

An	Valoare obținută din vânzarea titlurilor de călători	Număr călători cu bilete	Număr călători cu abonamente	Număr total de călători	Călători / km	Tarif mediu	Km. efectuați
2011	598698	191551	199969	391520	1.410	1.53	277858
2012	630918	187753	233540	421293	1.520	1.51	278912
2013	700619	169995	284398	454393	1.600	1.57	284423
2014	694163	150451	293132	443583	1.530	1.58	290348
2015	683634	143933	297365	441298	1.540	1.57	287566
2016	688182	141914	311095	453009	1.530	1.54	296008
2017	787560	153491	342594	496085	1.660	1.61	298916

Pe lângă creșterea numărului pe călători transportați se constată și o creștere a kilometrilor efectuați și a tarifului mediu.

Pentru Secția transport urban, veniturile și cheltuielile în perioada 2013-2017 sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 5 Venituri și cheltuieli ale operatorului în perioada 2013-2017 Secția transport urban

Explicații	2013	2014	2015	2016	2017
Venit	918,044.48	841,160.37	824,726.27	892,657.42	965,841.00
din care					
subvenție		250,000.00	250,000.00	300,000.00	300,000.00
Cheltuieli totale din care	933,007.26	955,687.60	908,327.34	1,018,603.15	1,098,923.95
Cheltuieli cu combustibilul	227,275.43	266,686.15	208,953.23	210,347.07	230,703.63
Cheltuieli cu personalul	341,810.00	331,815.00	314,209.00	365,374.00	444,521.88
Cheltuieli cu amortizarea	165,101.78	138,801.72	127,406.87	125,290.72	128,937.08

Așa cum se observă mai sus, subvențiile reprezintă o pondere importantă în cadrul veniturilor operatorului de transport.

În ceea ce privește cheltuielile, cele mai mari valori sunt înregistrate de cheltuielile cu personalul, cu combustibilul și cu amortizarea.

Raportat la cheltuielile de exploatare, costul per kilometru în perioada 2013-2017 este cel prezentat mai jos:

	2013	2014	2015	2016	2017
Cost/km	3.28	3.29	3.16	3.44	3.68

Pentru Autogara, veniturile și cheltuielile în perioada 2013-2017 sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 6 Venituri și cheltuieli ale operatorului în perioada 2013-2017 Secția Autogara

Explicații	2013	2014	2015	2016	2017
Venit	252,793.64	274,474.14	277,281.60	269,383.28	268,745.06
Cheltuieli totale din care	237,136.46	280,263.75	266,847.21	275,188.67	307,283.00
Cheltuieli cu energia și apa	38,354.46	32,515.78	31,430.96	27,652.47	30,350.62
Cheltuieli cu alte impozite, taxe	32,730.00	34,181.03	30,859.22	33,504.00	34,524.00
Cheltuieli cu personalul	127,973.00	128,678.00	140,253.00	157,833.00	186,067.00
Cheltuieli cu întreținerea și reparațiile	1,989.47	932.42	200.00	1,626.02	2,211.86

Ponderea cea mai mare a cheltuielilor în cazul Secției Autogară este reprezentată de cheltuielile cu personalul, energie și apa, cu alte impozite, taxe și cu întreținerea și reparațiile.

Impozitul pe clădiri și teren a fost contabilizat la serviciul de la Autogară, precum și regia aferentă acestor clădiri, deși activitatea de transport se desfășoară în autogară, având și birourile acolo.

Conform prevederilor actualului contract de delegare, **operatorul de transport nu plătește redevență** pentru serviciul prestat.

Prețul unei călătorii cu transportul public în Mun. Miercurea Ciuc este de 4 lei, respectiv 5 în cazul biletului dus-întors și de 7 lei pentru ruta Miercurea Ciuc – Băile Harghita, respectiv 12 lei biletul dus-întors. Achiziționarea titlurilor de călătorie se poate face fie de la dispeceratul operatorului de transport, fie de la conducătorii autobuzelor. De asemenea, în oraș există 2 puncte de comercializare a biletelor la agenți economici cu care SC CSIKI TRANS SRL are încheiat un contract de vânzare – cumpărare a biletelor.

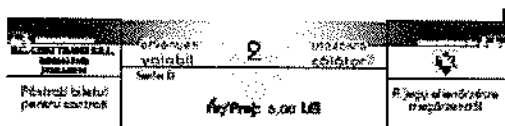
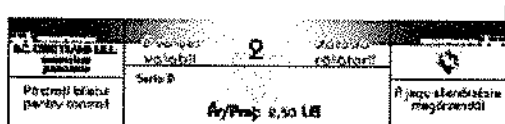
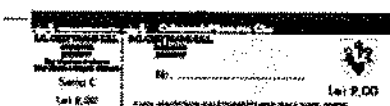


Figura 8 Tipuri de titluri de călătorie utilizate în transportul public din Mun. Miercurea Ciuc

Tipurile de abonamente utilizate în transportul public din Mun. Miercurea Ciuc sunt prezentate în tabelul următor.

Tabel 7 Tipuri abonamente transport public local Miercurea Ciuc

Tipul de abonament	Mod de acordare	Valoare [lei]
Abonament nominal lunar	Se eliberează legitimație de călător cu fotografie și lunar abonament cu nr. legitimației	80
Abonament nominal 15 zile		50
Abonament săptămânal		30
Abonament nenominal		130
Abonament elevi cl. I-XII și studenți curs de zi	Se eliberează legitimație cu fotografie și lunar abonament cu nr. legitimației după prezentarea carnet elev sau student vizat la zi	40
Abonament pensionari peste 65 ani cu pensie sub 650 lei inclusiv	Se eliberează legitimație cu fotografie și lunar abonament cu nr. legitimației după prezentarea cuponului de pensie din luna curentă	15
Abonament pensionari peste 65 ani cu pensie între 650 – 1300 lei		30
Legitimație de călător cu fotografie	Se eliberează o singură dată pentru un abonat	5
Bilet suprataxă, călători clandestini	Se validează de controlor, în loc de proces verbal de convenție	50
Abonament nominal lunar 50% reducere pentru donatori de sânge	Se eliberează legitimație de călător cu fotografie și lunar abonament cu nr. legitimației	40
Abonament nominal 15 zile 50% reducere pentru donatori de sânge		25
Abonament săptămânal 50% reducere pentru donatori de sânge		15
Abonament nenominal 50% reducere pentru donatori de sânge		65

Tabel 8 Tipuri abonamente transport public Miercurea Ciuc – Băile Harghita

Tipul de abonament	Mod de acordare	Valoare [lei]
Abonament nominalizat lunar	Se eliberează legitimație cu fotografie și lunar abonament cu nr. legitimației	160
Abonament nominalizat 15 zile		80
Abonament săptămânal		45
Abonament elevi cl. I-XII și studenți curs zi	Se eliberează legitimație cu fotografie și lunar abonament cu nr. legitimației după prezentarea carnet elev sau student vizat la zi.	80
Legitimație de călătorie cu fotografie	Se eliberează o singură dată pentru un abonat	5
Bilet suprataxă călători clandestini	Se validează de controlor, în loc de proces verbal de contravenție	50
Abonament nominalizat lunar 50% reducere pentru donatori de sânge	Se eliberează legitimație cu fotografie și lunar abonament cu nr. legitimației	80
Abonament nominalizat 15 zile 50% reducere pentru donatori de sânge		40
Abonament săptămânal 50% reducere pentru donatori de sânge		22,50

Situația personalului angajat la Csiki Trans conform organigramei puse la dispoziție de operatorul de transport este următoarea:

- Administrator – 1 persoană
 - Coordonator activități - 1 persoană
 - Personal administrativ – 1 persoană
 - Contabilitate – 1 persoană
 - Achiziții publice – 1 persoană
 - Juridic – 1 persoană
- Transport urban de călători
 - Conducător auto – 11 persoane
 - Dispecerat – 3 persoane
 - Mecanic auto – 1 persoană
- Autogară
 - Birou informare casă de bilete – 4 persoane
 - Personal auxiliar – 3 persoane

4.2 Starea tehnică a sistemului aferent serviciului de transport public

După cum se poate constata din situația parcului de vehicule existent prezentat la capitolul 3.2, se pot trage următoarele concluzii:

- Mai mult de 50% din parcul de autobuze are o vechime mai mare de 19 ani (cu norme de poluare Euro I, II și IV), iar restul are o vechime de 10 ani și se încadrează în norma de poluare Euro IV;
- Numărul mediu de kilometri parcurși per autobuz la sfârșitul anului 2017 era de peste 560.411, ajungându-se chiar la valori mai mari de 700.000 km în unele cazuri.

Mijloacele de transport care deservește transportul public în municipiul Miercurea Ciuc au o vechime și un grad de uzură ridicat.



Figura 9 Autobuze pentru transportul public în Miercurea Ciuc

Infrastructura de garare și mentenanță

Operatorul de transport oferă și servicii de autogară – activitate prestată cu începere din luna iulie 2011, după ce s-a obținut Licența pentru activități desfășurate de autogară seria CA nr.4661/09.06.2016.

Toate utilitățile, cum ar fi biroul de informații, spațiul de depozitare a bagajelor, sala de așteptare mobilată, grupul sanitar au fost puse la dispoziția publicului călător și toți operatorii de transport care desfășoară activitate de transport persoane în zonă au încheiat contracte de peron. Unitatea depune eforturi pentru o mai bună informare a publicului călător și o servire cât mai corectă a operatorilor de transport.

Toate cursele pleacă din fața dispeceratului auto, iar autobuzele sunt parcate pe platforma din autogară. Societatea are în administrare de asemenea 95 de stații autobuze, din care

72 au montate indicatoare sub formă de crosă de hockey, pe care sunt amplasate atât harta cu traseele cât și graficul de circulație al autobuzelor.

Gararea mijloacelor de transport se realizează la autogara din strada Brașovului care dispune de toate facilitățile de operare: conectare la rețeaua de electricitate, canalizare și apă, gaze, peroane, zonă de deservire, trotuare de pietoni, sală de așteptare. Starea acestor facilități este destul de precară iar clădirile sunt de degradate și este necesară reabilitarea autogării, reorganizarea ei, reabilitarea și reconfigurarea punctelor de acces pietonal, și mărirea ei din punctul de vedere al capacității, proiect stipulat și în cadrul PMUD.

Pentru garare și mentenanță, operatorul de transport are la dispoziție o suprafață de 3394 m² din care 173 m² situat pe str. Salcâm reprezentând teren și spațiu construit. Acest spațiu dispune de facilități precum conectarea la rețeaua de electricitate, canalizare, apă, gaze, instalație aer comprimat, echipamente pentru mentenanța vehiculelor. Acest spațiu va fi modernizat pentru a corespunde standardelor în vigoare pentru infrastructura de mentenanță a vehiculelor.

În figura de mai jos este prezentată schița acestei suprafețe utilizate pentru garare și mentenanță.

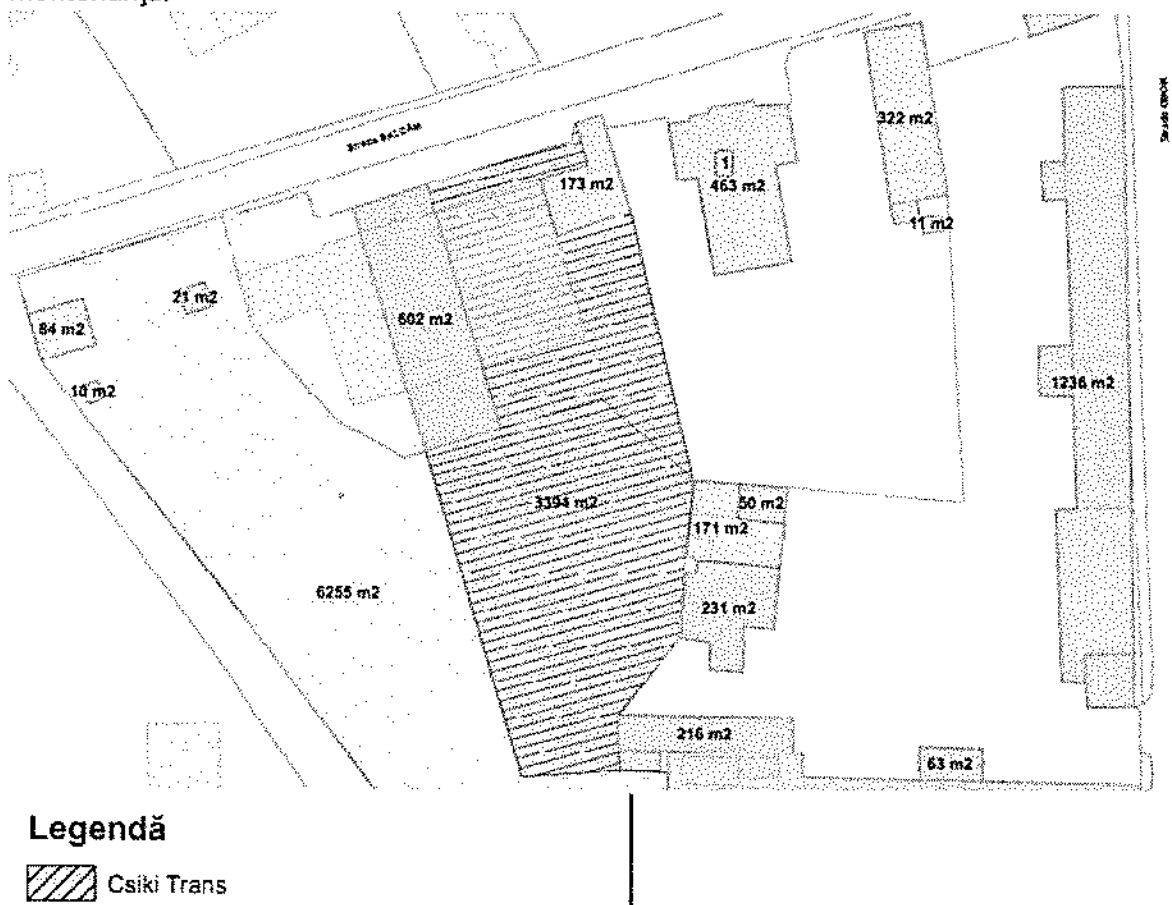


Figura 10 Infrastructura de garare și mentenanță

4.3 Analiza contractului de delegare prin concesiune a serviciului de transport public local de călători existent în 2018

Serviciul de transport public local la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc este asigurat de către SC CSIKI TRANS SRL în baza contractului de delegare prin concesiune a serviciului de transport public local nr. 16/22.01.2013. Obiectul contractului de delegare este efectuarea transportului public local de persoane cu autobuze pe o perioadă de 6 ani, respectiv până la data de 22.01.2019.

Contractul de delegare prin concesiune a serviciului de transport public local include procesul verbal de predare-primire a bunurilor concesionate (bunuri imobile) întocmit la data de 22.01.2013, caietul de sarcini și anexele care sunt actele de bază ale contractului de delegare. Actul adițional nr. 1/2016 la contractul prin concesiune completează tabelul nominal aferent bunurilor imobile cu valoarea reevaluată acestora.

În cadrul actualului contract de delegare prin concesiune a serviciului de transport public local încheiat între Municipiul Miercurea Ciuc și SC CSIKI TRANS SRL pe o perioadă de 6 ani sunt specificate în mod clar și detaliate toate drepturile și obligațiile părților referitor la activitatea directă de asigurare a serviciului de transport public de călători la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc. De asemenea, sunt specificate și obiectivele concedentului, respectiv Municipiului Miercurea Ciuc care au stat la baza încheierii contractului de delegare dintre care amintim:

- dezvoltarea și promovarea calității și eficienței transportului public local de călători în scopul asigurării mobilității populației în funcție de necesitățile acestuia și dezvoltarea economică a localității;
- asigurarea modernizării infrastructurii aferente transportului public local de călători, care să se realizeze în conformitate cu reglementările urbanistice în vigoare;
- informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local;
- asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport corelate cu fluxurile de călători.

Conform contractului, operatorul de transport - concesionarul are dreptul de a încasa tarifele aferente transportului public local de persoane și de a propune spre aprobare actualizarea acestora cu respectarea prevederilor legale. CSIKI TRANS are dreptul de a utiliza patrimoniul propriu și cel concesionat pentru asigurarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate și, de asemenea, să efectueze curse ocazionale/în cont propriu cu condiția să nu fie afectat programul de transport. O altă clauză contractuală oferă operatorului de transport dreptul de a se adresa instanței competente în cazul în care Municipiul Miercurea Ciuc nu respectă obligațiile contractuale și de a beneficia de despăgubiri pentru prejudiciile aduse în caz de modificare unilaterală a contractului de către Municipiul Miercurea Ciuc fără a fi respectate termenele și condițiile prevăzute în contract. De asemenea, contractul de delegare stipulează dreptul operatorului de transport de a renegocia unele clauze contractuale în cazul neprimirii diferenței de tarif

și/sau alocăției bugetare stabilite.

Pe durata contractului de delegare, operatorul de transport are exclusivitate pe traseele atribuite deservite prin curse regulate, pentru cursele regulate speciale, exclusivitatea fiind condiționată de opțiunea beneficiarului. În caz contrar, operatorul de transport are dreptul la daune-interese de la Municipiul Miercurea Ciuc care a dat aprobarea sau direct de la operatorul de transport rutier care operează fără aprobare. Este prevăzut și faptul că în stațiile publice accesul mijloacelor de transport în comun ale operatorului de transport este gratuit și nediscriminatoriu.

În activitatea sa, operatorul de transport are dreptul să își recupereze costurile de exploatare și reabilitare prin tarife suportate de către beneficiarii direcți ai transportului – călătorii și prin finanțarea de la bugetul local.

Pe toată durata de realizare a contractului de delegare, CSIKI TRANS are obligația de a efectua transportul public local de persoane conform caietului de sarcini în condiții de calitate, siguranță, regularitate și eficiență, fără a subdelega sau concesiunea serviciul care face obiectul contractului de delegare.

În ceea ce privește activitatea de transport, Municipiul Miercurea Ciuc are dreptul de a actualiza traseele și programele de transport public de persoane prin curse regulate, de a verifica și controla periodic modul de prestare a serviciului, de a aproba/refuza stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor propuse de către operatorul de transport, de a asigura exclusivitatea operatorului de transport în exploatarea traseelor prevăzute în caietul de sarcini.

Conform contractului, Municipiul Miercurea Ciuc are dreptul de a acorda operatorului de transport CSIKI TRANS cu titlu gratuit, dreptul de a realiza și folosi, conform planurilor de amplasament aprobate, amenajările necesare exploatării mijloacelor de transport – stații de întreținere, spații de garare, capete de linii etc.

Pe durata derulării contractului de delegare, Municipiul Miercurea Ciuc păstrează prerogativele și răspunderile privind adaptarea politicilor și strategiilor proprii de dezvoltare a serviciului și a sistemului de transport public local de persoane, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului de transport public.

Municipiul Miercurea Ciuc are obligația de a controla și monitoriza respectarea condițiilor stipulate în contractul de delegare, în caietul de sarcini și în regulamentul pentru funcționarea serviciului, de a stabili traseele, programele de transport și stațiile publice aferente acestora, de a supune aprobării Consiliului Local Miercurea Ciuc tarifele pentru transportul public local de călători, precum și subvențiile sau facilitățile care se plătesc de la bugetul local. Actualul contract de delegare stipulează obligația Municipiului Miercurea Ciuc de a asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public de persoane pentru categoriile sociale defavorizate, stabilite prin hotărârea Consiliului Local sau prin lege.

În cadrul contractului de delegare este menționat faptul că nu se percepe redevență iar operatorul de transport datorează anual taxa de clădiri conform art. 249 alin. (3) din Legea nr. 571/2003 privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare.

Procesul verbal de predare-primire a bunurilor concesionate la contract prezintă inventarul

bunurilor imobile. Valoarea de inventar a acestora la momentul încheierii contractului de delegare era de 4.903.900 lei. Această valoare de inventar a fost modificată prin actul adițional nr. 1/30.03.2016 la suma de 4.477.810 lei.

Contractul de delegare cuprinde la Anexa 2 programul de transport pentru diversele grade de mobilitate pe teritoriul administrativ în cursul anului, astfel program normal, program de vară/vacanță, program de noapte, program la evenimente speciale (31.12-01.01, noaptea de Înviere, etc.). Este detaliat programul de transport și de circulație pentru fiecare linie în parte.

Anexa 3 la contractul de delegare prezintă programul de investiții al operatorului de transport, al autorității contractante și fundamentarea necesarului anual de fonduri pentru investiții din surse proprii ale operatorului.

În cadrul Anexei 4 la contractul de delegare sunt specificate bunurile de retur acestea reprezentând bunurile concesionate de către autoritatea contractantă către operator în scopul executării contractului, bunurile de natura domeniului public nou create sau existente și modernizate/dezvoltate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau de stat, precum și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Autorității Contractante.

Bunurile concesionate de Municipiul Miercurea Ciuc către CSIKI TRANS sunt în număr de 6 (adăpost călător din str. Sadoveanu, clădire autogară, teren aferent autogării, platforma betonată la autogară, împrejmuirea autogării și canalizarea pluvială la autogara din str. Brașovului) și au o valoare de inventar de 4.477.810 lei.

Contractul de delegare tratează cerințele standard pentru mijloacele de transport, este prezentat parcul auto care cuprinde un număr de 9 autobuze, tarifele de călătorie și modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare ale acestora. Punctele de vânzare a legitimațiilor de călătorie sunt asigurate printr-un număr de 2 spații comerciale și 1 chioșc unde pe lângă comercializarea biletelor, abonamentelor, legitimațiilor toate trasee pentru 1 zi, abonamente nenominalizate agenți economici, se eliberează abonamentele cu reducere sau gratuitate, autorizațiile gratuite, biletele gratuite pentru categoriile de călători care beneficiază de protecție socială. Legitimațiile de călătorie se pot cumpăra și de la conducătorii auto, în autobuz.

Contractul de delegare stipulează în cadrul Anexei 7 diferențele de tarif, modul de acordare și fundamentarea anuală a acestora pentru protecția socială. Modul de acordare a diferențelor de tarif pentru fiecare categorie în parte se stabilește prin hotărârea Consiliului Local al Municipiului Miercurea Ciuc conform legislației în vigoare.

În derularea contractului, fiecare dintre părți a și-a respectat obligațiile, asigurându-se astfel prestarea serviciului de transport public în condiții corespunzătoare.

4.4 Analiza SWOT privind serviciul de transport în comun actual în Miercurea Ciuc

Analiza SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) reprezintă metoda de analiză ale punctelor tari, punctelor slabe, oportunităților și amenințărilor, metodă care a

fost creată și utilizată în mediul de afaceri pentru a ajuta la proiectarea unei viziuni de ansamblu asupra firmei.

Această analiză se realizează, în general, în prima fază a unui proiect, pentru ca elementele de analiză să poată alcătui baza planului de proiect și să poată fi folosite ulterior în cadrul proiectului, dacă acesta întâmpină dificultăți în ceea ce privește planificarea, livrabilele sau bugetul alocat și trebuie readus pe linia de plutire.

În cadrul unei analize SWOT se va ține seama de faptul că:

- ✓ Punctele tari și punctele slabe sunt concepute „statice”, bazate pe parametrii descriptivi ai unei zone, într-o perioadă determinată de timp. Ele reprezintă ceea ce există.
- ✓ Oportunitățile și amenințările au în vedere viitorul, și se referă la alegerile pe care le au de făcut persoanele implicate în procesul de planificare. Ele reprezintă ceea ce va fi.

Din analiza activității de transport urban de călători derulată în limitele ariei urbane a Municipiului Miercurea Ciuc, rezultă o serie oportunități, puncte tari și puncte slabe, respectiv o serie de direcții de urmat pentru viitor.

PUNCTE TARI

- ✓ Existența unui cadru de funcționare format în conformitate cu legislația în vigoare (privind dreptul de funcționare, dreptul de proprietate asupra unor mijloace fixe indispensabile unui serviciu de transport, dreptul social, dreptul comercial).
- ✓ Existența unei forțe de muncă calificată, localnică și cu mare experiență în domeniu (specializată pe profilul de activitate), demonstrând competență și responsabilitate profesională, ceea ce face posibilă continuarea în condiții satisfăcătoare a activității.
- ✓ Experiența operatorului de transport public SC CSIKI TRANS SRL în prestarea serviciului de transport public de călători fiind societatea care asigură la ora actuală transportul public în Municipiul Miercurea Ciuc.
- ✓ Soliditatea operatorului de transport în ce privește relațiile cu beneficiarii, acesta având clienți tradiționali în ceea ce privește prestarea serviciului de transport public persoane prin curse regulate special.
- ✓ Preocupările susținute ale municipalității în ceea ce privește îmbunătățirea serviciului de transport public de călători.
- ✓ Existența surselor de finanțare din fonduri nerambursabile destinate modernizării parcului de mijloace de transport.

PUNCTE SLABE

- ✓ Uzura mare a parcului de mijloace de transport; toate tipurile de mijloace de transport au vechimi medii foarte mari: autobuze MAN – 23 ani, autobuze VOLVO – 19-21 ani, autobuze SPRINTER – 10 ani. În general, mijloacele de transport public nu dispun de dotările care asigură confortul pasagerilor și deplasarea persoanelor cu mobilitate scăzută.
- ✓ Autobuzele cu care se realizează serviciul de transport public au norme de poluare depășite.

- ✓ Stații de transport public nemodernizate și care nu asigură confortul și informarea corespunzătoare a pasagerilor.

OPORTUNITĂȚI

- ✓ Operatorul de transport actual deține licențele și autorizațiile necesare pentru efectuarea serviciului de transport public de persoane prin curse regulate
- ✓ Se estimează că și în viitor o singură societate va deține exclusivitate pentru transport de persoane pe teritoriul Municipiului Miercurea Ciuc.
- ✓ Diminuarea ratei șomajului creează premisele unei creșteri a puterii de cumpărare, în corelație cu creșterea numărului de călători plători - creșterea volumului necesar de transportat (călători și călătorii).
- ✓ Proiectele stipulate în Programul de investiții pentru:
 - înnoirea parcului de vehicule (autobuze ecologice),
 - modernizarea stațiilor rețelei principale de transport public,
 - crearea unui sistem de management al traficului (inclusiv sistem de monitorizare video și a altor sisteme de transport inteligente),
 - amenajare stații de transport public local,

cu posibilitate de finanțare nerambursabilă prin POR 2014-2020.

AMENINȚĂRI

- ✓ Scăderea în continuare a numărului de călători în cazul în care transportul public de persoane nu devine atrăgător și nu oferă condiții optime de deplasare.
- ✓ Menținerea tendinței de scădere a populației constatată în ultimii ani.

4.5 Analiza posibilității reconfigurării rețelei de transport actuale în Municipiul Miercurea Ciuc

4.5.1 Contextul

Informațiile de care are nevoie un cercetător pentru a putea să deruleze modelele teoretice care conduc la determinarea traseelor de transport au fost procurate din:

- PMUD Miercurea Ciuc
- Informațiile puse la dispoziție de operatorul de transport

plus date preluate de pe internet sau puse la dispoziție de Primăria Miercurea Ciuc cum ar fi:

- harta orașului cuprinzând și localitățile aparținătoare = anexa 1
- date statistice precum suprafața orașului, populația și locurile de muncă din aria urbană = anexa 2

Analizând, sintetizând și coroborând informațiile deținute echipa de lucru a ajuns la următoarele concluzii (principale) premergătoare activității propriu zise de elaborare a cadrului necesar determinării traseelor de deservire a localităților:

- orașul Miercurea Ciuc este din categoria "localitate mică": 41972 locuitori respectiv 11 kmp
- activitatea economică este relativ restrânsă: 6500 angajați (puțin peste 15% din locuitori)
- dispunerea geografică relevă o disipare a unor dintre subansamblurile constitutive unele aflate la distanțe apreciabile față de "centrul istoric al localității" (de exemplu Băile Jigodin, Ciba, Harghita Băi)
- protejarea orașului de traficul de tranzit existând rute ocolitoare
- "scumpirea" deplasării cu mijloacele de transport în comun (PMUD pag. 37)
- înclinarea majorității populației către alte moduri de deplasare decât cu autobuzele de transport în comun (PMUD pag. 37)
- în Zona Industrială Vest se constată o lipsă de linii de transport (PMUD pag. 44)
- motorizarea ridicată a populației: 65% dintre familii posedă autorurism (PMUD pag. 52)
- Etc.

Răspunsul la aceste concluzii este dat de operatorul de transport public local SC Csiki Trans SRL prin:

- 9 autobuze de 30 și 60 locuri capacitate nominală, dar dar cu o vechime destul de mare
- 8 trasee însumând 52 km
- 69 de curse de zi
- 95 de stații indicând o bună densitate de puncte de îmbarcare-debarcare
- 296008 km/an
- 453009 călătorii/an

deținând 98% din cererea de transport urban de călători (din informațiile primite de la operatorul de transport).

4.5.2 Conduita

Restrângând la maxim datele de mai sus **rezultă** că nu se justifică ca eventualele noi trasee recomandate municipalității Miercurea Ciuc să fie supraechipate¹ cu vehicule:

- Cererea de transport – în jur de 1500 de călătorii pe zi – și răspândirea cartierelor în aria urbană nu ar necesita multiplicarea numărului de vehicule pe vreunul din trasee (acum se utilizează un vehicul pentru fiecare traseu exploatat)
- Cele mai populate cartiere Traian, Centru, Spicului și Lunca – anexa 2 – sunt grupate într-o zonă centrală pe distanțe mici care vor conduce la lungimi ale curselor de valoare redusă².

Această situație obligă la luarea în considerare a modalității de determinare a traseelor într-un cadru complex mai ales datorită informațiilor relative la valoarea numărului de călătorii acoperite pentru o zi:

- 453000 călătorii pe an înseamnă în medie 1240 călătorii pe zi

¹ Echiparea este indicatorul obținut prin raportarea numărului de vehicule la numărul de kilometri ai traseului.

² Adică revenirea vehiculului la capătul activ se face repede și un alt vehicul pare inutil.

- dar și explicit 1740 călătorii pe zi (din informațiile puse la dispoziție)
- Diferența de 500 de călătorii reprezintă cca. 30-40 %³ și trebuie ținut cont de ea.

Acest aspect va fi tratat aplicând două metode imaginate pentru obținerea cererii de transport.

4.5.2.1 Metoda ponderală⁴

Pentru a înțelege și organiza transportul urban trebuie mai întâi definită "urbea" (dar nu din punct de vedere constructiv): urbea, din punct de vedere social, este o formă complexă de așezare omenească cu dimensiuni variabile, dar cu dotări productive, având funcții industriale, administrative, comerciale, politice și culturale. Urbea trebuie să fie considerată în primul rând un habitat ce asigură satisfacerea (în principal) a necesităților de muncă, locuire și **contact**. În acest ultim sens, cadrul care face posibilă legătura între entitățile conlocuitoare și structurile constituente se supune următoarelor concepte:

- totul se leagă de toate, nu însă întotdeauna evident;
- "orașul" știe cel mai bine, dar lucrează lent;
- intervențiile artificiale vor fi eliminate, dar prin costuri mari;
- mai devreme sau mai târziu totul se duce undeva.

Transpunerea în practică (în mod conștient sau într-o dezvoltare naturală) a acestor concepte și satisfacerea necesităților principale puse în fața urbei, este posibilă doar dacă există calea de comunicație între structurile orașului: **rețeaua stradală** (ansamblul de străzi, drumuri, bulevarde, etc., al unei localități urbane constituie rețeaua stradală a acesteia). Rețeaua stradală poate fi utilizată pentru efectuarea oricărei circulații fără discernământ, dar nu este greu de acceptat ideea, că în lipsa unei diferențieri între categoriile circulației care se desfășoară pe aceasta, dificultățile de întreținere și organizatorice devin prohibitive din punct de vedere economic și logistic. Se poate spune că a devenit un deziderat urbanistic (către care se tinde permanent, dar greu de atins), diferențierea rețelei stradale pe tipuri de artere de circulație (de penetrație, rapide, de circulație locală și respectiv exclusiv pentru pietoni sau bicicliști).

Rețeaua stradală majoră reprezintă combinația de străzi aparținând rețelei stradale care funcționează într-un sistem unitar și pe care se concentrează și se ordonează traficul localității respective. Rețeaua stradală majoră asigură legătura cu exteriorul localității, iar în interior, preia rolul de colector și distribuitor al circulației.

Rețeaua stradală majoră a orașului este influențată, în condițiile unui grad de motorizare ridicat, de rețeaua rutieră interurbană, care la rândul ei depinde de structura, mărimea și amplasarea în teritoriu a restului localităților. **Structura rețelei stradale majore** este strâns legată de formalizarea planului urbanistic. Întocmirea planului urbanistic (teritorial, general, zonal și de detaliu) este o operație ce implică constituirea planului de trafic și a

³ În București 30-40% ar însemna aproximativ 1500000 de călătorii, deci o valoare semnificativă.

⁴ Se va dezvolta pentru valoarea călătoriilor de 1240/zi.

studiului de circulație, absolut necesare pentru crearea condițiilor ce permit rețelei stradale majore (în principal) îndeplinirea funcției de contact între membrii societății umane. Pentru formalizarea menționată – în afară de o serie de parametri numerici – sunt utile următoarele noțiuni specifice:

- punct de polarizare (centru funcțional de interes major pentru populație sau pentru agenții economici);
- unitate urbanistică (suprafața delimitată de artere de circulație majore; laturile ce delimitează unitatea urbanistică se recomandă să fie cuprinse între 300 m și 700 m delimitând o zonă de cel mult 50 ha.);
- zona de transport (elementul urbanistic care permite delimitarea nevoilor de transport după caracterul lor majoritar: origine, tranzit, respectiv destinație);
- linie de trafic (linia imaginată care unește punctele de început și sfârșit ale unei cereri de transport satisfăcute printr-un proces de transport independent sau în comun);
- ordonare de trafic (măsurile constructive sau organizatorice care impun anumite trasee liniilor de trafic, excluzând totodată pe altele - în primul rând obligativitatea trecerii liniei de trafic pe domeniul public special destinat - și impunerea unor reguli de circulație prestabilite pentru pietoni și vehicule).

Determinarea elementelor constituite conform noțiunilor de mai sus, poate crea baza pentru elaborarea științifică a tehnologiei transporturilor publice, adică pentru:

- analiza tehnică a situației rețelelor orașului (cu privire la căile de transport și mijloacele adecvate);
- studiul compartimentelor evolutive ale orașului (cu privire la cererea de transport și modalitățile de satisfacere);
- elaborarea soluției pentru o comunicație materială economică (cu privire la organizarea și exploatarea sistemului de transport urban).

Parametrii numerici **de infrastructură** ai orașului, necesari pentru stabilirea cadrului de apariție a nevoilor de transport, se referă la suprafețele orașului destinate locuințelor, producției, acoperite de zone verzi, etc., dar și cele utilizate de căile de comunicație terestră. Parametrii numerici **de suprastructură** ai orașului, necesari pentru stabilirea cauzelor aparițiilor nevoilor de transport, se referă la populația umană și la împărțirea acesteia pe compartimente social-economice. Se redau în continuare valorile medii ale acestor parametri:

- | | | |
|---------------------------------|---------------------------------|--------|
| • suprafața orașului, din care: | destinată locuințelor | 30-40% |
| | destinată producției | 15-30% |
| | ocupată de dotări, parcuri, ape | 25-30% |
| | pentru căi de comunicație | 10-20% |

- numărul populației, din care: activă 30-70%
- inactivă 70-30%

Procentele de mai sus nu se referă la Municipiul Miercurea Ciuc, ci sunt date statistice valabile pentru toate aglomerările urbane din România. Valorile sunt preluate din lucrarea "Transport urban. Sistemul", respectiv „Transport urban. Procesul” autor Ghionea Florian, Editura Matrix 2004 și 2005.

Ținând cont de existența și a circulației suburbane (între oraș și suburbii) și a celei interurbane (între orașe) apare evident că valorile de mai sus trebuie amplificate în ceea ce privește densitatea de populație sau trafic pe unele din aceste suprafețe, în special pe suprafețele destinate căilor de comunicație, căi ce numai după apariția metroului, pot fi considerate pe mai multe planuri (în cazul producției, etajarea nu mai este o problemă, de exemplu).

Rețeaua stradală majoră este supusă solicitărilor din partea participanților la circulație. **Sursa de solicitare principală a structurii stradale o constituie potențialele de transport ale zonelor.** Potențialul de transport este o mărime fizică a cărei variație în timp și spațiu caracterizează un câmp de probabilitate și permite determinarea cantităților omogene necesar să se transporte de la o zonă la alta:

- unități de transportat (persoane), ce afluesc către mijloacele de transport;
- unități transportatoare independente (vehicule de mic sau mare tonaj), care se deplasează, în special, pe rețeaua majoră de străzi a orașului.

Alte surse de solicitare ale structurii stradale⁵ se referă la:

- potențialele de transport ca rezultat al tranzitului localității de către mijloace și persoane ce au alt centru de proveniență (interurban);
- potențialele de transport ca rezultat al penetrației (și reversului ei, difuziunii),
- mijloacelor și persoanelor ce au drept centre de proveniență, suburbiile.

În general, aceste două potențiale sunt consecințele directe ale dezvoltării localității, iar determinarea lor numerică ține cont de valorile intrinseci ale orașului (număr de locuri de muncă și locuitori) și nu de dezvoltarea, întinderea sau densitatea de locuitori sau locuri de muncă din zonele adiacente.

Unul din cele mai simple modele matematice pentru determinarea potențialelor cartierelor orașului este un model ponderal de analiză a fenomenelor de deplasare, definit de următoarele relații:

⁵ Pentru calcule de factură generală aceste solicitări pot fi considerate cca. 10-15% din valoarea solicitărilor generate de locuitorii municipiului (și sunt în funcție de particularitățile orașului).

$$U_{jk}^d = L_j \cdot M_k / L$$

$$U_{jk}^i = L_j \cdot L_k \cdot (L - M) / L^2$$

unde:

L_j , M_k sunt numărul de locuitori ai zonei j , respectiv numărul de locuri de muncă ale zonei k

L , M sunt numărul de locuitori ai orașului, respectiv numărul total de locuri de muncă.

În consecință:

- pentru fiecare zonă se poate calcula un potențial activ, ce reprezintă o cotă parte din populația aferenta zonei:

$$U_j^d = L_j \cdot (M / L)$$

- potențialul activ este direct proporțional cu numărul propriu de locuitori; la limită, dacă întregul oraș este considerat alcătuit dintr-o singură zonă, potențialul activ este egal cu numărul de locuri de muncă asigurat de activitatea economico-socială a așezării umane;
- potențialul activ devine zero, doar dacă orașul nu are locuri de muncă sau zona nu are locuitori (în toate cazurile se consideră că orașul este "închis");
- pentru fiecare zonă se poate calcula un potențial inactiv, ce reprezintă o diferență până la populația aferenta zonei:

$$U_j^i = L_j \cdot (L - M) / L = L_j - U_j^d$$

- acest potențial inactiv nu poate fi zero nici dacă zona respectivă nu are nici un loc de muncă, deoarece populația inactivă este atrasă – conform ipotezelor modelului – de restul populației orașului; la limită, potențialul inactiv este egal cu numărul locuitorilor, mai puțin numărul locurilor de muncă

Dar, atunci când populația unei zone este zero în condițiile în care numărul de locuri de muncă nu este nul, apar situații speciale care sunt rezolvate prin intervenții euristice: de exemplu, numărul de călătorii către o asemenea destinație este generat de acest numărul

de locuri de muncă, iar dinspre destinația respectivă se va înregistra un flux egal ca valoare și de sens contrar – în linii mari pentru întoarcerea în originea inițială – unde s-a manifestat primul impuls de deplasare.

În ceea ce privește volumul călătoriilor inter-zonale, una din metodele de calcul ale curenților de călători (bazata pe un model operațional) necesită cel mai redus volum de date și este constituită pe constatarea că, **populația activă este polarizată de locurile de muncă, iar populația inactivă dintr-o zonă este atrasă de populația inactivă din celelalte zone.**

Potențialul de transport nu este o mărime explicită, decât în măsura în care i se stabilește scopul: punerea în contact cu un alt potențial de transport și prin asta, generarea cantităților omogene efectiv de transportat. Definiția mobilității populației are ca idee principală, nu atât capacitatea de a se deplasa dintr-un loc în altul, cât mai ales cauza determinantă a acțiunii respective (impulsul).

Potențialul de transport este tocmai acesta cauză: cu cât sunt mai mari valorile potențialelor, cu atât este mai mare **posibilitatea** de efectuare a călătoriilor în relația analizată. Pentru calcularea cererii efective de transport se recurge la un complex de ipoteze a căror sintetizare este următoarea:

- populația activă efectuează zilnic două călătorii, iar populația inactivă efectuează zilnic o călătorie; peste⁶ aceste valori "normale" ale călătoriilor, ambele categorii efectuează încă o anumită cotă;
- oportunitatea de efectuare a călătoriilor peste valoarea normală este proporțională cu o valoare caracteristică, dată de numărul cartierelor și este funcție de **ordonarea pe distanțe** a cartierelor cu care se intră în schimb.

Relația prin care se poate determina cererea "detaliată" de transport este următoarea:

$$C = (2 \cdot U^d) \cdot \text{coef}_1 + (U^i) \cdot \text{coef}_2$$

unde: **coef₁** și **coef₂** sunt coeficienți care țin cont de influențele eterogene care sunt generate de specificul localității sau de comportamentul propriu localnicilor⁷.

Acest complex teoretic de împrejurări poate fi transpus în practică relativ ușor dacă se consideră că valoarea numerică a cererii este deductibilă printr-un singur **coeficient de calibrare a cererii**:

- potențialele se pot calcula pe baza informațiilor referitoare la locuitori și locuri de muncă

⁶ Dar câteodată sub aceste valori.

⁷ De exemplu: sunt localități pentru care "deplasarea" în oraș este o a doua natură a locuitorilor, respectiv localități în care deplasarea în oraș nu este necesară – deoarece în imediata vecinătate sunt înființate toate utilitățile necesare.

- cererea satisfăcută într-o perioadă recentă este cunoscută din datele statistice deținute de operatorul de transport urban de călători
- relația de mai sus este simplificată până la nivelul de un singur coeficient:

$$\sum C_{jk} = kapa * (2 * U^d + U^i)$$

- ✓ adică cererea pe total oraș este utilizată pentru obținerea unui coeficient **kapa care reflectă particularități definitorii ale comunității umane și a structurii topologice și de amplasament ale utilităților orașului**
- ✓ ULTERIOR FOLOSIND ACEST COEFICIENT ȘI PENTRU VALORILE DE DETALIU.

În anexa 3:

- sheet "pot activ" prezintă tabelul de calcul care ofera structura pe cartiere a potențialelor active
- sheet "pot inactiv" prezinta tabelul de calcul care oferă structura pe cartiere a potențialelor inative
- sheet "calatorii brut" prezintă tabelul de calcul care ofera nivelul necorectat al călătoriilor (în absența vreunui coeficient de corecție)
- sheet "calatorii net" prezinta tabelul de calcul care oferă cererea de transport adusă la nivelul cunoscut de 1240 călătorii/zi

Din sheet "net intreg" rezultă că în această metodă în afară de cartierele 7, 8, 9 și 10 doar în extremis **cartierul 11 se apropie de 100 călătorii pe sens.**

4.5.2.2 Metoda gravitațională^a

În această metodă se aplică o tehnică bazată pe relația gravitațională a lui Newton. Această metodă de calcul a curenților de călători se inițiază de la constatarea că, în ansamblu în relațiile interumane care necesită deplasare, acționează una din legile fundamentale ale fizicii: populația unei micro-zone este atrasă de populația de pe celelalte micro-zone de transport într-un raport invers proporțional cu pătratul distanței ce separă cele două mase de solicitori de prestație. Relația matematică se bazează pe utilizarea unui **coeficient de calibrare k** ce înmagazinează specificul local al comportamentului uman în relație cu mediul socio-economic și necesitatea particulară de contact:

$$C_{ij} = k \frac{P_i * P_j}{D_{ij}^2}$$

unde:

- C_{ij} este cererea de călătorie între micro-zona de transport i și micro-zona de transport j
- P_i = populația aparținătoare micro-zonei de transport i

^a Se va dezvolta pentru valoarea călătoriilor de 1740/zi.

P_j = populația aparținătoare micro-zonei de transport j
 D_{ij} = distanța care separă centrele de "masă populațională" aparținătoare celor două micro-zone de transport.

(concretizând:

- populația unei micro-zone este de fapt populația localității – cartier sau comuna
- distanța dintre micro-zone este de fapt distanța rutieră dintre unitățile teritoriale = cartiere).

Din punct de vedere practic, calculele se vor derula – prin produsul Excel anexat materialului (Anexa 3) – după metodologia prezentată în continuare.

În anexa 3:

- sheet "distanțe" prezintă informațiile referitoare la distanțele – pe drumurile cele mai scurte – între oricare două cartiere
- sheet "volum posibil" prezintă tabelul de calcul care oferă valorile formulei de mai sus – în lipsa coeficientului k
- sheet "volum probabil" prezintă tabelul de calcul care oferă totalul călătoriilor avute în vedere 1740 călătorii/zi

Din sheet "probabil rotunjit" rezultă că în această metodă se confirmă concentrarea activității de transport pentru cartierele 7, 8, 9 și 10, dar **nu se confirmă ascendentul cartierului 11 pe care îl identifică doar cealaltă metodă.**

4.5.3 Procedura

Excelul sheet "comparatie" din anexa 3 oferă informațiile de bază în vederea schițării traseelor necesare constituirii rețelei de transport a orașului:

- Există un NUCLEU asociat ansamblului de cartiere care scoate în evidență în jurul cărei structuri trebuie să graviteze toate traseele; acestea sunt:
 - ✓ Cartierul 7 = Tudor
 - ✓ Cartierul 8 = Centru
 - ✓ Cartierul 9 = Spicului
 - ✓ Cartierul 10 = Lunca Mare

care generează și atrag peste 85% din cererea de transport (1300/1485 conform datelor din tabelul excel aflat în analiză).

- În acest nucleu se manifestă cele mai pregnante discrepante între valorile generate de cele două metode de obținere a volumului cererii de transport; cum niciuna din metode nu deține vreun ascendent asupra celeilalte, rezultă că aceste discrepante relevă starea de incertitudine care poate greva cererea de transport:
 - ✓ Urmărind coloanele U și V se poate constata existența unei **stabilități a valorilor pentru cartierul 8** în timp ce instabilitatea cea mai mare o are cartierul 9; acest fapt este echivalent cu afirmația că nucleul de bază nu

poate fi considerat un ansamblu omogen și deci **CARTIERUL 8 ESTE O "CONSTANTĂ" PENTRU ORICARE TRASEU DE DESERVIRE A ORAȘULUI;**

- analizând pe relații de tipul "cartier-cartier" (din punctul de vedere al cererii probabile de transport de călători) se obțin valorile:

- ✓ Între 7 și 8 discrepanța este 172
- ✓ Între 7 și 9 discrepanța este 250
- ✓ Între 8 și 7 discrepanța este 195
- ✓ Între 8 și 10 discrepanța este 57
- ✓ Între 9 și 7 discrepanța este 250
- ✓ Între 9 și 10 discrepanța este 40
- ✓ Între 10 și 8 discrepanța este 56
- ✓ Între 10 și 9 discrepanța este 38

valori care creează un clasament al acelorași cartiere determinat de ierarhia:

- a cartierul 7 deține un volum de 867
- b cartierul 9 deține un volum de 578
- c cartierul 8 deține un volum de 480
- d cartierul 10 deține un volum de 191

- Consecințele sunt:

- ✓ **CARTIERUL 7 TREBUIE SĂ BENEFICIEZE DE UN TRATAMENT DIFERENȚIAT FIIND CEL CARE OFERĂ CEA MAI MARE "PIAȚĂ" DE CĂLĂTORII**
- ✓ Cartierele 8, 9 și 10 pot să fie concatenate în componența unor trasee (deci mai multe decât pentru cartierul 7) deoarece ÎMPREUNĂ CARTIERELE 8, 9 ȘI 10 REPREZINTĂ UN OBIECTIV DE MAI MARE RELEVANȚĂ PENTRU VIITOAREA STRUCTURĂ DE TRASEE DE SERVICII DE TRANSPORT CĂLĂTORI

Concluzii (de fapt prima propunere de constituire a traseelor):

- Pentru cartierele din nucleu (4) este de constituit un grup de patru trasee care să le deservească pe acestea, dar înglobând și unele din cartierele "satelit" ale nucleului, de preferință cartiere care nu aduc valori mari ale cererii întrucât sunt numai în subsidiar servite. Analizând datele referitoare la cerere rezultă că tandemul Jigodin, respectiv Szesceny se pretează pentru acest tip de constituire a traseelor.
- Ca urmare sunt propuse:
 - ✓ Traseul denumit "1 interior" determinat de structura de noduri
8 – 10 – 9 – 7 – 8 (fig. 11)
 - ✓ Traseul denumit "1 roșu" determinat de structura de noduri
8 – 2 – 7 – 9 – 10 – 8 (fig. 12): 2 = cartierul Jigodin contribuind cu cca. 60 de călători la totalul general
 - ✓ Traseul denumit "2 galben" determinat de structura de noduri
8 – 2 – 1 – 2 – 7 – 9 – 10 – 8 (fig. 13): 2 = cartierul Jigodin, respectiv cartierul 1 Jigodin Băi contribuind cu cca. 65 de călători la totalul general
 - ✓ Traseul denumit "2 interior" determinat de structura de noduri

8 – 7 – 2 – 7 – 9 – 10 – 8 (fig. 14): 2 = cartierul Jigodin, respectiv cartierul 9
Spicului contribuind cu cca. 60 de călătorii la totalul general

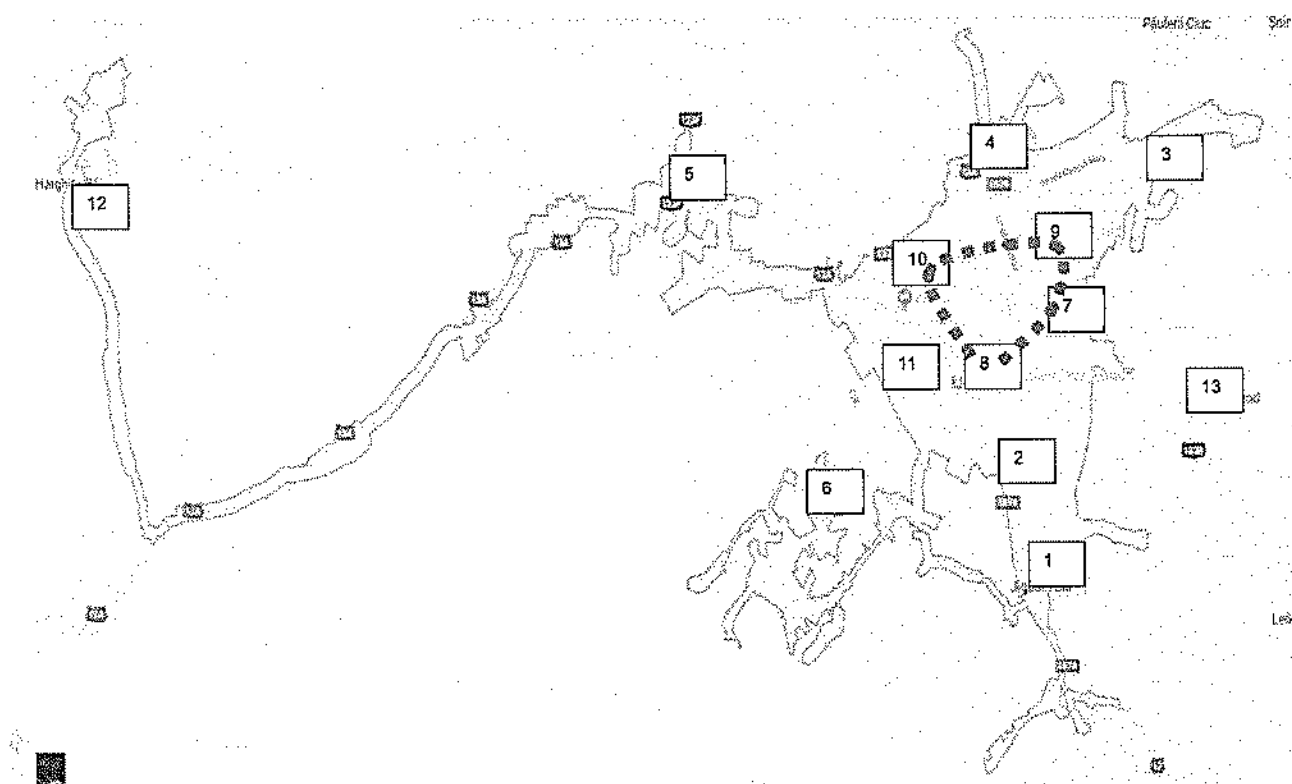


Figura 11 Linia 1 interioară

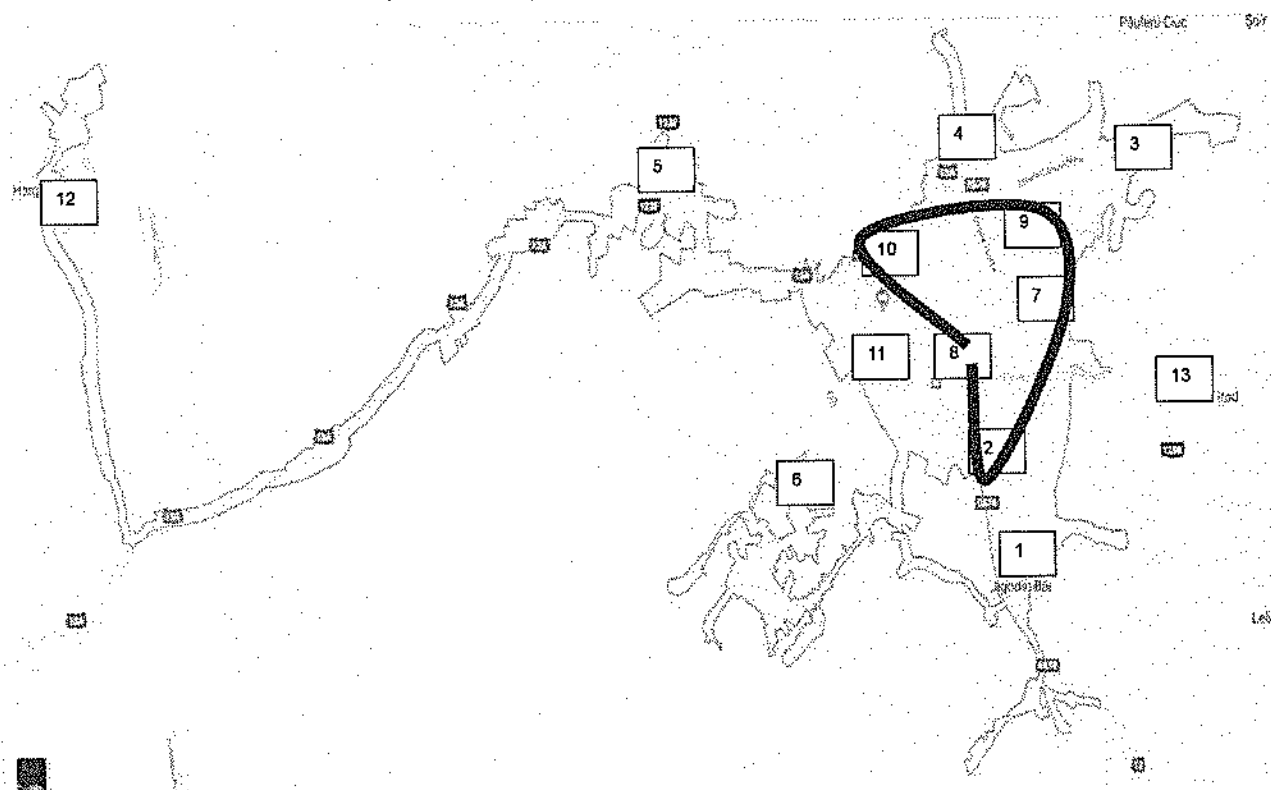


Figura 12 Linia 1 roșu

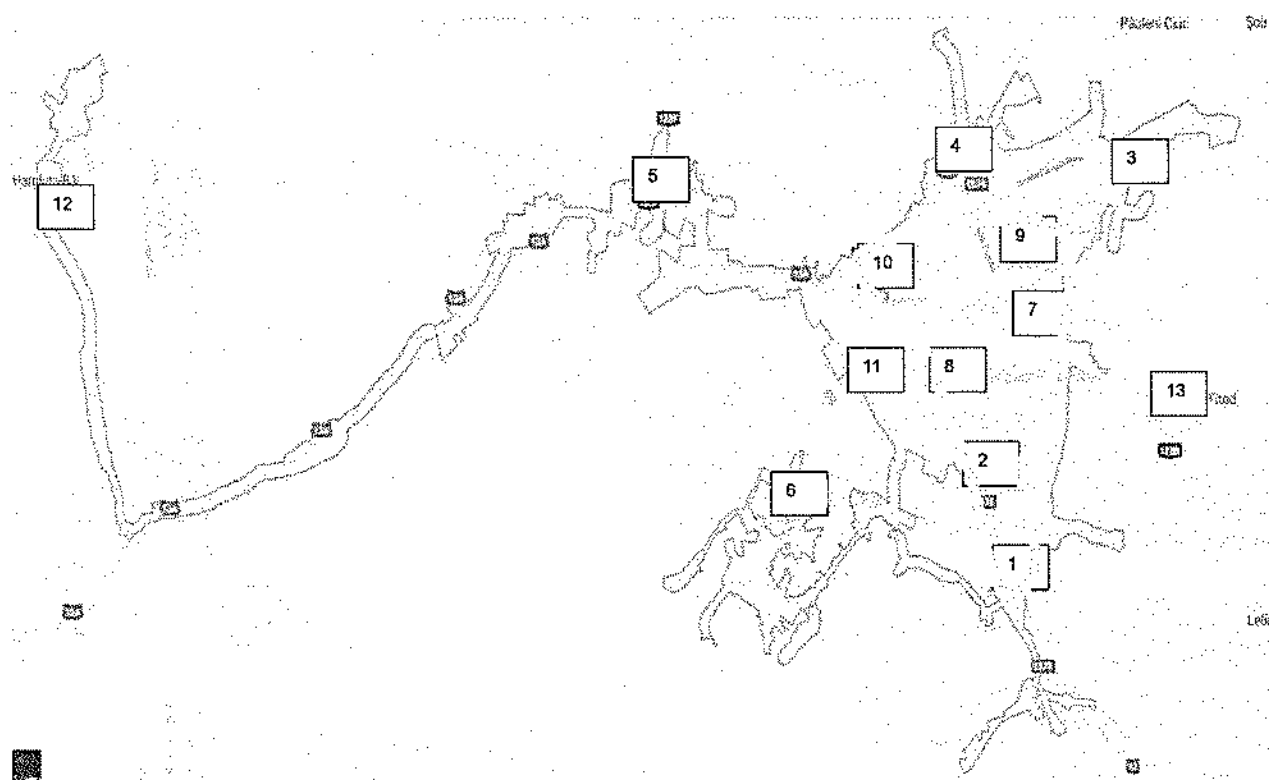


Figura 13 Linia 2 galbenă

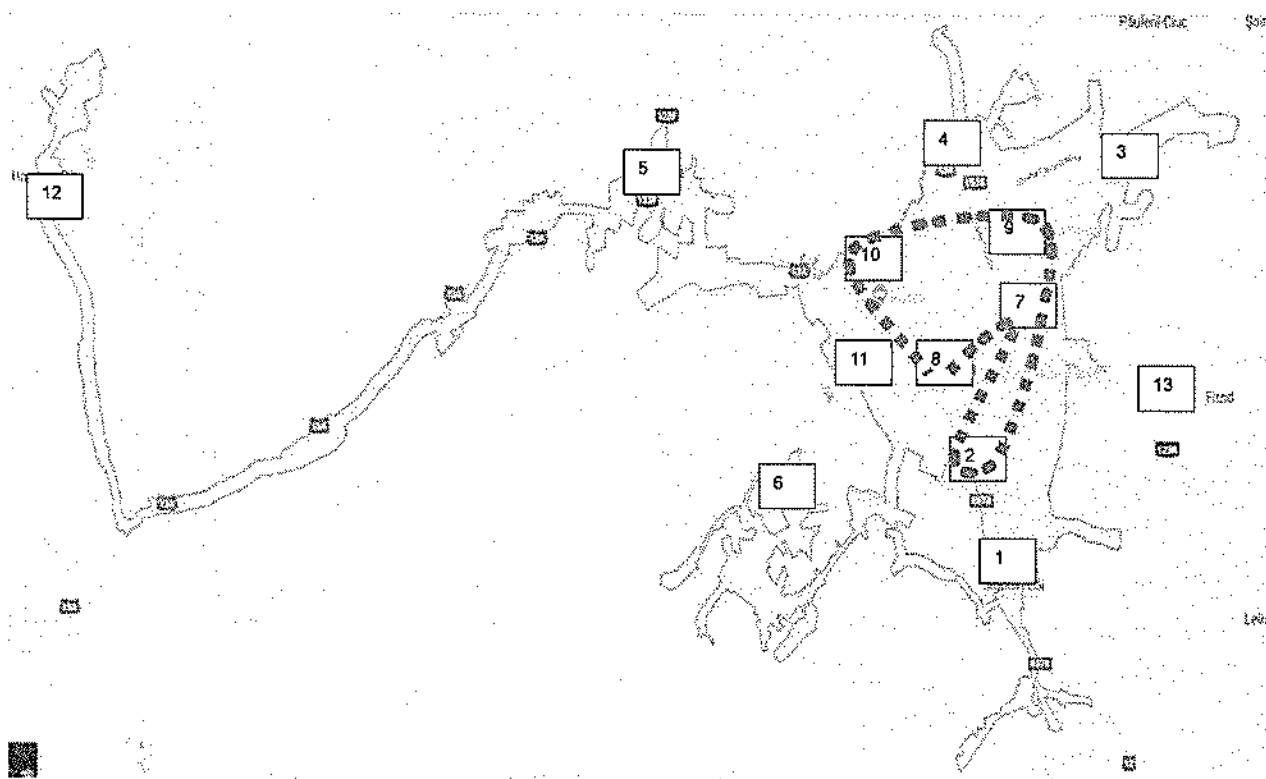


Figura 14 Linia 2 interioară

A doua propunere de constituire a traseelor (se bazează pe observația că tripleta formată din cartierele 8, 9 și 10 poate forma un obiectiv relevant pentru satisfacerea cererii de transport):

- Traseul denumit "3 verde" determinat de structura de noduri 8 – 10 – 9 – 3 – 4 – 10 – 8 (fig. 15): 3 și 4 fiind cartierele Șumuleu și Toplița și care contribuie cu cca. 55 de călătorii la totalul general
- Traseul denumit "4 mov" determinat de structura de noduri 8 – 10 – 4 – 3 – 9 – 10 – 8 (fig. 16): pentru aceleași cartiere 3 și 4, adică Șumuleu și Toplița

(de subliniat că aceste 2 cartiere sunt alipite nucleului format din cele 4 cartiere cele mai populate și din punct de vedere operațional se justifică existența a două trasee pentru două cartiere)⁹.

⁹ Deși par semicursele aceleiași linii, rețeaua de străzi utilizată este diferită.

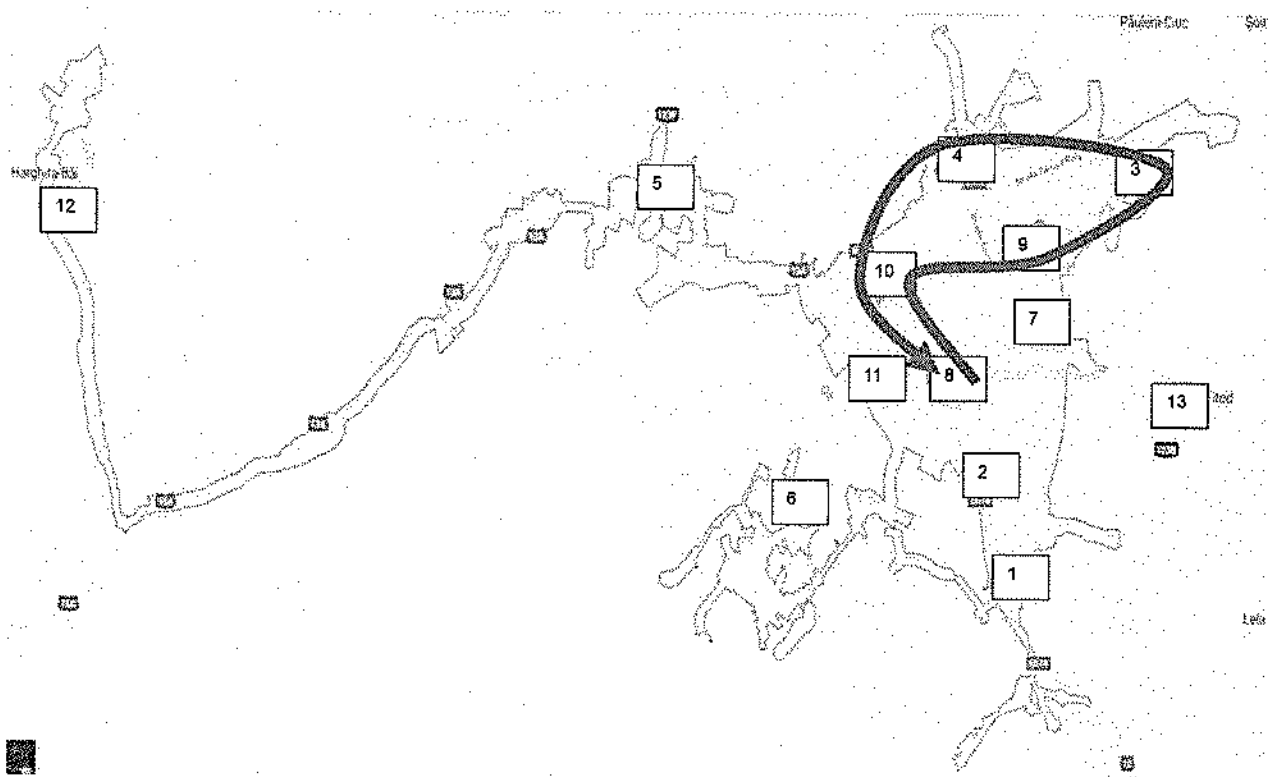


Figura 15 Linia 3 verde

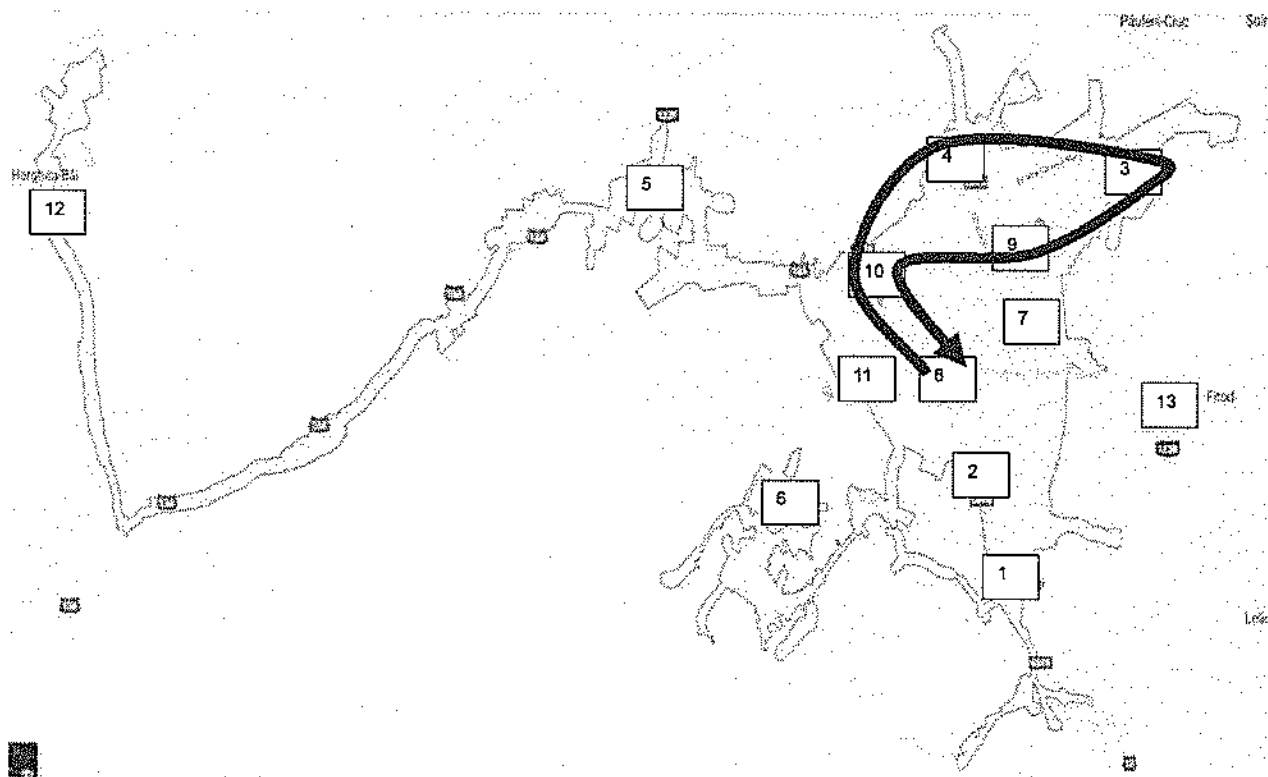


Figura 16 Linia 4 mov

A treia propunere de constituire a traseelor (se bazează pe potențialul ridicat al cartierului 7):

- Traseul denumit "5 albastră" determinat de structura de noduri 8 – 7 – 13 – 7 – 8 (fig. 17): 7 fiind cel mai apropiat de cartierul 13 = Fitod încă nedeservit.

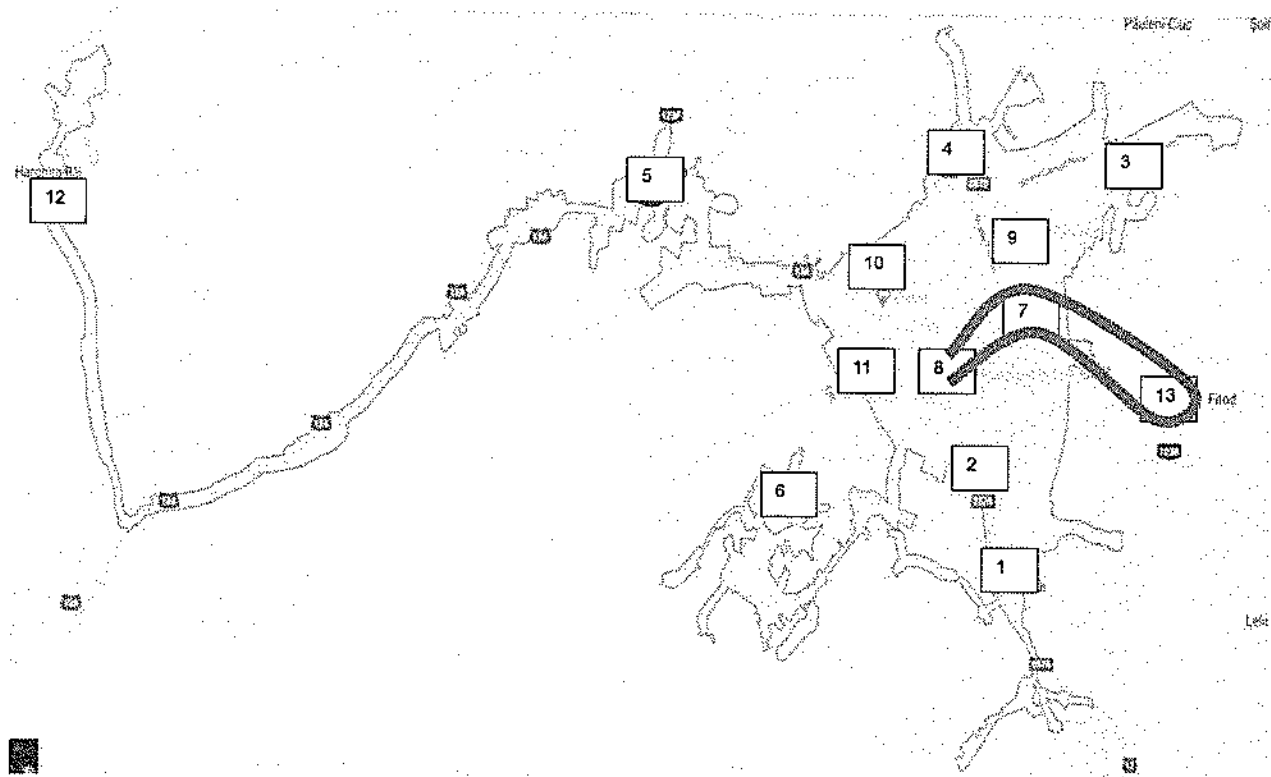


Figura 17 Linia 5 albastră

A patra propunere de constituire a traseelor urmărește cuprinderea în rețeaua de transport a cartierelor încă rămase în afara deservirii realizate de primele șapte trasee (constituirea se bazează doar pe legătura cu cel de al 8-lea cartier):

- Traseul denumit "6 maro" determinat de structura de noduri 8 – 11 – 5 – 11 – 8 (fig. 18): 5 fiind cartierul Ciba.
- Traseul denumit "7 negru" determinat de structura de noduri 8 – 11 – 5 – 12 – 5 – 11 – 8 (fig. 19): 12 fiind "cartierul" Harghita Băi.
- Traseul denumit "8 portocaliu" determinat de structura de noduri 8 – 11 – 8 (fig. 20): 11 fiind "cartierul" Zona Industrială Vest.
- Traseul denumit "9 alb" determinat de structura de noduri 8 – 11 – 6 – 11 – 8 (fig. 21): 6 fiind cartierul Scecseny.

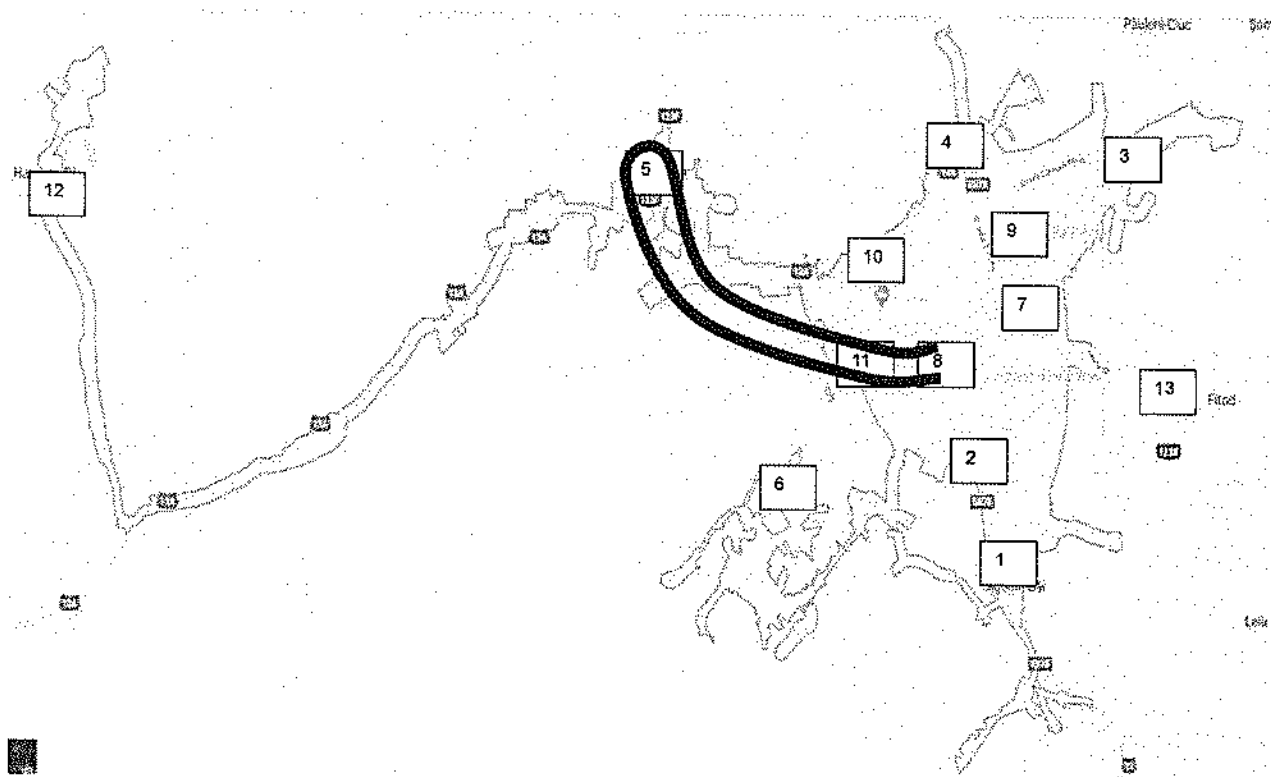


Figura 18 Linia 6 maro

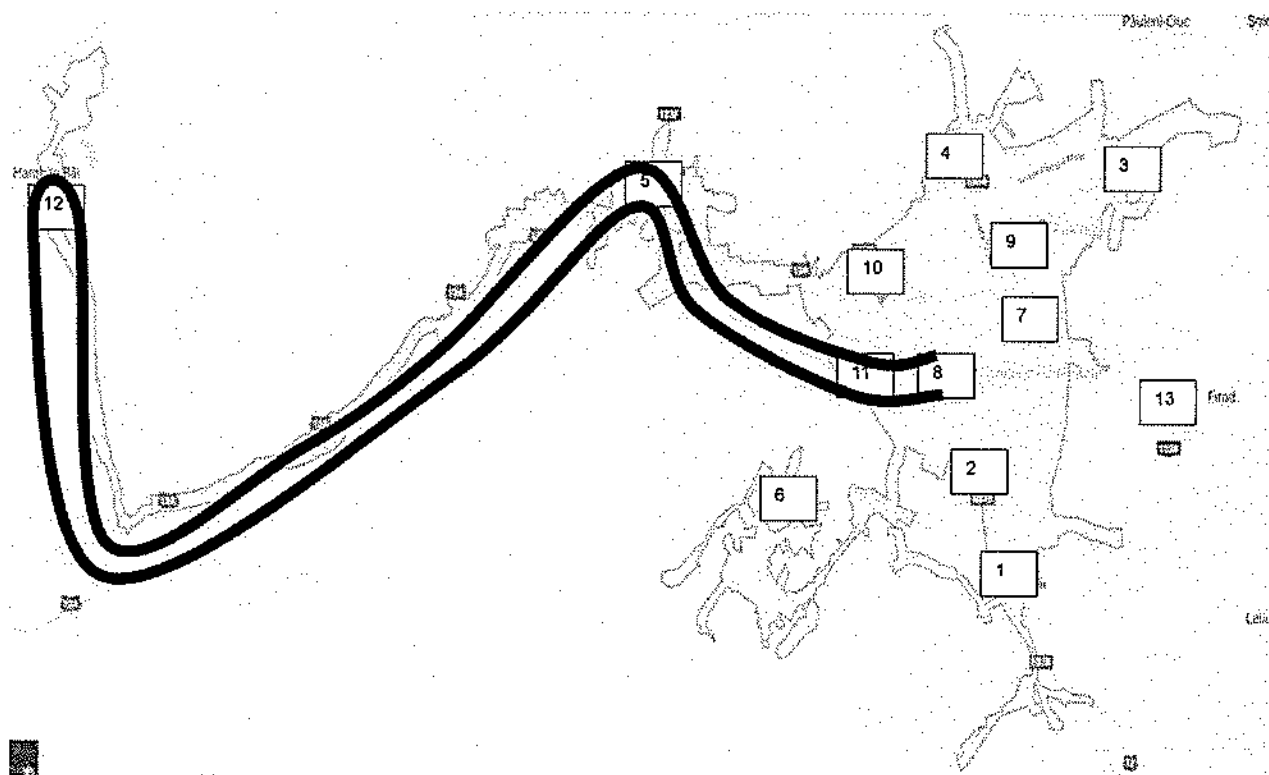


Figura 19 Linia 7 neagră

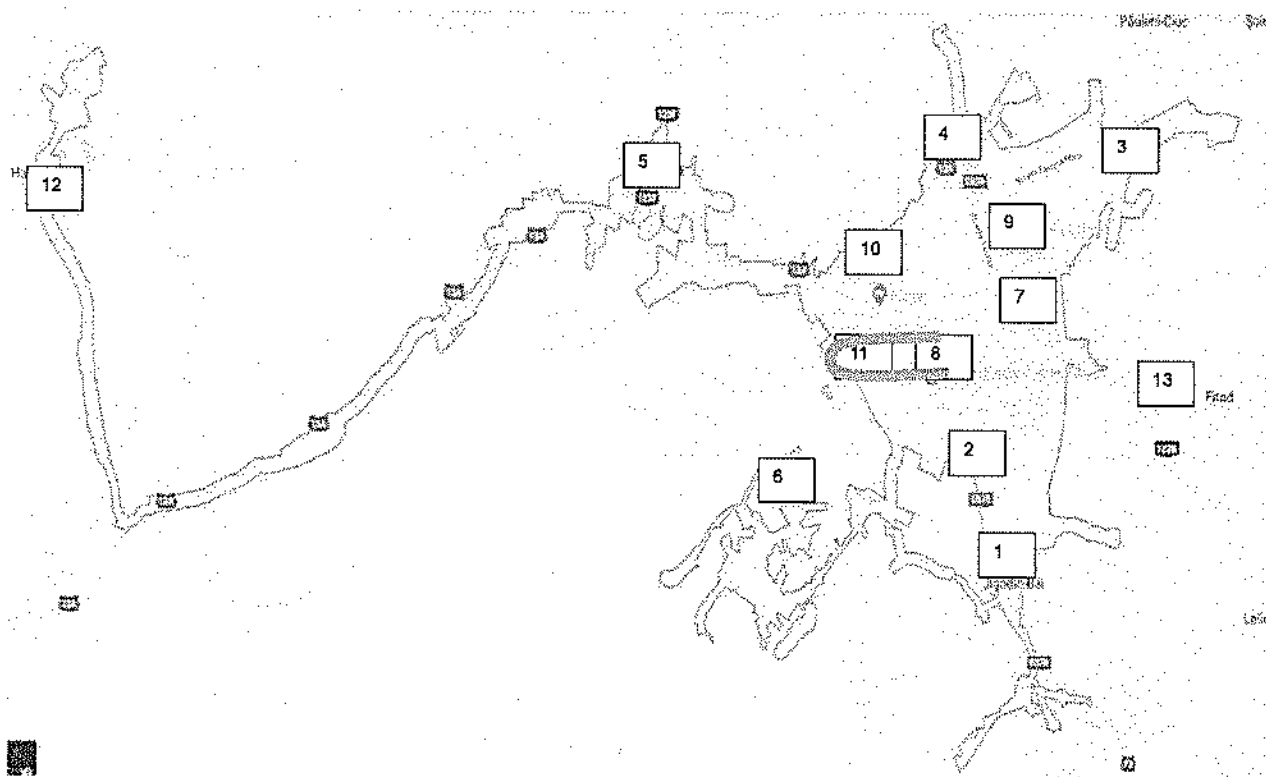


Figura 20 Linia 8 portocaliu

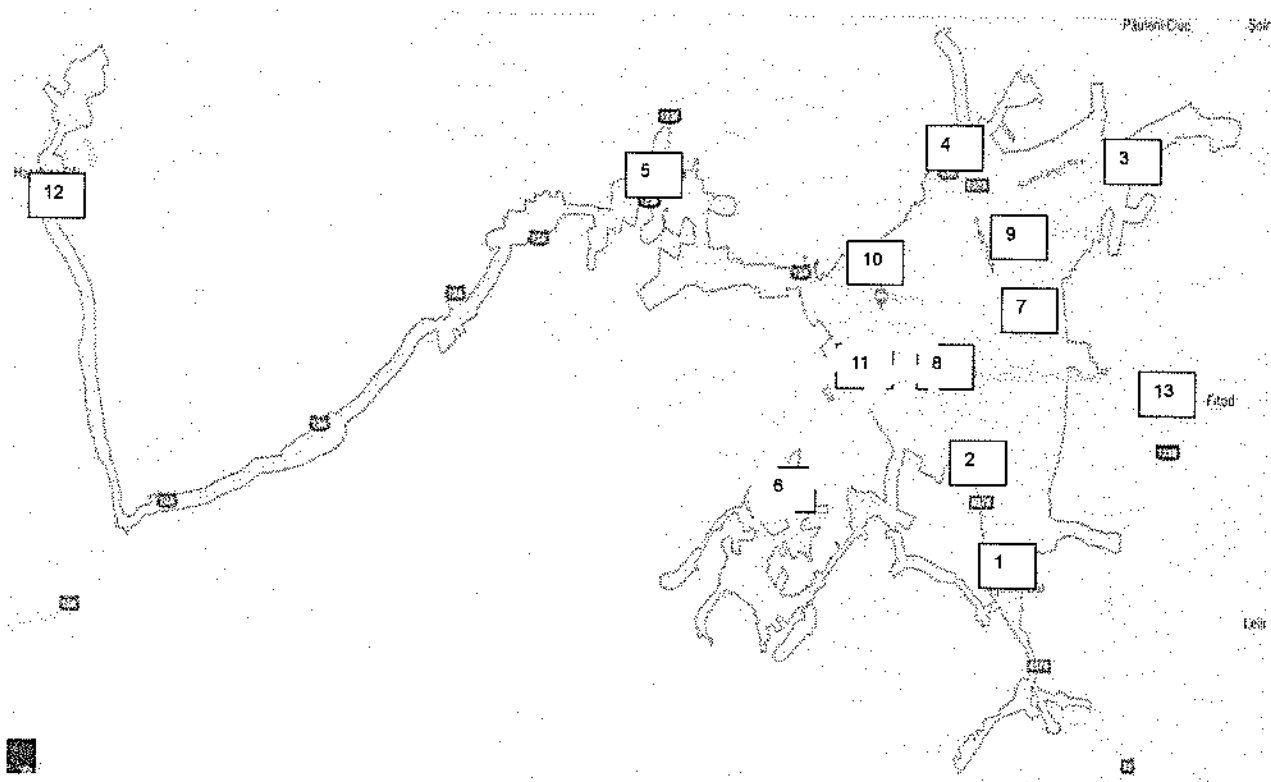


Figura 21 Linia 9 albă

Se poate conchide:

- A fost realizată deservirea diferențiată în funcție de poziția reciprocă a cartierelor în ansamblu și față de “cartierele” mai îndepărtate de centrul istoric al orașului
- Toate cartierele sunt deservite și chiar și unele localități aparținătoare sau nu.

Imaginea care poate crea o idee de sorginte calitativă a REȚELEI este prezentată mai jos: toate legăturile necesare au fost prevăzute într-unul sau mai multe trasee.

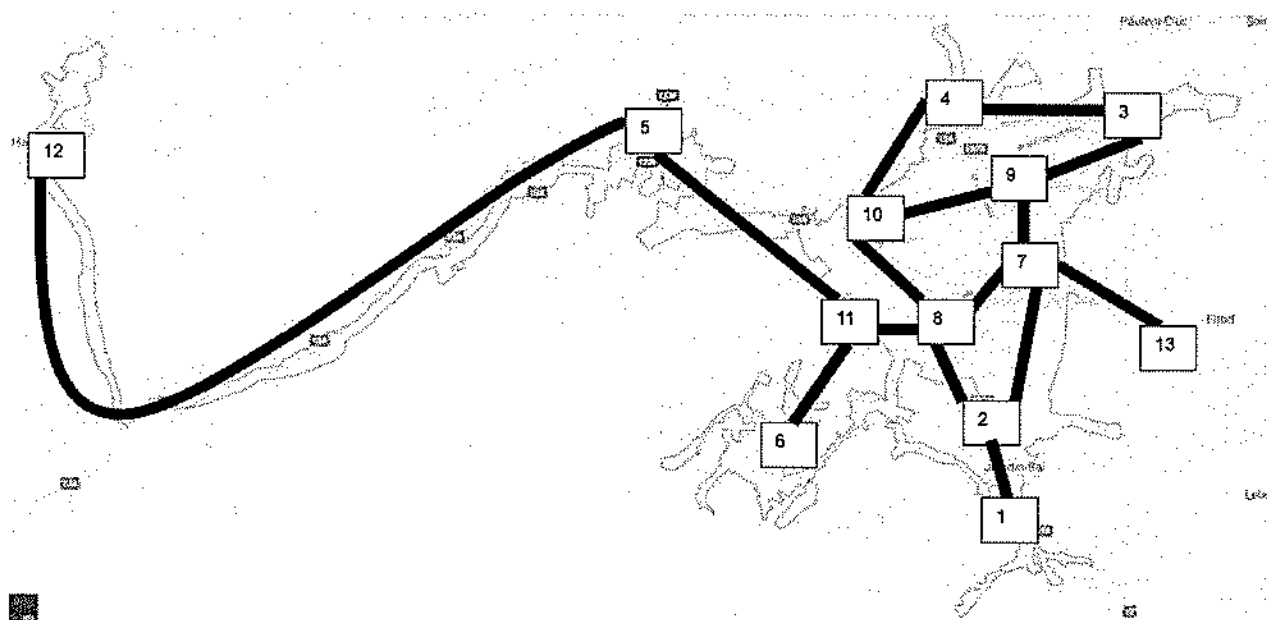


Figura 22 Rețea de trasee – legături cartiere

Detalierea acestor trasee este prezentata mai jos:

LINIA 1 ROȘIE Lungime - 15,01km

Stații: Stație multimodală-Piața-Teatru-Cetatea Miko-Str.Bradului-Spital-Pasaj-Str. Câmpul Mic-Biserica Jigodin-Parcul Natur-Biserica Jigodin-Galeria Nagy Imre-Str.Câmpul Mic-Pasaj-Spital-Str.Bradului-Bi.Frăției-Str.Lelicieni-Lic. Szekely Karoly-str.Culmei-Korona-Lic.Marton Arom- FC Csíkszereda -Kaufland-Stația Multimodală

LINIA 2 GALBEN Lungime – 14,99km

Stații: Stație multimodală-Piața-Teatru-Cetatea Miko-Str.Bradului-Spital-Pasaj-Str. Câmpul Mic-Galeria Nagy Imre-Str.Carierei-Băile Jigodin-Jigodin-Str.Carierei- Galeria Nagy Imre-Str.Câmpul Mic-Pasaj-Spital-Str.Bradului-Bi.Frăției-Str.Lelicieni-Lic. Szekely Karoly-str.Culmei-Korona-Lic.Marton Arom- FC Csíkszereda -Kaufland-Stația Multimodală

LINIA 3 VERDE Lungime – 11,89km

Stații: Stația Multimodală-Piața-Posta-Lic.Marton Aron-Str.Szek II-Str.Minei-Str.Szeked-Bis.Franciscană-Str.Koves-Casa de cult.Cioboteni-Str.Koves-Str.Hetvezer-Str.Fesulo-Str.Câmpul Mare-Str.Poienii-Csordagyujto-Str.Izvor-Casa de cult Toplița Ciuc-Str.To-Grup. Scolar-Lic. Marton Aron-Arena Eross Zsolt-Piața Libertății-Parohia-Stația Multimodală

LINIA 4 MOV Lungime – 12,43km

Stații: Stația Multimodală-Piața-Posta-Lic.Marton Aron-Grup Școlar-Str.Progresului-Biserica Toplița Ciuc-Str.Câmpul Mare-Str.Fesulo-Str.Hetvezer-Str.Kas-Str.Koves-Casa de cultură Cioboteni-Cioboteni Vatak-Cap linie Cioboteni-Cioboteni Vatak-Casa de Cultură-Str.Koves-Biserica Franciscană-Str.Szeked-Str.Minei-Str. Szek II-Lic. Marton Aron-Arena Eross Zsolt-Piața Libertății-Parohia-Stația Multimodală

LINIA 5 ALBAȘTRA Lungime – 12,32km

Stații: Stația multimodală-Piața-Teatru-Cetatea Miko-Bi.Frăției-Șuta-FitodI- Fitod II-Clopotnița Fitod-Cap linie Fitod-Clopotnița-Fitod II- Fitod I- Șuta-Aleea Copiilor-Primăria-Patinoarul Vakar Lajos- P-ța Kőszeghy(Gara CFR) - Stația multimodală

LINIA 6 MARO Lungime 12.1 km

Stații: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Harghita – str. Ciba (Cap linie Ciba) – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).

LINIA 7 NEAGRA Lungime 40.1 km

(Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Harghita – DN 13A – DJ 138A – str. Harghita Băi (Cap linie Harghita Băi) – DJ 138A – DN 13A – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).

LINIA 8 PORTOCALIU Lungime 9,57 km

(Cap linie Gara) str. Brașov – str. Uzieni Electrice - str. Harghita – str. Zorilor – str. Băilor – str. Obor – str. Salcâm – str. Zorilor – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).

LINIA 9 ALBĂ Lungime 12,53 km

(Cap linie Gara) str. Brașov – str. Uzieni Electrice - str. Harghita – str. Zorilor – str. Salcâm – str. Obor – str. Băilor – Baile M. Ciuc – str. Băilor – str. Obor – str. Salcâm – str. Zorilor – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).

LINIA 9 ALBĂ Lungime 16,05 km – var. Prelungită a Liniei 9.

(Cap linie Gara) str. Brașov – str. Uzieni Electrice - str. Harghita – str. Zorilor – str. Salcâm – str. Obor – str. Băilor – Baile M. Ciuc – Cart. Szecseny – Baile M. Ciuc – str. Băilor – str. Obor – str. Salcâm – str. Zorilor – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).

LINIA INTERIOARĂ 1 Lungime –6,53km

Stații: P-ta Kőszeghy(Gara CFR)-Str Uzina electrica-Piața noua-Kaufland-FC Csíkszereda –Lic. Márton Áron-Erőss Zsolt Aréna-CJ Harghita(P-ta. Libertății)- Poșta-Bis. Sz.Ágoston- Str. Culmei-Lic. Szekely Karoly(Str.Venczel József)-Str.Müller László-Aleea Copiilor-Primărie-Patinoarul Vákár Lajos- P-ta KőszeghyGara CFR).

LINIA INTERIOARĂ 2 Lungime – 7,64km

Stații: P-ta Kőszeghy (Gara CFR)-Piața-Teatru Csíki Játékszín-Sc.gen.Petőfi Sándor-

Str.Porumbeilor-Str. Müller László-Aleea Copiilor-Str.Bradului – Al.Narciselor-
Str.Ciocărliei- Str.Lelicieni-Lic. Székely Károly-Str.Culmei-Korona-Lic.Márton Áron- FC
Csíkszereda -Bul.Timișoarei-CJ Harghita(P-ta Libertății)-Parohia Sz. Kereszt- P-ta
Kőszeghy(Gara CFR)

4.5.4 Stabilirea parcului necesar exploatării liniilor de transport călători

4.5.4.1 Elementele de trafic

Ultima reprezentare grafică – a rețelei – și anexa 3 sheet "trafic" permit:

- analizarea densității de linii de transport pe artere
- obținerea fluxurilor de călători pe arcele folosite de vehicule.

Tabel 9 Desfășurătorul informațiilor referitoare la prezența traseelor pe arcele care alcătuiesc rețeaua de transport a orașului

traseu		12	27	28	34	39	410	511	512	611	78	79	713	810	811	910
1 int	8-10-9-7-8										*	*		*		*
1 rosu	8-2-7-9-10-8		*	*								*		*		*
2 gal	8-2-1-2-7-9-10-8	**	*	*								*		*		*
2 int	8-7-2-7-9-10-8		**								*	*		*		*
3 ver	8-10-9-3-4-10-8				*	*	*							**		*
4 mov	8-10-4-3-9-10-8				*	*	*							**		*
5 albastr	8-7-13-7-8										**		**			
6 maro	8-11-5-11-8							**							**	
7 negru	8-11-5-12-5-11-8							**	**						**	
9 alb	8-11-6-11-8									**					**	
8 porto	8-11-8														**	
total		2	4	2	2	2	2	4	2	2	4	4	2	8	8	6

Explicații:

- Pe linii sunt reprezentate traseele = 11
- Pe coloane sunt reprezentate arcele care constituie rețeaua = 15
- În interiorul matricii fiind specificate prin stelute numărul de treceri ale liniei respective pe arcul analizat

În continuare, în tabelul următor sunt centralizate datele referitoare la structura de amănunt a traseelor pe arcele stabilite ca aparținând **drumurilor minime** între cartiere.

Tabel 10 Detalierea fluxului de calatori

traseu		12	27	28	34	39	410	511	512	611	78	79	713	810	811	910
	Total trase pe arc	2	4	2	2	2	2	4	2	2	4	4	2	8	8	6
	Călătorii pe arc	0	12	20	4	8	20	0	0	0	546	570	4	202	4	108
1 int	8-10-9 -7-8										*	*		*		*
1 rosu	8-2-7- 9-10-8		*	*								*		*		*
2 gal	8-2-1- 2-7-9- 10-8	**	*	*								*		*		*
2 int	8-7-2- 7-9-10 -8		**								*	*		*		*
3 ver	8-10-9 -3-4- 10-8				*	*	*							**		*
4 mov	8-10-4 -3-9- 10-8				*	*	*							**		*
5 albastru	8-7-13 -7-8										**		**			
6 maro	8-11-5 -11-8							**							**	
7 negru	8-11-5 -12-5- 11-8							**	**						**	
9 alb	8-11-6 -11-8									**					**	
8 porto	8-11-8														**	
	Calatorii pe traseu	0	3	10	2	4	10	0	0	0	136	142	2	25	0.5	18

(În acest tabel, de exemplu valoarea 570 din locația matricială "călătorii pe arc – artera 79" este luată din anexa 3 sheet "trafic" din poziția 7-9 plus poziția 9-7).

Se constată că arcele 8-10 și 8-11 sunt cele mai des prezente în compunerea traselor = de câte 8 ori fiecare. În tabelul de mai jos sunt inserate datele de flux de călători care "încarcă" fiecare arc al rețelei¹⁰. **Deși acest tip de disociere a fluxurilor nu respectă întocmai structura de împletire și/sau despletire a curenților de călători, pentru interesul practic se poate considera că reflectă îndeajuns de corect situația din teren.**

Ca urmare tabelul întocmit în continuare aduce valorile de total ale fluxurilor de călători

¹⁰ Datele sunt preluate din anexa 3 sheet "trafic".

la nivel individual, pentru fiecare linie de transport în parte.

Concluzii:

- Linile 1 înt și 2 înt sunt cele mai utilizate de publicul călător din Miercurea Ciuc
- Urmeaza 1 roșu și 2 galben
- Pe locurile finale găsindu-se liniile 6 maro, 7 negru, 9 alb și 8 portocaliu.¹¹

Tabel 11 Traficul preluat de liniile de transport

traseu		12	27	28	34	39	410	511	512	611	78	79	713	810	811	910
	Total trase pe arc	2	4	2	2	2	2	4	2	2	4	4	2	8	8	6
	Călătorii pe arc	0	12	20	4	8	20	0	0	0	546	570	4	202	4	108
	Călătorii pe traseu	0	3	10	2	4	10	0	0	0	136	142	2	25	0.5	18
1 înt	8-10-9 -7-8										136	142		25		18
	Suma pe traseu = 321 calatorii															
1 roșu	8-2-7- 9-10-8		3	10								142		25		18
	Suma pe traseu = 198 calatorii															
2 gal	8-2-1- 2-7-9- 10-8	0	3	10								142		25		18
	Suma pe traseu = 198 calatorii															
2 înt	8-7-2- 7-9-10 -8		6								136	142		25		18
	Suma pe traseu = 327 calatorii															
3 ver	8-10-9 -3-4- 10-8				2	4	10							50		18
	Suma pe traseu = 84 calatorii															
4 mov	8-10-4 -3-9- 10-8				2	4	10							50		18
	Suma pe traseu = 84 calatorii															
5 albstr	8-7-13 -7-8										272		4			
	Suma pe traseu = 276 calatorii															
6 maro	8-11-5 -11-8							0							1	
	Suma pe traseu = 1 calatorie															
7 negru	8-11-5 -12-5- 11-8							0	0						1	
	Suma pe traseu = 1 calatorie															
9 alb	8-11-6 -11-8									0					1	
	Suma pe traseu = 1 calatorie															
8 porto	8-11-8														1	
	Suma pe traseu = 1 calatorie															
	Total calatorii directe (fara transbordare) = 1498															
	Total calatorii cu transbordare = 236 (sub 14%)															

¹¹ Apare ca bizară starea liniei 8 portocaliu care nu pare că este de mare căutare deși are și locuitori și locuri de muncă!

4.5.4.2 Elementele spațiale

Liniile pentru care se intenționează stabilirea numărului de vehicule necesar să fie alocate au următoarele caracteristici spațiale (dus-întors):

1 înt	6.53 km
1 roșu	15.01 km
2 gal	14.99 km
2 înt	7.64 km
3 ver	11.89 km
4 mov	12.43 km
5 albas	12.32 km
6 maro	12.1 km
7 negru	40.01 km
8 port	9.57 km
9 alb	12.53 km

cu un total al traseelor 77,42 km care indică o densitate **deosebit de ridicată** (pentru cei 11 kmp ai orașului)¹².

Coroborând această valoare a totalului traseelor cu:

- mărimea rețelei = 43 km (fără legătura cu Harghita Bai care ar adăuga încă 15 km)
- și viteza comercială realizată în prezent care variază între 20 și 25 km/h

se poate constata că stabilirea numărului de vehicule depinde:

- Pe de o parte de **duratele curselor**
- Pe de altă parte de **intervalele acceptabile de urmărire între vehiculele aceleiași linii.**

Explicit:

- durate ale curselor de sub aproximativ 45 de min – la lungimi ale curselor de 12 ...15 km, respectiv de durate 25 de min – la lungimi ale curselor de 6 ... 7 km
- coroborat cu obligația de a asigura intervale similare de urmărire între vehicule atât locuitorilor din "nucleul" orașului, cât și celor din cartierele marginase **deoarece sunt la fel de buni plătitori de taxe către Primăria Miercurea Ciuc**

impun tratamente omoloage tuturor liniilor atunci când se cauta stabilirea

¹² Dar trebuie să se țină cont de cei 40.01 de km în relația cu Harghita Băi desfășurați în afara ariei urbane.

numărului de vehicule necesar.

Practic se procedează astfel:

- se inventariază duratele curselor pentru fiecare linie în parte:

1 int	20 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 25 min
1 rosu	45 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 55 min
2 gal	35 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 45 min
2 int	20 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 25 min
3 ver	36 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 45 min
4 mov	37 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 45 min
5 albs	25 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 30 min
6 maro	17 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 25 min
7 negru	60 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 75 min
8 port	20 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 30 min
9 alb	45 min fără timpul de repaus în cele două capete deci cca. 55 min
- calculul orientativ (bazat și pe considerente legate de fluxul acoperit) conduce la următoarea situație:

1 int	4 vehicule cu interval de urmarire de 7-8 min
1 rosu	2 vehicule ... 30 min
2 gal	2 vehicule ... 30 min
2 int	3 vehicule ... cca. 10 min
3 ver	3 vehicule ... 20 min
4 mov	3 vehicule ... 20 min
5 albs	1 vehicul ... 60 min
6 maro	1 vehicul ... 60 min
7 negru	1 vehicul ... intervalul este variabil deoarece linia este pentru servirea unei unități balneo-climaterice și depinde în special de programul de circulație al trenurilor
8 porto	1 vehicul ... 60 min
9 alb	1 vehicul ... 60 min

Intervalele de succedare a curselor pot fi modificate în funcție de fluxul de călători sau de condițiile de trafic la elaborarea programului anual de transport.

Rezumând:

- sunt necesare 22 de vehicule pentru asigurarea serviciului de transport în Miercurea Ciuc
- iar pentru asigurarea unei rezerve, încă cel puțin 1 vehicul.

Așadar, în total **23 de vehicule**.

5. Investițiile necesare pentru modernizarea, îmbunătățirea calitativă și cantitativă precum și a condițiilor sociale și de mediu și extinderea serviciului

Proiectele operaționale identificate în cadrul PMUD cu referință la transportul public sunt în special extinderea rețelei de transport public, realizarea legăturii între stațiile de transport public feroviar și terestru prin asigurarea punctelor de transfer între liniile locale și cele regionale, înființarea punctului multimodal la gara CF, achiziția de vehicule noi și ecologice.

Tabel 12 Proiecte operaționale din cadrul PMUD

	Denumirea proiect/măsură	Cost total (Euro)
3	Achiziționare de autobuze electrice/ecoeficiente, tranșa 1-a	1.800.000
4	Achiziționare de autobuze electrice/ecoeficiente, tranșa a 2-a	5.800.000
10	Centru multimodal la gara CF	2.150.000
44	Reabilitare autogară	1.100.000
53	Reorganizarea traficului pe str Kossuth Lajos	2.540.000
61	Stații de reîncărcare	1.650.000
62	Stații TPL inteligente cu accese neîngrădit	3.150.000
65	Reorganizarea traficului pe Bulevardul Timișoarei, tronson nord	500.000

Programul de investiții cu referință la transportul public urban al UAT Miercurea Ciuc vizează următoarele proiecte

DENUMIRE PROIECT	DESCRIERE PROIECT
Achiziționare de autobuze ecologice pentru transportul public de călători în municipiul Miercurea Ciuc	Achiziționarea unui număr de 23 de autobuze midi pe bază de CNG
Modernizarea și Reconfigurarea Autogării Miercurea Ciuc	Modernizarea și Reconfigurarea Autogării Miercurea Ciuc prin reconfigurarea și modernizarea stației de transport public local/zonal de călători (autogării). În urma implementării proiectului autogara va deveni o stație modernă de transfer intermodal între traseele diferitelor moduri de transport public și / sau între transportul public local și alte moduri de transport, precum și stații capăt de linie dinspre limita administrativă a municipiului reședință de județ care va funcționa ca punct intermodal de transfer al pasagerilor la transportul public local/zonal, în condițiile existenței/creării și a altor investiții complementare. Investiția va fi corelată cu realizarea de trasee ale mijloacelor de transport public ce încep de la stația capăt de linie (autogară) și se continuă până în

	zona centrală a municipiului, puncte de închiriere sau parcare de biciclete, piste pentru biciclete, în vederea contribuției la evitarea aglomerării traficului rutier, datorate intrării vehiculelor, altele decât cele aferente transportului public urban de călători, în zona centrală a municipiului Miercurea Ciuc. Stațiile de transport public de călători intermodal realizat va avea o serie de facilități: adăposturi pentru călători, mobilier urban, puncte de vânzare bilete/carduri, automate de bilete/carduri, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică, platforme de îmbarcare/debarcare călători, facilități pentru parcare bicicletelor. De asemenea în cadrul proiectului va fi realizată un depou pentru autobuzele transportului public local de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă. Se propune construirea unui depou / autobază utilizat pentru sistemele de transport public local de călători. Va fi modernizată și extinsă spațiul de garare/parcare a mijloacelor de transport din incinta depoului/autobazei, vor fi create de stații de alimentare cu combustibil pentru autobuzele achiziționate și vor fi achiziționate mașini-unelte și echipamente de diagnostic pentru atelierele interne de reparații ale mijloacelor de transport public; Activitățile propuse în cadrul proiectului (Modernizarea și Reconfigurarea Autogării Miercurea Ciuc) sunt activități eligibile în cadrul Activității nr. 6. Și 7., O.S. 4.1. al POR.
Reabilitarea străzilor Kossuth Lajos, Harghita, Timișoarei, Lunca Mare	Reconfigurarea și Reabilitarea Str.Kossuth Lajos, Harghita, Timișoarei, Lunca Mare, deserve de transport public de călători prin , construirea benzilor / benzii dedicate separate pentru transportul public de călători, a construirii /modernizării/extinderii traseelor/pistelor pentru pietoni și biciclete, inclusiv a construirii/modernizării/reabilitării părții carosabile a infrastructurii rutiere. Pistele pentru biciclete, benzile separate pentru transportul public și zonele pietonale vor fi rezervate acestor tipuri de transport (pentru fiecare tip în parte), precum și vor fi separate și/sau protejate, după caz, de circulația celorlalte categorii / tipuri de transport. Se propune amplasarea de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor de pietoni, creare de facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzatori sau hipoacuzici. De asemenea vor fi reabilite sistemele de utilități publice, inclusiv iluminatul public. Activitățile propuse în cadrul proiectului sunt activități eligibile în cadrul Activității nr. 10, O.S. 4.1. al POR.
Reconstruirea și Reconfigurarea pasajului CF și a nodurilor aferente, deserve de transportul public de călători.	Reconstruirea și Reconfigurarea pasajului CF și a nodurilor aferente, deserve de transportul public de călători prin reconstruirea și reconfigurarea pasajului supratean care face parte din infrastructura rutieră utilizată prioritar de transportul public de călători din zona de vest a municipiului. Acest pasaj și nodurile fac parte dintr-un proiect mai amplu, de realizare a unui traseu sigur, rapid pentru transportul public și cel nemotorizat, care va lega partea de vest a municipiului (inclusiv zona industrială Vest cu centru municipiului. În cadrul acestui pasaj pe parcursul reconfigurării vor fi realizate inclusiv piste/trasee pentru pietoni și biciclete, asigurând astfel un traseu continuu din zona industrială Vest până în centrul municipiului respectiv cu rețeaua de piste pentru biciclete existente în municipiu. Activitățile propuse în cadrul proiectului (Reconstruirea și Reconfigurarea pasajului CF și a nodurilor aferente, deserve de transportul public de călători prin reconstruirea și reconfigurarea pasajului supratean care face

	parte din infrastructura rutieră utilizată prioritar de transportul public de călători din zona de vest a municipiului. Acest pasaj și nodurile fac parte dintr-un proiect mai amplu, de realizare a unui traseu sigur, rapid pentru transportul public și ce nemotorizat, care va lega partea de vest a municipiului (inclusiv zona industrială Vest cu centru municipiului) sunt activități eligibile în cadrul Activității nr. 11, O.S. 4.1. al POR.
Sistem de management al traficului în municipiul Miercurea Ciuc	Acest proiect include crearea unui sistem de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme de transport inteligente: - Sisteme de monitorizare video CCTV, mai ales în intersecții traversate de rutele de TP; - Sisteme de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, ce poate asigura prioritizarea mijloacelor de transport în intersecțiile semnalizate/semaforizate; - Sisteme de localizare a mijloacelor de transport public urban și de managementul flotei (prin GPS, AVL, etc.); - Sisteme de informare în timp real a pasagerilor, amplasate în mijloacele de transport în comun și/sau în stațiile de transport public; „e-ticketing” - Crearea de aplicații software pentru informarea în timp real a utilizatorilor asupra programului mijloacelor de transport în comun; - Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor; - Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware, precum și lucrări punctuale de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor; - Sistem de parcuri ”inteligente”- urmărirea gradului de ocupare a parcarilor, semnalizarea locurilor de parcare libere în sistem
Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate nemotorizată și creșterea siguranței în str. Harghita din Municipiul M- Ciuc	Str. Harghita (partea situată între pasajul CF și limita intravilanului) este o stradă intens circulată, care nu dispune de piste pentru biciclete și de trotuare. Astfel se propune construirea facilităților necesare deplasărilor velo și pietonale în această zonă a municipiului. Activitățile propuse în cadrul proiectului (construire de piste pentru biciclete și de trotuare) sunt activități eligibile în cadrul Activității nr.B2 și B4, O.S. 4.1. al POR.
Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate nemotorizată și creșterea siguranței în zona Căii Ferate	Acest proiect include construirea unui pasaj supraterran pentru bicicliști și pietoni (cu piste pentru biciclete și pentru pietoni) peste calea ferată și strada Brașovului, pentru a asigura o accesibilitate mai bună dintre partea centrală a municipiului și zona vestică, amplasată la vest de linia CFR Brașov – Deda, care traversează municipiul. Pasajul va fi construit în zona Gării CFR / Autogării, str. Brașovului. Pe lângă acest pasaj propus, în cadrul proiectului vor fi realizate legături cu pistele de biciclete existente în zonă precum și legături pietonale. Realizarea acestui pasaj este de o importanță deosebită pentru mobilitatea din municipiu, datorită faptului că în prezent există un singur pasaj peste calea ferată care este supraaglomerat, iar pasajul subteran din zona Gării CFR nu poate fi folosită, iar modernizarea acestuia nu este posibilă din cauza dreptului de proprietate (al CFR). Activitățile propuse în cadrul proiectului (construirea unui pasaj supraterran pentru bicicliști și pietoni (cu piste pentru biciclete și pentru pietoni) peste calea ferată, pentru a asigura o accesibilitate mai bună dintre partea centrală

	a municipiului și zona vestică, amplasată la vest de linia CF Brașov – Deda, care traversează municipiul și a legăturilor velo și pietonale cu sistemul de piste pentru biciclete și pietonal) este activitate eligibilă în cadrul Activității nr.B2 și B4, O.S. 4.1. al POR.
Amenajare stații de transport public local	Asigurarea opririi autobuzelor transportului public local și îmbarcarea-debarcarea pasagerilor

6. Moduri de atribuire a contractului de delegare

Organizarea și efectuarea activităților specifice serviciilor de transport public local de la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc trebuie să asigure satisfacerea unor cerințe și nevoi de utilitate publică ale comunității locale după cum urmează:

- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul unității administrativ teritoriale;
- îmbunătățirea siguranței rutiere, protecției mediului și calității transportului public local;
- deplasarea în condiții de siguranță și de confort;
- accesul egal și ne discriminatoriu al tuturor categoriilor de cetățeni la serviciul de transport public;
- optimizarea funcționării pieței transportului public local prin asigurarea unui cadru concurențial normal, dinamic și loial.

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

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

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- se efectuează numai pe raza teritorial-administrativă a unei localități precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local;
- se efectuează de către operatorul de transport rutier cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, înmatriculate sau înregistrate, după caz în localitatea respectivă;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- pentru efectuarea serviciului, operatorul percepe un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;

- transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini.

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

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

Transportul public local face parte din categoria serviciilor comunitare de utilități publice și este reglementat, în principal de Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 republicată cu modificările și completările ulterioare („Legea nr. 51/2006”), ca lege generală și de Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare („Legea nr. 92/2007”), ca lege specială.

Conform Legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, serviciile de transport public local cuprind totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unităților administrativ-teritoriale, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local, precum și a transportului public județean de persoane. Serviciile de transport public local includ serviciile de transport public de persoane, serviciile de transport public de mărfuri, precum și alte servicii de transport public.

Conform prevederilor Legii 92/2007, consiliile locale și județene au atribuția să efectueze concesionarea, precum și încheierea contractelor de atribuire a gestiunii serviciului de transport public local de persoane și a infrastructurii tehnico-edilitare aferente din proprietatea publică sau privată a localităților în următoarele modalități:

- a) gestiune directă;
- b) gestiune delegată;
- c) alte modalități stabilite prin prezenta lege.

Prin ansamblul acțiunilor ulterioare luării deciziei care introduce serviciul public într-una din situații, se urmărește:

- asigurarea cadrului juridic și operațional necesar pentru funcționarea unui operator de transport urban de călători;
- revitalizarea activității de deservire a populației (menținerea cel puțin la standardele avute în anii precedenți și dezvoltarea sustenabilă a serviciului).

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate se atribuie de către autoritățile administrației publice locale, pe bază de hotărâri de dare în administrare sau de atribuire în gestiune delegată sau prin alte modalități prevăzute de lege.

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

Conform prevederilor art. 22 alin (3) din Legea 51/2006 actualizată, „Modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.”

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

- date în administrare și exploatare operatorilor, în baza hotărârii de dare în administrare - **în cazul gestiunii directe;**
- concesionate operatorilor în condițiile legii, în baza hotărârii de atribuire și a contractului de delegare a gestiunii serviciului - **în cazul gestiunii delegate.**

Gestiunea serviciului de transport public de la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc reprezintă modalitatea de organizare, funcționare și administrare a serviciului de transport public în scopul furnizării/prestării acestuia în condițiile stabilite de autoritățile administrației publice locale.

Conform art. 22 alin (2) din Legea , 51/2006:

„Gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează în următoarele modalități:

a) gestiune directă;

b) gestiune delegată.”

Legea 94/2007 precizează la art. 21 că:

„(1) Serviciile de transport public local se pot administra prin atribuirea acestora în următoarele modalități:

a) gestiune directă;

b) gestiune delegată;

c) alte modalități stabilite prin prezenta lege.”

Legea nr. 92/2007 mai prevede că serviciile de transport public local se mai pot organiza și în „alte modalități prevăzute de prezenta lege”, însă, în cuprinsul său nu reglementează decât modalitatea gestiunii directe și a gestiunii delegate.

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

Conform Legii nr. 51/2006 și Legii nr. 92/2007, modalitatea de gestiune a serviciilor de utilități publice se stabilește prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale, în urma unui studiu de oportunitate, în funcție de natura și starea serviciului, de necesitatea asigurării celui mai bun raport preț/calitate, de interesele actuale și de perspectivă ale unităților administrativ-teritoriale, precum și de mărimea și complexitatea sistemelor de utilități publice.

De asemenea, desfășurarea activităților specifice oricărui serviciu de utilități publice, indiferent de forma de gestiune aleasă, se realizează pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, elaborate și aprobate de autoritățile administrației publice locale, în conformitate cu regulamentul-cadru și cu caietul de sarcini-cadru ale serviciului.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007, componentele infrastructurii tehnico-edilitare aferente Transportului Public se pot afla în proprietatea publică sau privată a statului, a unităților administrativ-teritoriale ori în proprietatea unor persoane juridice de drept privat. Conform prevederilor legale, componentele infrastructurii tehnico-edilitare aparținând unităților administrativ-teritoriale se evidențiază și se inventariază în cadastrele imobiliar-edilitare ale unităților administrativ-teritoriale, în condițiile legii.

Consiliul Local adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de transport public local de persoane și darea în administrare sau, după caz, concesiunea bunurilor proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale din componența sistemelor de utilități publice, precum și pentru stabilirea programelor de reabilitare, extindere și modernizare a infrastructurii rutiere, în condițiile legii, în vederea eficientizării transportului public local de persoane.

Alegerea modalității de atribuire a serviciilor de transport public local se face, în condițiile acestei legi, precum și ale Legii nr. 51/2006, prin hotărâre adoptată de consiliile locale, de consiliile județene sau de Consiliul General al Municipiului București, după caz. Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat ale administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului de transport public operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

Totodată, serviciile de transport public local se supun normelor europene ce reglementează acest domeniu, respectiv Regulamentului nr. 1370/2007 al Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului („Regulamentul nr. 1370/2007”). Acest Regulament se aplică în mod direct în dreptul român, prevederile sale prevalând celor din legislația națională.

Regulamentul nr.1370/2007 definește „transportul public de călători” ca fiind „serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu”.

Noțiunea de servicii de interes economic general („SIEG”) se referă, în general, la serviciile de natură economică pe care autoritățile publice ale statelor membre, la nivel național, regional sau local, în funcție de repartizarea competențelor lor conform dreptului național, le supun obligațiilor specifice de serviciu public prin intermediul unui mandat (contract) acordat unei întreprinderi pentru prestarea unui SIEG și pe baza unui criteriu de interes general, pentru a asigura prestarea acestor servicii în condiții care nu sunt neapărat cele existente pe piață.¹³

Conform Protocolului nr. 26 anexat Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene („TFUE”), art. 1:

„Valorile comune ale Uniunii în privința serviciilor de interes economic general în înțelesul articolului 14 din Tratatul privind funcționarea Uniunii includ în special:

- Rolul esențial și competențele discreționare ample ale autorităților naționale, regionale și locale în ceea ce privește furnizarea, punerea în funcțiune și organizarea serviciilor de interes economic general într-un mod care să răspundă cât mai bine nevoilor utilizatorilor;
- Diversitatea existentă la nivelul diferitelor servicii de interes economic general și diferențele dintre nevoile și preferințele utilizatorilor, care pot rezulta din circumstanțe geografice, sociale sau culturale diferite;
- Un nivel ridicat al calității, siguranței și accesibilității, egalitatea de tratament și promovarea accesului universal și a drepturilor utilizatorilor.”

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

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

¹³ După cum rezultă din Ghidul SIEG al CE – paragraf 2.2.

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

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

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

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

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

6.1 Gestiunea directă

Atât Legea nr. 51/2006 republicată cu modificările și completările ulterioare, cât și Legea nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare definesc gestiunea directă ca acea modalitate de gestiune în care autoritățile administrației publice locale își asumă nemijlocit prestarea serviciului de utilități publice (inclusiv deci a transportului public local) și toate sarcinile și responsabilitățile, potrivit legii, privind organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea și controlul funcționării serviciului de transport public local, precum și administrarea sistemului de utilități publice aferente.

Conform art. 28 din Legea 51/2006,

“Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care autoritățile deliberative și executive, în numele unităților administrativ-teritoriale pe care le reprezintă, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora.

(2) Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

a) servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective;

b) societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ-teritoriale respective.”

Gestiunea directă se realizează tot prin intermediul unor operatori de transport rutier, dar care sunt structuri proprii ale autorităților administrației publice locale.

Sarcina de a satisface nevoile de transport public local ale cetățenilor poate fi efectuată de o autoritate locală, în cazul de față Municipiul Miercurea Ciuc pe cont propriu, printr-un compartiment de resort, din cadrul aparatului propriu al autorităților locale, conform articolului 30 alineatul (4) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public.

Gestiunea directă se poate realiza prin intermediul unui operator care face parte din structurile proprii ale Autorității Locale, creat în conformitate cu Legea nr 51/2006 și care deține o licență sau autorizație de transport.

Activitatea din cadrul compartimentului de specialitate este tratată ca o linie bugetară distinctă în cadrul Autorității Locale, cu contabilizarea separată a tuturor activităților legate de funcționarea serviciului public.

În cazul gestiunii directe, Autoritatea Locală își asumă direct prestarea serviciului de transport public local, precum și toate sarcinile și responsabilitățile în ceea ce privește organizarea, coordonarea, exploatarea, finanțarea, controlul și administrarea furnizării de servicii de transport public local.

Procedura de încredințare a Serviciului Public

Gestiunea directă se realizează prin hotărâri adoptate sub forma unui act de dispoziție intern – hotărâre de dare în administrare, emis de Autoritatea Locală, care face referire la atribuirea și gestionarea serviciului. Cerințele obligațiilor de serviciu public impuse compartimentului specializat se stabilesc prin hotărârea de dare în administrare.

Cerințele Obligației de Serviciu Public

În conformitate cu Regulamentul (CE) Nr.1370/2007, actul intern al Autorității Locale trebuie:

- i. să definească în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză;
- ii. să stabilească în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- iii. să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii; și

iv. să determine modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității competente sau partajate de cele două entități.

În cazul acestei modalități de gestiune a serviciului de transport public nu se organizează niciun proces de selecție a operatorului, întreaga responsabilitate pentru furnizarea de servicii, în cazul gestiunii directe printr-un compartiment specializat, revine autorității locale, după cum rezultă din decizia internă și independentă a autorității locale respective.

Efortul organizațional de punere în funcțiune și de asigurarea a perpetuării serviciului de transport într-un oraș de mărimea Municipiului Miercurea Ciuc în cadrul unității administrativ teritoriale este imens. Doar în lipsa înțelegerii acestui efort s-ar putea opta pentru păstrarea în cadrul unei instituții de o eterogenitate extraordinară (cum este o primărie) o activitate tehnică cu specific unidirecțional.

Modul de atribuire prin gestiune directă a serviciului de transport public prin curse regulate comportă o serie de avantaje și dezavantaje pe baza unor criterii administrative/organizatorice, economico-financiare, procedurale, sociale, accesului la finanțare.

Administrativ / organizatoric:

- necesitatea modificării organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment/serviciu ce necesită obținerea avizului Agenției Naționale a Funcționarilor Publici;
- dificultatea crescută de a gestiona în paralel întreaga activitate a Primăriei și a unui compartiment/serviciu propriu de transport public de o complexitate deosebită;
- nu este necesară obținerea Avizului Consiliului Concurenței decât în cazul în care se consideră că este necesară acordarea unui/unor ajutoare de stat pentru prestarea serviciului de transport public; în cazul în care se consideră că nu este necesară acordarea acestora, nu sunt incidente prevederile art. 52 alin. (1) din Legea nr. 51/2006;
- nu este necesară publicarea unui anunț în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract de servicii publice.

Economico-financiar.

- sub raportul nivelului de tarifare, compensație, redevență, profit rezonabil, cost/km se înregistrează un control superior al costurilor iar acoperirea diferenței dintre venituri și cheltuieli se realizează direct din bugetul anual al UAT.

Procedural:

- nu este necesară procedura de atribuire a serviciului public.

Social:

- este necesar a se prelua angajații din cadrul companiei municipale existente care asigură serviciul de transport public la ora actuală, în caz contrar existând riscul de șomaj.

Accesul la finanțare:

- există posibilitatea pentru accesare de fonduri nerambursabile pentru investițiile destinate modernizării transportului public urban, ghidul menționând că solicitantul eligibil trebuie să fie unitatea administrativ teritorială reședință de județ.

6.2 Gestiunea delegată

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

Față de gestiunea directă există diferențe majore din punct de vedere managerial:

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

Conform articolului 32 din Legea 51/2006,

„(1) În cazul gestiunii delegate, autoritățile administrației publice locale păstrează, în conformitate cu competențele ce le revin, potrivit legii, prerogativele și răspunderile privind adoptarea politicilor și strategiilor de dezvoltare a serviciilor, respectiv a programelor de

dezvoltare a sistemelor de utilități publice, precum și obligația de a urmări, de a controla și de a supraveghea modul în care se realizează serviciile de utilități publice, respectiv:

- a) modul de respectare și de îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de operatori, inclusiv în relația cu utilizatorii;
- b) calitatea serviciilor furnizate/prestate;
- c) indicatorii de performanță ai serviciilor furnizate/prestate;
- d) modul de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare sau modernizare a sistemelor de utilități publice;
- e) modul de formare, stabilire, modificare și ajustare a prețurilor și tarifelor pentru serviciile de utilități publice.”

Bunurile și elementele componente ale sistemelor de transport local aflate în domeniul public sau privat ale administrației publice respective vor putea fi date în exploatare pentru prestarea serviciului de transport public operatorilor de transport sau transportatorilor autorizați cărora li s-a atribuit gestiunea serviciului.

Atribuirea bunurilor și a elementelor componente ale sistemelor de transport menționate se face prin gestiune delegată, încheindu-se un contract de concesiune, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare. Conform Legii nr. 51/2006 în exercitarea competențelor și atribuțiilor ce le revin în sfera serviciilor de utilități publice, autoritățile administrației publice locale adoptă hotărâri în legătură cu alegerea modalității de gestiune a serviciilor de utilități publice și darea în administrare sau, după caz, concesiunea bunurilor proprietate publică și/sau privată a unităților administrativ-teritoriale din componența sistemelor de utilități publice.

Principalele obiective urmărite de autoritățile administrației publice locale în domeniul serviciului de transport public local potrivit prevederilor Legii 92/2007 a serviciilor de transport public local sunt:

- a) înființarea de compartimente sau servicii de specialitate pentru transportul public local, cu sau fără personalitate juridică, după caz, denumite în continuare autorități locale de transport;
- b) asigurarea finanțării necesare dezvoltării componentelor sistemului de transport public local, în condițiile în care acestea aparțin domeniului public sau privat al autorităților administrației publice locale;
- c) asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- d) informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local;
- e) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane;

f) corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente;

g) asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători sau de mărfuri existente;

h) atribuirea serviciilor de transport public local operatorilor de transport rutier și transportatorilor autorizați, în funcție de nivelul efortului investițional al acestora realizat în mijloacele de transport și în infrastructura de transport.

Gestiunea delegată în vigoare la începutul anului 2018 este modalitatea prin care autoritățile administrației publice locale au transferat operatorului de prestări servicii de utilități publice – CSIKI TRANS toate sarcinile și responsabilitățile privind prestarea de servicii specifice, precum și administrarea și exploatarea infrastructurii tehnico-edilitare pe baza unui contract de delegare prin concesiune a serviciului de transport public local în Municipiul Miercurea Ciuc.

La modul general, gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de servicii de utilități publice, care pot fi:

- societăți comerciale înființate de autoritățile administrației publice locale sau de asociațiile de dezvoltare comunitară, deținătoare de licențe de transport valabile;
- societăți comerciale rezultate ca urmare a reorganizării administrative a regiilor autonome de interes local sau județean ori a serviciilor publice de specialitate subordonate autorităților administrației publice locale, al căror capital social este deținut, în totalitate sau în parte, în calitate de proprietar sau coproprietar de către unitățile administrației publice respective, deținătoare de licențe de transport valabile;
- societăți comerciale cu capital social privat sau mixt, deținătoare de licențe de transport valabile;
- compartimente sau servicii specializate de transport local ca structuri proprii ale autorităților administrației publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare comunitară cu sau fără personalitate juridică.

În varianta acestui mod de atribuire, sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor este îndeplinită de autoritatea locală care acționează prin intermediul unei societăți comerciale, la ora actuală fiind vorba de o societate comercială care a rezultat ca urmare a reorganizării administrative a unei regii de interes local.

Compania municipală/operatorul intern este o societate de drept comun care funcționează în conformitate cu Legea 31/1990 privind societățile, la fel ca orice companie privată.

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

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

Procedura de atribuire a Serviciului Public

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

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

Cerințele Obligației de Serviciu Public

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

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

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

Durata contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine (conform Regulamentului 1370/2007). Legislația națională indică însă prin Legea nr. 92/2007, art. 28 o durată a acestor contracte de 6 ani. Legea 51/2006 menționează la art. 32 alin. (3) că *"Durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz."* De menționat că în acest context legislația națională este cea care primează.

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

Pentru a calcula efectul financiar net, autoritatea competentă se orientează după următorul mecanism:

costurile suportate în legătură cu o obligație de serviciu public sau cu un set de obligații de serviciu public impuse de autoritatea competentă/autoritățile competente, obligații conținute într-un contract de servicii publice și/sau într-o normă generală;

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

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

plus un profit rezonabil.

egal efectul financiar net.

Procesul de selectare a Operatorului

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

Această posibilitate de atribuire directă este prevăzută și de legislația națională, în speță la Articolul 30 alin. (2) lit. a) și b) și la Articolul 30 alin (3) lit. a) și b) din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local și în Ordinul nr. 140/2017 al președintelui

Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice de aprobare a Modalității de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local, la Articolul 2, care face referire la prevederile integrale ale de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007, în care este prevăzut, la art. 5, alin (2) posibilitatea atribuirii directe către o entitate cu personalitate juridică distinctă asupra căreia municipalitatea să aibă controlul integral.

Regulile de atribuire a contractului de servicii publice

Delegarea gestiunii serviciilor de transport feroviar și rutier de călători se poate face numai cu respectarea prevederilor Regulamentului nr. 1370/2007. Potrivit acestor reguli, contractul de servicii publice poate fi atribuit:

- I. printr-o procedură concurențială atunci când autoritatea competentă decide să atribuiască contractul de servicii publice unui terț

sau

- II. direct, fără parcurgerea unei proceduri concurențiale, unui operator intern, (așa cum este mai sus definit), în măsura în care dreptul intern permite acest lucru.

Conform Regulamentului (CE) 1370/2007, ca o excepție de la cele menționate mai sus, **în măsura în care, dreptul intern nu interzice acest lucru**, contractele de servicii pot fi atribuite direct în următoarele cazuri:

- în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR;
- în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

În cazul unui contract de servicii publice atribuit direct unei întreprinderi mici sau mijlocii care exploatează cel mult 23 de autovehicule, aceste plafoane pot fi mărite fie la o valoare medie anuală estimată la mai puțin de 2 000 000 EUR, fie la prestarea anuală de servicii publice de transport de călători pe mai puțin de 600 000 de kilometri.

Atribuirea printr-o procedură concurențială

În ceea ce privește procedurile de atribuire a contractelor de servicii publice, prin Comunicarea Comisiei Europene nr. 2014/C 92/01 referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului nr. 1370/2007 a fost clarificată relația dintre acest Regulament și directivele privind achizițiile publice și concesiunile:

Dat fiind că directivele menționate în Regulamentul nr. 1370/2007 (Directiva 2004/17/CE și Directiva 2004/18/CE) au fost abrogate și înlocuite cu Directiva 2014/24/UE și Directiva

2014/25/UE, trimerile din Regulamentul nr. 1370/2007 ar trebui înțelese ca trimeri la noile directive.

Regulamentul nr. 1370/2007 prevede la art.1 alin.(3) că acesta nu se aplică concesiunilor de lucrări publice. Prin urmare, după intrarea în vigoare a Directivei 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune, concesiunile de lucrări pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și pentru serviciile publice de transport rutier sunt reglementate exclusiv de Directiva 2014/23/UE.

În ceea ce privește relația dintre Regulamentul nr. 1370/2007 și directivele privind achizițiile publice, dar și Directiva 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune, este important să se facă distincția între contractele de servicii și concesiunile de servicii.

În temeiul Regulamentului 1370/2007, prin „atribuire directă” se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă.

Directiva 2014/25/UE definește „contractele de servicii” ca fiind contracte cu titlu oneros, încheiate în scris între una sau mai multe entități contractante și unul sau mai mulți operatori economici și având ca obiect furnizarea de servicii. Atunci când aceste contracte implică „autorități contractante”, în sensul acestei directive, ele sunt considerate „contracte de achiziții publice de servicii”.

Directiva 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune definește o „concesiune de servicii” ca fiind *„un contract cu titlu oneros încheiat în scris prin care una sau mai multe autorități contractante sau entități contractante încredințează prestarea și gestionarea de servicii altele decât executarea de lucrări menționată la litera (a) unuia sau mai multor operatori economici, în care contraprestația pentru servicii este reprezentată fie exclusiv de dreptul de a exploata serviciile care fac obiectul contractului, fie de acest drept însoțit de o plată”*. Articolul 5 punctul (1) precizează totodată că *„atribuirea unei concesiuni de lucrări sau de servicii implică transferul către concesionar al unui risc de operare legat de exploatarea acestor lucrări sau servicii care cuprinde riscul de cerere sau riscul de ofertă ori ambele. Se presupune că concesionarul își asumă riscul de operare atunci când, în condiții de exploatare normale, nu i se garantează recuperarea investițiilor efectuate sau a costurilor suportate pentru exploatarea lucrărilor sau a serviciilor care fac obiectul concesiunii. Partea riscului transferată către concesionar implică o expunere reală la situațiile neprevăzute care pot apărea pe piață, astfel încât orice pierdere potențială estimată suportată de concesionar nu este doar nominală sau neglijabilă”*.

- Distincția dintre contractele de servicii publice și concesiuni este importantă deoarece, potrivit articolului 10 alineatul (3) din Directiva 2014/23/UE, această directivă nu se aplică concesiunilor pentru servicii publice de transport de călători, în sensul Regulamentului nr. 1370/2007. Atribuirea concesiunilor de servicii pentru aceste servicii publice de transport de călători este reglementată exclusiv de Regulamentul nr. 1370/2007.

- Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 prevede că atribuirea contractelor de servicii publice pentru serviciile de transport cu autobuzul sau tramvaiul este reglementată de Directivele 2004/17/CE și 2004/18/CE, cu excepția cazurilor în care aceste contracte iau forma concesiunilor de servicii. Atribuirea contractelor de servicii publice pentru serviciile publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul este așadar reglementată exclusiv de Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE.
- Atribuirea contractelor de servicii publice pentru serviciile publice de transport de călători cu trenul și cu metroul este reglementată de Regulamentul nr. 1370/2007, fiind exclusă din domeniul de aplicare al Directivei 2014/24/UE potrivit considerentului (27) și articolului 10 litera (i) din aceasta și din domeniul de aplicare al Directivei 2014/25/UE potrivit considerentului (35) și articolului 21 litera (g) din aceasta.

Având în vedere că Directiva 2014/24/UE privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE, Directiva 2014/25/UE privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE și Directiva 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune au fost transpuse în dreptul român prin Legea 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, atribuirea contractelor de servicii publice, de către autoritățile competente cu atribuirea acestor contracte, se face conform următoarelor acte normative:

- contractele de servicii publice pentru serviciile publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul - conform Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare;
 - contractele de concesiune de servicii pentru serviciile publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul - conform Regulamentului nr. 1370/2007;
 - contractele de servicii publice pentru serviciile publice de transport de călători cu trenul și cu metroul - conform Regulamentului nr. 1370/2007;
 - contractele de concesiune de servicii pentru servicii publice de transport de călători - conform Regulamentului nr. 1370/2007;
 - contractele de concesiune de lucrări pentru serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și pentru serviciile publice de transport rutier - conform Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.
- Atribuirea directă se supune cerințelor de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul (CE) Nr. 1370/2007 respectiv. Autoritățile contractante au obligația de a publica în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu cel puțin un an înainte de atribuirea directă, cel puțin informații referitoare la numele și adresa autorității competente tipul de atribuire vizat, serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.

Modul de atribuire prin gestiune delegată a serviciului de transport public prin curse regulate comportă o serie de avantaje și dezavantaje pe baza unor criterii administrative/organizatorice, economico-financiare, procedurale, sociale, accesului la finanțare.

Administrativ / organizatoric:

- nu este necesară modificarea organigramei Primăriei prin includerea unui nou compartiment;
- este necesară publicarea unui Anunț de intenție în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract de servicii publice;
- obligația încheierii unui nou contract de servicii publice.

Economico-financiar.

- raportat la nivelul redevenței, al tarifării, al compensației, profitului rezonabil și costului per km, există un control asupra costurilor de operare a serviciului;
- subvențiile pot fi reduse față de nivelul actual o dată cu investițiile în îmbunătățirea sistemului de transport public local de persoane.

Procedural:

- nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public.

Social:

- impact social favorabil prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbană;
- angajații operatorului de transport prin continuarea delegării de gestiune a serviciului de transport public continuă să beneficieze de un loc de muncă.

Accesul la finanțare:

- eligibilitate pentru accesarea fondurilor nerambursabile în vederea realizării investițiilor (achiziție de mijloace de transport, modernizare stații de transport, realizare infrastructură troleibuz) pentru îmbunătățirea serviciului de transport public urban prin curse regulate.

6.3 Stabilirea modului de delegare

Prezentul studiu fundamentează și stabilește soluțiile optime de gestiune a serviciilor. Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția

acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

În acest context, scopul urmărit în continuare de Autoritatea Administrației publice locale este îmbunătățirea **eficacității activității** de transport de persoane în municipiu, prin creșterea fluentei, vitezei de circulație și a capacității de transport, precum și **eficientizarea utilizării** fondurilor destinate activității de exploatare specifice.

Modul de administrare al serviciului de transport public prin curse regulate este cel al gestiunii delegate către operatorul intern, acesta dispunând de capacitatea de a asigura prestarea acestui serviciu.

În baza analizei avantajelor și dezavantajelor modalităților de gestiune directă și gestiune delegată posibile, **modalitatea de gestiune delegată este cea recomandată**. Mai jos sunt prezentate cumulat pentru cele două modalități aceste avantaje și dezavantaje:

Avantaje	Gestiunea directă a serviciului	Gestiune delegată către un operator intern
	Administrativ / organizatoric	Administrativ / organizatoric
	- nu este necesară obținerea Avizului Consiliului Concurenței decât în cazul în care se consideră că este necesară acordarea unui/unor ajutoare de stat pentru prestarea serviciului de transport public; în cazul în care se consideră că nu este necesară acordarea acestora, nu sunt incidente prevederile art. 52 alin. (1) din Legea nr. 51/2006; - nu este necesară publicarea unui anunț în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract de servicii publice	- nu este necesară modificarea organigramei Primăriei prin includerea unui nou compartiment
	Economico-financiar	Economico-financiar
	- sub raportul nivelului de tarificare, compensație, redevență, profit rezonabil, cost/km se înregistrează un control superior al costurilor iar acoperirea diferenței dintre venitului și cheltuieli se realizează direct din bugetul anual al UAT	- raportat la nivelul redevenței, al tarifierii, al compensației, profitului rezonabil și costului per km, există un control asupra costurilor de operare a serviciului - subvențiile pot fi reduse față de nivelul actual o dată cu investițiile în îmbunătățirea sistemului de transport public local de persoane
	Procedural	Procedural
	- nu este necesară procedura de atribuire a serviciului public	- nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public
	Accesul la finanțare	Social
	- există posibilitatea pentru accesare de fonduri nerambursabile pentru investițiile destinate modernizării transportului public urban, ghidul menționând că solicitantul eligibil trebuie să fie unitatea administrativ teritorială reședință de județ	- impact social favorabil prin eficientizarea operării serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire urbană; - angajații operatorului de transport prin continuarea delegării de gestiune a serviciului de transport public continuă să beneficieze de un loc de muncă
		Accesul la finanțare
		- eligibilitate pentru accesarea fondurilor nerambursabile în vederea realizării investițiilor (achiziție de mijloace de transport, modernizare stații de transport, realizare infrastructură troleibuz) pentru Îmbunătățirea serviciului de transport public urban prin curse regulate

Dezavantaje	Administrativ / organizatoric - necesitatea modificării organigramei Primăriei, prin includerea unui nou compartiment/serviciu ce necesită obținerea avizului Agenției Naționale a Funcționarilor Publici; - dificultatea crescută de a gestiona în paralel întreaga activitate a Primăriei și a unui compartiment/serviciu propriu de transport public de o complexitate deosebită; Sociale - este necesar a se prelua angajații din cadrul companiei municipale existente care asigură serviciul de transport public la ora actuală, în caz contrar existând riscul de șomaj	Administrativ / organizatoric - este necesară publicarea unui Anunț de intenție în JOUE cu minim 1 an înainte de semnarea unui contract de servicii publice; - obligația încheierii unui nou contract de servicii publice
--------------------	---	---

Aspecte instituționale

Din punct de vedere instituțional, administrația locală de la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc dovedește o capacitate ridicată de management. Există un interes ridicat pentru proiecte de mobilitate, chiar dacă la ora actuală ele nu sunt implementate, acestea fiind prevăzute în planul de mobilitate urbană durabilă și se fac demersurile necesare pentru asigurarea finanțării lor din fonduri europene nerambursabile în cadrul Programului operațional Regional.

Faptul că sunt prevăzute o serie de proiecte în ce privește structura instituțională și întărirea capacității administrative creează premise favorabile și pentru desfășurarea serviciului de transport public urban prin curse regulate. Deschiderea municipalității către cetățeni, crearea unor structuri instituționale puternice și bine definite, parteneriatele cu societatea civilă, alți actori locali, județeni, regionali sunt ingredientele unei implementări coerente a serviciului de transport public local.

Pentru a putea optimiza funcționarea serviciului de transport public și pentru a putea atrage fonduri nerambursabile/rambursabile este nevoie de îmbunătățire instituțională, de cooperare, de parteneriate.

Așa cum am precizat deja în primele părți ale studiului, Guvernul a aprobat la data de 8 iunie 2018 o ordonanță de urgență privind stabilirea unor măsuri de creștere a absorbției fondurilor europene la nivelul Programului Operațional Regional 2014-2020. Ordonanța stabilește cadrul instituțional pentru participarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) la pregătirea și implementarea unor proiecte, în parteneriat cu autoritățile publice locale, ce au ca obiect dotarea unităților administrativ-teritoriale cu mijloace de transport. Este vorba despre tramvaie, troleibuze, autobuze electrice, inclusiv puncte de reîncărcare și alte echipamente, utilizate pentru prestarea serviciului de transport public local și de autobuze școlare de tip Euro 6, utilizate pentru transportul elevilor din învățământul preuniversitar de stat. Proiectele vor fi finanțate cu fonduri din cadrul

Programului Operațional Regional 2014-2020 și se vor implementa în baza acordului de parteneriat, încheiat în condițiile legii între MDRAP, ca lider de proiect, și unitățile administrativ-teritoriale care îndeplinesc condițiile de eligibilitate specifice. Considerăm că acest fapt constituie o oportunitate din punct de vedere instituțional în vederea realizării investițiilor din transportul public.

Municipalitatea are atribuții în înființarea, organizarea, coordonarea, autorizarea, reglementarea și controlul prestării serviciului de transport public, pe raza sa de competență. Gestionarea acestor servicii în varianta gestiunii delegate nu creează autorității locale obligații financiare obligatorii suplimentare, singurele cheltuieli putând fi legate, dacă va fi cazul și în funcție de disponibilități, de realizarea unor investiții în plus față de cele pe care le va realiza operatorul de transport conform obligațiilor contractuale.

În favoarea delegării serviciilor de transport public local pledează și faptul că Primăria Municipiului Miercurea Ciuc prin Consiliul Local va monitoriza modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către Consiliul Local al Municipiului Miercurea Ciuc. Delegarea gestiunii apare ca fiind alegerea corectă pentru administrația locală și ca măsură de "externalizare" a unei activități cu mare grad de specializare.

Încheierea contractului de delegare se va realiza cu respectarea prevederilor Ordinului nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local. Conform acestuia, "procedura competitivă de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de călători efectuate cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie, ce se supun prevederilor art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale competente, conform prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, sau, după caz, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale. Fără a aduce atingere prevederilor art. 1, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de călători se realizează în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007."

7. Oportunitatea tehnică a delegării gestiunii serviciului

Siguranța și calitatea serviciului delegat

Transportul public local poate deveni mai atractiv nu doar prin calitatea și cantitatea ofertei în ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată. Tarifele de călătorie fac parte dintre factorii care joacă un rol important în alegerea mijlocului de transport. Transportul public urban este necesar a fi accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călători, care face concurență autoturismului, numai în condițiile unei oferte cu tarife accesibile. Un astfel de obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue

a eficienței transportului public de călători. În condițiile în care se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea crește ulterior și gradul de recuperare a cheltuielilor.

Operatorul intern de transport va asigura operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități. De asemenea, acesta va asigura starea tehnică corespunzătoare a mijloacelor de transport.

Operatorul de transport va asigura respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii serviciilor.

Siguranța și calitatea serviciului concesionat va putea fi urmărită prin intermediul indicatorilor de performanță ai serviciului ce se vor constitui în anexă la contractul de delegare.

Mijloacele de transport

Pentru desfășurarea activității de bază și pentru asigurarea serviciului de transport public de persoane în conformitate cu structura rețelei de transport și a programelor de circulație, societatea dispune de mijloace de transport auto. Autobuzele sunt dotate cu tahografe, conform legislației în vigoare.

Infrastructura tehnico - edilitară cuprinde bunurile necesare desfășurării în condiții optime a transportului de călători în Municipiul Miercurea Ciuc. Principalele componente ale infrastructurii tehnico- edilitare sunt:

- construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcare mijloacelor de transport, precum: depouri, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare mijloace de transport, etc.;
- dispecerate și dotări speciale de monitorizare în trafic a mijloacelor de transport;
- stații de îmbarcare - debarcare călători, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie.

8. Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii

8.1 Motivele de ordin economic

Oportunitatea economică a delegării

Riscul financiar al delegării pus față în față cu riscul financiar al revenirii bunurilor la Primărie (și preluarea în mâini proprii a exploatării de către administrația locală) scoate în prim plan una din caracteristicile delegării de gestiune în condițiile în care este prevăzută și realizarea unei investiții – spre deosebire de simplele achiziții publice – o reprezintă transferul în întregime sau în mare parte a riscurilor de exploatare de la autoritatea contractantă = delegator, către operatorul de transport = delegat, o dată cu transmiterea dreptului de exploatare a investiției.

Riscul este o parte inerentă a oricărui proiect. Evaluarea riscului presupune parcurgerea următoarelor etape:

- identificarea tuturor riscurilor;
- stabilirea consecințelor riscurilor;
- estimarea probabilității riscurilor;
- cuantificarea financiară a riscurilor;
- identificarea structurii de alocare a riscurilor;
- calcularea riscului transferabil;
- calcularea riscului reținut.

Riscul reflectă potențiale costuri suplimentare peste costul de bază presupus în costul primar de referință.

Principalele categorii de riscuri identificate sunt :

- riscul îndeplinirii cerințelor specifice impuse proiectului;
- riscul ca cererea de utilizare să fie mai mică decât estimările;
- riscul de finanțare;
- riscul de apariție a unei situații de forță majoră;
- riscul operațional și al asigurării nivelului de performanță;
- riscul exploatării concesiunii;
- riscul schimbării legislative;
- riscul uzurii morale și al necesității modernizării serviciului;
- riscul asociat protecției mediului;

Actele normative care au stat la baza stabilirii riscurilor sunt:

- Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii
- Hotărârea Guvernului nr. 867/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii
- LEGE nr. 51 din 8 martie 2006 (**republicată**) serviciilor comunitare de utilități publice
- Codul Civil cu referință la termenul de forță majoră.

Identificarea riscurilor cu impact economic direct asupra prestării serviciului de transport public, împartirea lor pe categorii și alocarea riscurilor în cazul scenariului delegării de gestiune, sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Nr. crt.	Denumirea riscului	Descrierea riscului	Alocarea riscului	
			Municipiul MIERCUREA CIUC	Împărțită Operator
Riscuri de planificare				
1	Întârzieri în obținerea avizelor / aprobărilor	Obținerea avizelor și aprobărilor durează mai mult decât s-a planificat		x
Riscuri de construcție				
2	Depășirea costurilor	Costul final depășește costul planificat		x
Riscuri de întreținere și operare				
3	Creșterea costului cu forța de muncă	Creșteri de costuri cu personalul neprevăzute		x
4	Costuri de întreținere mai mari	Depășirea costurilor de întreținere prognozate		x
5	Capacitate de management	Nu se realizează țintele de venit		x
6	Risc de disponibilitate	Evenimente neprevăzute împiedică funcționarea sistemului de management al transportului public	x	
Riscuri legislative/politice				
7	Schimbări legislative generale	Modificări legislative care nu vizează acest proiect, dar care duc la creșteri de prețuri	x	
8	Schimbări legislative specifice	Modificări legislative care vizează direct acest tip de proiecte	x	
9	Schimbări politice	Schimbări la nivel politic, care pot duce la o opoziție față de proiect, materializată în întârzieri/sau costuri suplimentare	x	
Riscuri financiare				
10	Indisponibilitatea finanțării	Primăria nu este capabilă să asigure resursele financiare și de capital în timp util		x
11	Compensația de serviciu public	Primăria nu poate asigura plata compensației de serviciu public	x	
12	Insolvabilitatea Operatorului	Operatorul devine insolvabil	x	

13	Modificări ale dobânzilor bancare	Variația dobânzilor poate schimba costurile finanțării	x
14	Modificări de taxe și impozite	Rezultatul net este influențat de regimul fiscal	x
Riscuri naturale			
15	Forța majoră	Evenimente de forță majoră, așa cum sunt definite în contract, împiedică sau amână executarea contractului	x
16	Alte riscuri naturale	Alte fenomene sau evenimente, necuprinse în clauzele de forță majoră, împiedică sau amână executarea contractului	x
Riscuri legate de finalizarea delegării			
17	Riscul reziduale	Riscul ca bunurile aferente valorii concesiunii să nu fie predate la sfârșitul contractului, în condițiile stipulate în contract	x

Astfel, din totalul riscurilor cu impact economic, în varianta gestiunii delegate, un procent de 73,53% din riscuri revin operatorului iar autorității contractante îi revine un procent de 26,47% dintre riscuri. Obligația de plată a compensației pentru transportul public determină risc de ambele părți: delegatul nu este susținut prin compensarea pentru îndeplinirea corespunzătoare a obligației de serviciu public conform prevederilor contractuale iar această situație poate pune în pericol prestarea serviciului public de transport, iar autoritatea publică este la rândul său responsabilă de asigurarea serviciului de transport public.

Oportunitatea delegării este fundamentată de o serie de mutații care au intervenit în ultimii ani în structura cetățenilor care folosesc mijloacele de transport prin facilitățile acordate unor categorii de utilizatori. Puterea de cumpărare a populației Municipiului Miercurea Ciuc este scăzută, iar suportabilitatea costurilor nu este posibilă în condițiile transferului la un operator privat care urmărește maximizarea profitului. Transportul de persoane este o activitate socială care este necesar a fi subvenționată deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil nu pot fi suportate de călători, costurile înregistrând valori mari.

În stabilirea tratamentului contabil aplicabil concesiunii, Municipiul Miercurea Ciuc, în calitate de autoritate contractantă trebuie să țină cont de normele în vigoare elaborate de

Ministerul Finanțelor Publice referitoare la statutul înregistrării activului, precum și de reglementările Uniunii Europene referitoare la tratamentul contabil al concesiunii.

Activele implicate în deeltarea de gestiune vor fi înregistrate extra – bilanțier deoarece riscul investiției, riscul de piață și riscul de disponibilitate sunt asumate de către concesionar.

În cadrul realizării unui studiu de fundamentare, trebuie efectuată analiza de bancabilitate a proiectului care să pornească de la premisa că orice investitor își urmărește propriile obiective comerciale în cadrul proiectului și își planifică o anumită rentabilitate a capitalului investit, acesta fiind instrumentul analitic cel mai des utilizat de investitori în analizele efectuate asupra eficienței proiectelor de investiții.

Rata de rentabilitate a capitalului investit exprimă rata actualizată a fluxurilor de numerar viitoare la acel nivel pentru care veniturile actualizate egalează cheltuielile actualizate și care face ca valoarea actualizată netă să fie egală cu zero.

De asemenea, bancabilitatea are scopul de a demonstra oportunitatea finanțării proiectului de investiții de către bancă.

Chiar dacă investitorii sau finanțatorii acceptă structura generală a proiectului propus de Municipiul Miercurea Ciuc în calitate de autoritate contractantă, aceștia vor avea cerințe specifice de natură financiară, respectiv rata de rentabilitate a capitalului investit, din punct de vedere al investitorilor.

Fiind un proiect în care utilizatorii finali achită contravaloarea serviciilor prestate, acest lucru influențează bancabilitatea, deoarece realizarea obiectivelor economico-financiare ale proiectului depinde de numărul estimat de utilizatori, de gradul de utilizare al serviciilor și de disponibilitatea clienților de a achita contravaloarea serviciilor prestate.

Având în vedere aceasta, prezentul Studiu demonstrează că pentru rezolvarea acestui aspect este necesar să se delege serviciului de transport public local unui operator specializat.

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

8.2 Motivele de ordin financiar

Autonomia Financiară a serviciului delegat

Conform art. 41 din Legea 92/2007 actualizată privind serviciile de transport public local:

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

- (2) Veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestat, și/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.
- (3) Sumele necesare finanțării funcționării și exploatării serviciilor de transport public local, provenite din subvenții de la bugetul local, se prevăd în bugetele locale și se aprobă odată cu acestea prin hotărâri ale consiliilor locale, ale consiliilor județene sau ale Consiliului General al Municipiului București, după caz.
- (4) Sursele de finanțare a cheltuielilor de capital pentru realizarea obiectivelor de investiții publice ale unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de transport public local de persoane, se asigură potrivit Legii nr. 51/2006.
- (5) Finanțarea investițiilor pentru înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea sistemelor de transport public local de persoane se face din bugetele locale, din bugetul de stat sau din fonduri private, pe baza hotărârilor consiliilor locale, ale consiliilor județene, ale Consiliului General al Municipiului București sau ale Guvernului, după caz, cu respectarea legislației în vigoare privind finanțele publice, respectiv finanțele publice locale, și a legislației în vigoare privind achizițiile publice.
- (6) În cazul gestiunii delegate, bunurile realizate ca urmare a investițiilor pentru reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea sistemelor de transport public local de persoane, finanțate din fonduri proprii ale operatorilor de transport rutier sau ale transportatorilor autorizați, rămân în proprietatea acestora pe toată durata contractului de delegare a gestiunii. În contractul de delegare a gestiunii serviciului se vor defini categoriile de bunuri și se va preciza modul de repartitie a bunurilor de retur sau a bunurilor de preluare realizate până la încetarea, din orice cauză, a contractului de delegare a gestiunii serviciului, precum și eventualele despăgubiri.

Compensarea serviciului delegat - Subvenționarea serviciului de transport public

Conform OG nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicat, pentru satisfacerea unor necesități de natură economică, socială sau de mediu, pentru acordarea de facilități unor categorii de persoane defavorizate sau provenind din zone defavorizate greu accesibile sau pentru a se asigura capacități suficiente de transport pe anumite rute se pot stabili servicii publice subvenționate de transport rutier.

Prin serviciu public subvenționat de transport se înțelege acel transport public care necesită subvenții bugetare, pe care un operator de transport este obligat să îl efectueze, în condițiile impuse de autoritățile competente, chiar dacă acesta ar avea efecte economice negative asupra activității sale, pe perioada efectuării serviciului public subvenționat contractat.

Prin urmare, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, susținerea și încurajarea dezvoltării serviciului, serviciul de transport public local de persoane prin curse

regulate în Municipiul Miercurea Ciuc se poate organiza ca serviciu subvenționat cu respectarea prevederilor Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare și a prevederilor OG nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

Conform Legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, sumele necesare finanțării funcționării și exploatării serviciilor de transport public local provenite din subvenții de la bugetul local, se prevăd în bugetele locale și se aprobă odată cu acestea prin hotărâri ale consiliilor locale, ale consiliilor județene sau ale Consiliului General al Municipiului București, după caz.

De asemenea, Legea nr.92/2007 prevede că:

- Acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege. Astfel, conform actelor normative în vigoare (ex: Legea nr. 1/2011, Legea nr. 448/2006, Legea nr. 118/1990, Legea nr. 44/1994, etc.), persoanele cu handicap, elevii, studenții, veteranii de război, etc. beneficiază de gratuitate/reduceri pentru Transportul Public.
- Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul de transport public local de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de consiliile locale, de consiliile județene sau de Consiliul General al Municipiului București, după caz, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale ale comunelor, orașelor, municipiilor sau ale județelor, după caz, până la nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.
- Condițiile concrete în care va fi acoperit costul călătoriilor sau costurile înregistrate pentru efectuarea transportului public local pe traseele sociale nerentabile se vor stabili prin hotărârea de dare în administrare sau prin contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

Subvenția prevăzută de Legea nr.92/2007 cu modificările și completările ulterioare reprezintă și "compensația de serviciu public" în sensul Regulamentului nr. 1370/2007.

Acest Regulament definește "compensația de serviciu public" ca fiind „*orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă*”.

Spre deosebire de alte sectoare economice, art. 106 alin. (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE”) conform căruia „*Întreprinderile care au sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general sau care prezintă caracter de monopol*”

fiscal se supun normelor, tratatelor și, în special, regulilor de concurență, în măsura în care aplicarea acestor norme nu împiedică, în drept sau în fapt, îndeplinirea misiunii speciale care le-a fost încredințată. Dezvoltarea schimburilor comerciale nu trebuie să fie afectată într-o măsură care contravine intereselor Uniunii" nu se aplică în cazurile în care compensațiile sunt plătite pentru obligațiile de serviciu public din transportul terestru.

Aceste compensații intră sub incidența art. 93 din TFUE care prevede că „Sunt compatibile cu tratatele ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public.”

În consecință, normele Uniunii referitoare la compensațiile pentru servicii de interes economic general care se bazează pe art. 106 alin. (2) din TFUE, nu se aplică transporturilor interioare¹⁴.

În cazul în care compensația pentru aceste servicii este plătită în conformitate cu Regulamentul nr. 1370/2007, ea este considerată compatibilă cu piața internă și este exceptată de la obligația de notificare prealabilă prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE.

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

Pe scurt, Decizia Altmark stabilește cadrul în care pot fi acordate subvențiile ce sunt vărsate în compensarea realizării unui serviciu public de către o întreprindere privată (printre acestea fiind incluse și societățile cu capital public, dar care funcționează ca societăți comerciale de drept privat). Curtea confirmă în decizia sa că normele dreptului comunitar nu se opun acordării de compensații pentru serviciile de interes economic general (SIEG), dar impune respectarea cumulativă a patru condiții pentru ca acestea să intre sub incidența regulilor impuse de dreptul comunitar pentru ajutoarele de stat:

- a) întreprinderea beneficiară să fi fost însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public definite în mod clar;
- b) parametrii de calcul ai compensației să fi fost stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent;
- c) compensația să nu depășească ceea ce este necesar pentru a acoperi în tot sau în parte costurile ocazionate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în

¹⁴ În anul 2012 Comisia Europeană a aprobat un pachet de acte normative privind ajutoarele de stat, printre care Decizia Comisiei 2012/21/UE din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general.

considerare sumele încasate în legătură cu acest serviciu, precum și un beneficiu rezonabil pentru executarea acestor obligații;

- d) nivelul compensației necesare a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor la care s-ar fi expus o întreprindere de nivel mediu, bine gestionată și echipată în mod adecvat pentru satisfacerea exigențelor impuse de serviciul public (când este vorba despre o întreprindere însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public care nu a fost aleasă în cadrul unei proceduri concurențiale, cum ar fi cazul operatorilor regionali cărora li s-au atribuit direct contracte de delegare a gestiunii cu respectarea regulilor in house).

Art. 6 alin. (1) din Regulamentul nr. 1370/2007 prevede că, în cazul contractelor de servicii publice atribuite direct sau în cel al normelor generale, compensația trebuie să fie conformă cu dispozițiile sale și ale anexei la acesta, pentru a garanta absența supracompensării.

Astfel, compensația trebuie să se limiteze la efectul financiar net al obligației de serviciu public. Acesta se calculează conform formulei: costuri, minus venituri generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse de efectele de rețea, plus un profit rezonabil.

În ceea ce privește costurile, pot fi luate în considerare toate costurile direct legate de furnizarea serviciului public.

Veniturile legate direct sau indirect de prestarea serviciului public, trebuie să fie deduse din costurile pentru care se solicită compensația.

Transparența modului de finanțare al serviciului delegat

Plata compensației operatorului de transport, conform Regulamentul (CE) Nr.1370/2007 trebuie să stabilească în mod transparent parametrii pe baza cărora să se calculeze plata compensației.

Sumele destinate subvențiilor/compensării serviciului de transport public local se stabilesc în baza unor hotărâri ale Consiliului Local care sunt făcute publice.

Anterior sunt întocmite rapoarte de specialitate al direcțiilor implicate din cadrul Primăriei și operatorului de transport.

Ajustarea tarifelor de transport se realizează în baza unei fundamentări a costului combustibilului, energiei electrice, materialelor și pieselor de schimb, amortizării, altor cheltuieli de exploatare, a salariilor și tichetelor personalului operatorului de transport.

8.3 Motivele de ordin social

Creșterea atractivității transportului public nu este determinată doar de calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de

călători, care face concurență autoturismului personal, numai în condițiile unei oferte de calitate cu tarife accesibile. Acest obiectiv va putea fi atins numai în condițiile creșterii continue a eficienței transportului public de călători. Dacă se va ajunge la o optimizare în acest domeniu, va putea crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

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

Transportul public local de călători reprezintă un factor important al incluziunii sociale. Activitățile desfășurate în cadrul unui oraș și gestionarea mobilității rezidențiale condiționează deplasările care au loc. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială.

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

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

În analiza aspectelor sociale ale oportunității delegării de gestiune trebuie ținut cont de faptul că beneficiarii direcți ai delegării gestiunii sunt cetățenii Municipiului Miercurea Ciuc:

- Delegarea gestiunii serviciului unui operator propriu de transport public apare ca fiind alegerea corectă pentru administrația locală și ca măsură de "externalizare" a unei activități cu mare grad de specializare;
- Delegarea gestiunii sistemului de transport urban de călători permite Primăriei Municipiului Miercurea Ciuc să repartizeze efortul financiar pe mai mulți ani decât în cazul unei angajări directe pe piața de capital cu repercusiuni favorabile pentru bugetul local;

- Confort și siguranță pe durata călătoriei cu noile mijloace de transport public ce vor fi achiziționate;
- Îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun;
- Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul administrativ al Municipiului Miercurea Ciuc.

8.4 Motivele referitoare la mediu

Din perspectiva mediului, cel mai relevant aspect care pledează în favoarea delegării serviciului de transport public local prin curse regulate la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc și efectuarea investițiilor de modernizare a parcului auto îl reprezintă îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun prin achizițiile care se vor realiza în ce privește transportul public – achiziția de autovehicule nepoluante. Utilizarea autobuzelor din flota actuală a operatorului de transport generează emisii ridicate de CO₂ și poluare atmosferică și fonică.

Achiziționarea de autobuze noi, nepoluante urmărește scăderea gradului de poluare cu particule în suspensie și a poluării fonice provenite de la autovehiculele de transport public, și atingerea obiectivelor europene în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului.

Noile reglementări cu privire la normele de poluare Euro 6 aduc modificări semnificative cu privire la reducerea cu 50 % a nivelului de emisii poluante măsurat la următorii indicatori: dioxid de carbon (CO₂), hidrocarburi (HC), mTCEn (CH₄), oxizi de azot (NOx) și pulberi în suspensie (PM).

Eficiența energetică a transportului public este îndeosebi la orele de vârf, când apar cele mai mari probleme de trafic în zonele urbane este superioară și cu emisii mai reduse de noxe decât cea a transportului cu autoturismul (1 autobuz = 70 de autoturisme care ocupă în trafic 1 km de arteră urbană, la o viteză de deplasare de 50 km/h). Transportul cu autoturismul conduce în mod frecvent la cheltuieli legate de întârzieri și de consumul sporit de combustibil cauzat de blocajele apărute în traficul urban, poluarea urbană produsă în detrimentul sănătății publice și a atractivității orașelor, poluarea fonică, acapararea unor suprafețe de către traficul auto în mers și staționar. Eliminarea acestor costuri externe în domeniul transportului urban se poate realiza prin creșterea atractivității transportului public de călători.

Transportul public urban prin curse regulate contribuie la reducerea poluării prin diminuarea numărului de autovehicule care circulă în oraș. Spre exemplu, un număr de 40 de autovehicule personale, care în medie transportă 50 pasageri, poluează de 30 de ori mai mult decât un autobuz care transportă același număr de persoane.

Prin delegarea serviciului de transport public prin curse regulate unui operator care dispune de capacitatea de a presta acest serviciu în mod corespunzător se vine în întâmpinarea obiectivelor strategice de mediu privind transportul:

- reducerea poluării aerului și a poluării fonice, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- creșterea atractivității și calității mediului și peisajului urban, în folosul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

Administrarea și operarea serviciului de transport public prin gestiune delegată se va face cu respectarea principiilor de mediu, astfel încât să se reducă la minim impactul negativ asupra mediului. Operatorul de transport se obligă să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate/clasificate/incadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare.

În intervalul dintre două inspecții tehnice periodice/revizii tehnice periodice, operatorul de transport trebuie să asigure menținerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entități tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare și dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislației în vigoare.

Se va urmări achiziția de mijloace de transport moderne în vederea îmbunătățirii serviciului de transport public local prin curse regulate cu impact minim asupra mediului. Celelalte echipamente incluse în sistem vor fi certificate conform standardelor internaționale de calitate și mediu specifice, contribuind la realizarea unui consum de energie eficient și la promovarea tehnologiilor curate și reducerea resurselor de consum. Componentele hardware din cadrul sistemului de management al transportului public și e-ticketing vor fi astfel proiectate pentru a asigura un consum redus de energie pentru a minimiza impactul asupra mediului înconjurător.

9. Nivelul minim al redevenței

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

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

- Anvergura pieței transporturilor de călători în aria urbană
- Calitatea tramei stradale
- Vechimea parcului de vehicule pus la dispoziția întreprinzătorului
- Nivelul de trai al locuitorilor municipiului
- Costul real al călătoriei (nu costul de comercializare a legitimațiilor)
- Apartenența la o perioadă investițională
- Alte circumstanțe particulare.

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

Redevența pentru bunurile concesionate operatorilor în cadrul contractelor de servicii publice

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

- Minimizarea impactului asupra populației;
- Simplificarea procedurilor de decontare.

Astfel, se pot analiza două variante:

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

Varianta II Redevența este la o valoare simbolică, sau chiar nulă. Municipalitatea suportă investițiile de la buget, fără a mai avea impact major asupra compensației și/sau tarifelor de călătorie.

Municipalitățile din țară au aplicat diverse metode de plată a acestor redevențe: unele din ele sunt calculate în lei/km parcurs (Oradea), altele în lei/mijloc de transport/ zi (Piatra Neamț), iar altele au o anumită valoare anuală fixă (Arad). Autoritatea contractantă va adopta varianta corespunzătoare strategiei proprii și va adapta Modelul de contract conform variantei adoptate.

Redevența pentru serviciu public prestat

Având în vedere că serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate publică și în vederea unui impact social cât mai mic (și această cheltuială este eligibilă pentru stabilirea tarifelor și calculul compensării), se recomandă a nu fi percepută redevență pentru acest serviciu.

Și privind redevența pentru serviciu, municipalitățile din țară, funcție de politica proprie, au adoptat diverse metode de aplicare a redevenței: % din total venituri din vânzări bilete și abonamente (Ploiești), % din total venituri (Pitești), % din venituri realizate din activitatea obligației de serviciu public din care se scad compensațiile încasate (Arad), nu se aplică redevența pe serviciu.

Scenarii posibile pentru stabilirea redevenței

1. Redevența pentru bunurile concesionate operatorului este egală cu valoarea rămasă anuală a bunurilor concesionate. Valoarea bunurilor puse la dispoziție este de 4.477.810 lei, iar la o durată normală de funcționare de 10 ani raportată la perioadă de delegare a serviciului propusă de 6 ani rezultă o redevența anuală de 746.301 lei. Această redevența ar conduce la o creștere foarte mare a tarifelor actuale la transportul în comun și/sau la creșterea compensației date de autoritatea locală. Nu se percepe redevența pentru serviciul public prestat.
2. Redevența este menținută la valoarea actuală. În prezent, operatorul de transport, conform contractului de delegare în vigoare, nu plătește redevență.
3. Redevența este calculată în funcție de numărul de kilometri parcurși de mijloacele de transport public în activitatea de transport public urban. Astfel, se propune o taxă de 0,02 lei pe km rulat. Concret, redevența anuală ar fi de $0,02 \text{ lei/km} \times 298.916 \text{ km/an} = 5.978 \text{ lei/an}$. Parcursul total de 298.916 km/an este preluat din raportările numărului de kilometri efectiv parcurși pe anul 2017 al operatorului de transport public local.

Se propune ca și variantă de calcul a redevenței, varianta 3, iar valoarea redevenței pentru primul an de derulare a contractului va fi de 5.978 lei.

10. Propunerea soluției optime privind modul de gestiune a serviciului

Este de preferat delegarea de gestiune deoarece toate sarcinile și responsabilitățile privind prestarea de servicii specifice, precum și administrarea și exploatarea infrastructurii tehnico-edilitare pe baza unui contract de concesiune de delegare a gestiunii s-au transferat operatorului de prestări servicii de utilități publice.

Gestiunea directă a serviciului de transport public de călători ar presupune investiții foarte mari și imediate din bugetul local pentru dotarea cu mijloace de transport și realizarea de logistică necesară gestionării serviciului. Acesta este unul dintre motivele importante de ordin economic și financiar care pledează în favoarea delegării gestiunii serviciului. Altele sunt reprezentate de posibilitatea obținerii de tarife mici pentru o calitate ridicată a serviciului, prin delegarea gestiunii serviciului de transport local și realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru perioada de derulare a contractului de concesiune și menținerea unui echilibru.

Operatorul de transport CSIKI TRANS și-a creat de-a lungul timpului o bază solidă pentru dezvoltarea serviciului de transport public în direcția dorită de administrația locală și de populația urbană. La nivel actual nu credem că există pe piața locală din Municipiul Miercurea Ciuc un alt operator de transport care să poată prelua întreg volumul de activitate implicat de asigurarea serviciului de transport public prin curse regulate cu autobuze.

Gestiunea directă a serviciului prin intermediul unui compartiment/serviciu specializat din cadrul Primăriei ar necesita eforturi suplimentare pentru organizarea structurii respective cu personal și logistica necesară, care cu greu ar putea fi imaginate în cadrul administrației publice care dispune deja de o structură complexă. În plus, ar trebui alocate resurse financiare pentru toate aceste demersuri administrative și organizaționale a căror implicații financiare ar trebui suportate de administrația publică.

Scenariul Gestiunii Directe = se bazează pe ipoteza că întreaga acțiune de îmbunătățire a deservirii populației prin servicii de transport public urban de călători va fi finanțată numai de către Primăria Municipiului Miercurea Ciuc.

Scenariul Gestiunii Delegate = se bazează pe ipoteza că operatorul care va primi gestiunea delegată a serviciului de transport public urban de călători (de la Primăria Municipiului Miercurea Ciuc) va prelua în finanțare proprie parțial, realizarea acțiunii de îmbunătățire a deservirii populației prin serviciul respectiv.

Primăria Miercurea Ciuc este avantajată de disiparea presiunii asupra bugetului local dacă se intră pe scenariul gestiunii delegate. Din punct de vedere economic, este recomandabil ca Primăria Miercurea Ciuc să decidă în favoarea delegării de gestiune.

Riscul financiar al delegării pus față în față cu riscul financiar al revenirii bunurilor la Primărie (și preluarea în mâini proprii a exploatarei de către administrația locală) scoate în prim plan una din caracteristicile delegării de gestiune în condițiile în care este prevăzută și realizarea unei investiții – spre deosebire de simplele achiziții publice – o reprezintă transferul în întregime sau în mare parte a riscurilor de exploatare de la autoritatea contractantă = delegator, către operatorul de transport = delegat, o dată cu transmiterea dreptului de exploatare a investiției.

Avantajul alegerii delegării îl constituie, în afară de evitarea dificultăților generate de identificarea unor surse de finanțare, neasumarea de către autoritatea contractantă a unor riscuri concomitente și ulterioare realizării investițiilor de îmbunătățire a serviciului de transport public local.

Identificarea riscurilor, împărțirea acestora pe categorii și alocarea riscurilor în cazul celor două scenarii sunt prezentate în tabelele de mai jos.

Gestiune Directă = serviciul de transport public revine la primărie

Nr.	Denumire risc	Descriere risc	Alocare risc		
			Primărie	Ambele părți	Furnizor / Constructor
Riscuri de planificare					
1	Întârzieri în obținerea avizelor/ aprobărilor	Obținerea avizelor și aprobărilor durează mai mult decât s-a planificat			X
Riscuri de construcție					

2	Depășirea costurilor	Costul final depășește costul planificat	X
Riscuri de întreținere și operare			
3	Creșterea costului cu forța de muncă	Creșteri neprevăzute cu personalul	X
4	Costuri de întreținere mai mari	Depășirea costurilor de întreținere prognozate	X
5	Capacitate de management	Nerealizarea țintelor de venit	X
6	Risc de disponibilitate	Evenimente fortuite împiedică funcționarea sistemului și sau a investițiilor vizate	X
Riscuri legislative și sau politice			
7	Schimbări legislative generale	Modificări legislative care nu vizează sistemul și investițiile concrete dar conduc la creșteri de prețuri	X
8	Schimbări legislative specifice	Modificări legislative care vizează sistemul de transport local	X
9	Schimbări politice	Schimbări care pot duce la o opoziție față de proiect, materializată în costuri sau întârzieri	X
Riscuri financiare			
10	Indisponibilitatea finanțării	Primăria nu este capabilă să asigure resursele financiare și de capital necesare în timp util	X
11	Insolvabilitatea achizitorului	Achizitorul devine insolvabil	X
12	Modificări ale dobânzilor bancare	Variația dobânzilor poate schimba costurile finanțării	X
13	Modificări de taxe și impozite	Rezultatul net este influențat de regimul fiscal	X
Riscuri naturale			
14	Forța majoră	Evenimentele de forță majoră așa cum vor fi definite în contract, care împiedică implementarea sistemului cu îmbunătățirile prevăzute	X
15	Alte riscuri	Alte fenomene naturale care împiedică funcționarea sistemului la parametrii vizati	X
Total în contul Primăriei Miercurea Ciuc		I	Întreg XII
			Jumătăți

În cazul scenariului gestiunii directe, Primăriei Miercurea Ciuc îi revine 46,66% din risc (7 din 15 posibilități de apariție unui oarecare risc), restul de 53.34% revenind părții denumită generic furnizor (părților cu care autoritatea trebuie relaționeze pentru prestarea serviciului – furnizori, instituții), nefiind vorba de un operator.

Gestiune Delegată = serviciul de transport public rămâne în “delegare de gestiune”

Nr.	Denumire risc	Descriere risc	Alocare risc		
			Primărie	Ambele părți	Operator
Riscuri de planificare					
1	Întârzieri în obținerea avizelor/aprobărilor	Obținerea avizelor și aprobărilor durează mai mult decât s-a planificat			X
Riscuri de construcție					
2	Depășirea costurilor	Costul final depășește costul planificat			X
Riscuri de întreținere și operare					
3	Creșterea costului cu forța de muncă	Creșteri neprevăzute cu personalul			X
4	Costuri de întreținere mai mari	Depășirea costurilor de întreținere prognozate			X
5	Capacitate de management	Nerealizarea țintelor de venit			X
6	Risc de disponibilitate	Evenimente fortuite împiedică funcționarea sistemului și sau a investițiilor vizate		X	
Riscuri legislative și sau politice					
7	Schimbări legislative generale	Modificări legislative care nu vizează sistemul și investițiile concrete, dar conduc la creșteri de prețuri		X	
8	Schimbări legislative specifice	Modificări legislative care vizează sistemul de transport local		X	
9	Schimbări politice	Schimbări care pot duce la o opoziție față de proiect, materializată în costuri sau întârzieri		X	
Riscuri financiare					
10	Indisponibilitatea finanțării	Primăria nu este capabilă să asigure resursele financiare și de capital necesare în timp util			X
11	Insolvabilitatea achizitorului	Achizitorul devine insolvabil	X		
12	Modificări ale dobânzilor bancare	Variația dobânzilor poate schimba costurile finanțării			X

13	Modificări de taxe și impozite	Rezultatul net este influențat de regimul fiscal	X
Riscuri naturale			
14	Forța majoră	Evenimentele de forță majoră așa cum vor fi definite în contract, care împiedică implementarea sistemului cu îmbunătățirile prevăzute	X
15	Alte riscuri	Alte fenomene naturale care împiedică funcționarea sistemului la parametri vizati	X
Riscuri legate de finalizarea delegării			
16	Riscul valorii reziduale	Riscul ca bunurile aferente delegării să nu fie preluate la sfârșitul contractului, în condițiile stipulate în contract	X
Total în contul Primăriei Miercurea Ciuc		I întreg	VI jumătăți

În cazul scenariului gestiunii delegate, Primăriei Miercurea Ciuc îi revine 25% din risc (4 din 16 posibilități de apariție a unui oarecare risc). Restul de 75% revine operatorului.

Concluzia este evidentă: delegarea de gestiune este alternativa preferabilă pentru administrația locală.

Continuarea delegării gestiunii serviciului de transport public local cu autobuze în Municipiul Miercurea Ciuc se impune în acest moment, societatea CSIKI TRANS fiind singura care poate suporta cheltuielile pentru funcționarea unui astfel de serviciu public, chiar dacă acesta este în mare parte subvenționat. Dar aici intervine o altă problemă, și anume aceea a caracterului profund social al transportului public. Date fiind investițiile necesare a fi făcute, considerăm necesară delegarea, în continuare a acestei activități operatorului actual de transport. CSIKI TRANS este și va fi direct interesat să asigure condițiile minime și investițiile necesare pentru a putea să-și desfășoare activitatea și a avea profitabilitate.

Programul de transport efectuat de CSIKI TRANS a fost întocmit avându-se în vedere necesitățile de transport ale locuitorilor Municipiului Miercurea Ciuc.

Segmentul de populație mai defavorizat sau cu venituri mai mici a fost luat în considerare de operatorul de transport prin practicarea unor tarife de transport suportabile pentru populație, tarife aprobate de Consiliul Local al Municipiului Miercurea Ciuc.

Oportunitatea delegării este fundamentată de o serie de mutații care au intervenit în ultimii ani în structura cetățenilor care folosesc mijloacele de transport, posibilitatea ca elevii, studenții, elevii și studenții orfani, pensionarii, persoanele fără venituri, persoanele cu dizabilități, cetățenii de onoare și revoluționari, veteranii, deportații și deținuții politici să

circule gratuit. Puterea de cumpărare a populației Municipiului Miercurea Ciuc este relativ scăzută, iar suportabilitatea costurilor nu este posibilă în condițiile transferului la un operator privat care urmărește maximizarea profitului. Transportul de persoane este o activitate socială care este necesar a fi subvenționată deoarece cheltuielile necesare unui transport decent și convenabil nu pot fi suportate de călători, costurile înregistrând valori mari.

Concluzionând:

- în ambele cazuri, după încredințarea gestiunii unui operator privat, Primăria va fi cvasi-permanent datoare operatorului respectiv.
- serviciul într-un echilibru incert pe aria urbană Miercurea Ciuc ar trebui să oblige la delegarea unui singur operator de transport urban.
- dacă acest operator va fi CSIKI TRANS sau altul depinde nu de analiza activității derulate – cantitativ și calitativ de CSIKI TRANS, ci de analiza capacității acestui operator de a satisface cerințele unei activități necesare și utile municipiului.
- strategiile de dezvoltare a sistemului de transport urban vizate de administrația publică, respectiv ale operatorului privat vor putea fi cu greu armonizate (Primăria urmărește interesul public, operatorul privat urmărește interesul propriu).
- situația în care transportul este încredințat unui operator privat nu poate fi extrasă din mediul concurențial în care își desfășoară activitatea orice firmă privată, în timp ce un operator care își are originea în sistemul organizatoric și administrativ al municipiului va fi interesată de conlucrare cu instituția care a generat operatorul cu bază financiară publică: este greu de presupus că Primăria Miercurea Ciuc ar ținde către confruntare în loc de colaborare.

În favoarea delegării serviciilor de transport public local pledează și faptul că Primăria Municipiului Miercurea Ciuc va monitoriza modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către Consiliul Local al Municipiului Miercurea Ciuc.

Gestiunea delegată a serviciului de transport public prin curse regulate unui operator de transport autorizat, care dispune de experiența necesară în vederea continuării și dezvoltării activității în condiții de eficiență managerială și financiară și de competitivitate pe piață acestor servicii și capacitatea tehnică și profesională necesară este modalitatea recomandată de manageriere a portofoliului de servicii către populație.

11. Durata estimată a contractului de delegare

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

națională care primează, indică asupra duratelor contractelor de acest tip o durată mai redusă.

Astfel, legea 92/2007 stipulează la art. 28 alin (1) că „Durata delegării gestiunii serviciului de transport public local se stabilește prin contracte de delegare a gestiunii de către autoritățile administrației publice locale și trebuie să fie corelată cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar nu mai mult de:

a) 6 ani pentru transporturile realizate cu autobuze;”

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

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

Date fiind aceste prevederi legale și prevalența legislației de la nivel național, pentru conformarea la aceasta este oportun ca **durata contractului de delegare a serviciului să fie stabilită la 6 (șase) ani.**

12. Condiții contractuale

Contractul de delegare

Conform Legii nr. 51/2006 republicată cu modificările și completările ulterioare:

“Contractul de delegare a gestiunii este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, individual sau în asociere, după caz, în calitate de delegatar, atribuie, pe o perioadă determinată, unui operator licențiat, în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza/presta integral un serviciu de utilități publice ori, după caz, numai unele activități specifice acestuia, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului/activității furnizate/prestate, în schimbul unei redevențe, după caz. Contractul de delegare a gestiunii poate fi încheiat de asociația de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, care au calitatea de delegatar. Contractul de delegare a gestiunii este asimilat actelor administrative și intră sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.”

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

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

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

Prin „contract de servicii publice”, în temeiul Regulamentului 1370/2007 „se înțelege unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public; în funcție de dreptul statelor membre, contractul poate consta, de asemenea, într-o decizie adoptată de către autoritatea competentă ...care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă încredințează prestarea unor astfel de servicii unui operator intern.”

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

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

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

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

- “a) denumirea părților contractante;

- b) obiectul contractului, cu indicarea activităților din sfera serviciului de utilități publice ce urmează a fi furnizate/prestate în baza contractului de delegare a gestiunii, astfel cum sunt prevăzute în legile speciale;
- c) durata contractului;
- d) aria teritorială pe care vor fi prestate serviciile;
- e) drepturile și obligațiile părților contractante cu privire la furnizarea/prestarea serviciului și la sistemul de utilități publice aferent, inclusiv conținutul și durata obligațiilor de serviciu public;
- f) modul de repartizare a riscurilor între părți, în cazul contractelor de concesiune;
- g) natura oricăror drepturi exclusive sau speciale acordate delegatului;
- h) sarcinile și responsabilitățile părților cu privire la investiții/programele de investiții, precum reabilitări, modernizări, obiective noi, extinderi, inclusiv modul de finanțare a acestora;
- i) indicatorii de performanță privind calitatea și cantitatea serviciului și modul de monitorizare și evaluare a îndeplinirii acestora;
- j) prețurile/tarifele pe care delegatul are dreptul să le practice la data începerii furnizării/prestării serviciului, precum și regulile, principiile și/sau formulele de ajustare și modificare a acestora;
- k) compensația pentru obligațiile de serviciu public în sarcina delegatului, dacă este cazul, cu indicarea parametrilor de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensații;
- l) modul de facturare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate direct utilizatorilor și/sau delegatarului, după caz;
- m) nivelul redevenței sau al altor obligații, după caz; la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul;
- n) garanția de bună execuție a contractului, cu indicarea valorii, modului de constituire și de executare a acesteia;
- o) răspunderea contractuală;
- p) forța majoră;
- q) condițiile de revizuire a clauzelor contractuale;
- r) condițiile de restituire sau repartiție, după caz, a bunurilor, la încetarea din orice cauză a contractului de delegare a gestiunii, inclusiv a bunurilor rezultate din investițiile realizate;
- s) menținerea echilibrului contractual;
- t) cazurile de încetare și condițiile de reziliere a contractului de delegare a gestiunii;
- u) forța de muncă;
- v) alte clauze convenite de părți, după caz."

Contractul de delegare a gestiunii va fi însoțit în mod obligatoriu de următoarele anexe:

- a) caietul de sarcini privind furnizarea/prestarea serviciului;
- b) regulamentul serviciului;
- c) inventarul bunurilor mobile și imobile, proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente serviciului;
- d) procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor prevăzute la lit. c);
- e) indicatori tehnici corelați cu țintele/obiectivele asumate la nivel național.

Regulamentul și Caietul de sarcini al serviciului de transport

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

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

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

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

Regimul juridic al bunurilor ce compun Sistemul de Transport Public

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

13. Concluzii

Studiul de oportunitate prezintă o analiză a tuturor aspectelor implicate de stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc, astfel încât să dea posibilitatea autorității locale de a lua decizii asupra administrării și operării serviciului de transport public.

Detalierea tuturor elementelor tehnice, juridice și financiare specifice raportate la situația actuală a serviciului de transport public de la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc reprezintă un demers de fundamentare a modalității de gestiune a serviciului în vederea elaborării ulterioare a unui model de contract cu respectarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, dar și cerințelor legislației în vigoare privind utilitățile publice, în speță Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, actualizată (modificată și completată prin Legea nr. 225/2016) și Legii nr. 92/2007.

Stabilirea modalității de gestiune a serviciului de transport public local s-a realizat în prevederile cadrului legislativ național și european privind delegarea și modul de efectuare a serviciilor de transport public local de persoane.

Analiza documentelor strategice de la nivel local și național a dat posibilitatea cunoașterii direcțiilor de dezvoltare a serviciului de transport public local, a obiectivelor în ce privește mobilitatea și a necesităților de transport public ale populației Municipiului Miercurea Ciuc.

La data elaborării prezentului studiu, Serviciul de transport public în Municipiul Miercurea Ciuc se află sub autoritatea Primăriei Miercurea Ciuc (prin Serviciul de gospodărie, management energetic, transport local și administrarea drumurilor) și este asigurat de operatorul CSIKI TRANS având ca unic asociat Municipiul Miercurea Ciuc prin Consiliul Local. Prin contractul de delegare prin concesiune a gestiunii serviciului, societatea comercială are dreptul de a opera pe teritoriul administrativ al Municipiului Miercurea Ciuc în schimbul îndeplinirii obligațiilor stabilite în cadrul Contractului de delegare și în Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate și curse regulate speciale. Prin același contract de delegare s-au concesiionat și bunurile proprietate publică sau privată aferente sistemului de transport public local de persoane.

Transportul local de persoane prestat de operatorul de transport este un serviciu de interes și utilitate publică cu regim de funcționare permanent, un serviciu subvenționat și cu caracter social.

Serviciul de transport public local de la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc se realizează într-un cadru de funcționare în conformitate cu legislația în vigoare (privind dreptul de funcționare, dreptul de proprietate asupra unor mijloace fixe indispensabile unui serviciu de transport, dreptul social, dreptul comercial).

Pe parcursul studiului au fost analizate modalitățile de gestiune a serviciului de transport public prevăzute prin lege: gestiunea direct și gestiunea delegată.

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

- date în administrare și exploatare operatorilor, în baza hotărârii de dare în administrare - în cazul gestiunii directe;
- puse la dispoziția operatorilor în condițiile legii, în baza hotărârii de atribuire și a contractului de delegare a gestiunii serviciului - în cazul gestiunii delegate.

Analiza avantajelor și dezavantajelor fiecărei modalități de gestiune a serviciului de transport public de la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc pledează în favoarea gestiunii delegate.

Este de preferat delegarea de gestiune deoarece toate sarcinile și responsabilitățile privind prestarea de servicii specifice, precum și administrarea și exploatarea infrastructurii tehnico-edilitare pe baza unui contract de concesiune de delegare a gestiunii s-au transferat operatorului de prestări servicii de utilități publice.

Riscul financiar al delegării pus față în față cu riscul financiar al revenirii bunurilor la Primărie (și preluarea în mâini proprii a exploatării de către administrația locală) scoate în prim plan una din caracteristicile delegării de gestiune în condițiile în care este prevăzută și realizarea unei investiții – spre deosebire de simplele achiziții publice – o reprezintă transferul în întregime sau în mare parte a riscurilor de exploatare de la autoritatea contractantă = delegator, către operatorul de transport = delegat, o dată cu transmiterea dreptului de exploatare a investiției.

Repartizarea riscurilor în varianta gestiunii directe și a celei delegate indică faptul că autoritatea publică este avantajată în situația gestiunii delegate.

În varianta gestiunii delegate către operatorul intern, Primăria Municipiului Miercurea Ciuc va monitoriza modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către Consiliul Local al Municipiului Miercurea Ciuc.

Delegarea gestiunii sistemului de transport urban de călători permite Primăriei Municipiului Miercurea Ciuc să repartizeze efortul financiar pe mai mulți ani decât în cazul unei angajări directe pe piața de capital cu repercusiuni favorabile pentru bugetul local.

Continuarea delegării gestiunii serviciului de transport public local cu autobuze în Municipiul Miercurea Ciuc se impune în acest moment, societatea CSIKI TRANS fiind singura care poate suporta cheltuielile pentru funcționarea unui astfel de serviciu public, chiar dacă acesta este în parte subvenționat. Date fiind situația economico-financiară, investițiile necesare a fi făcute, considerăm necesară delegarea, în continuare a acestei activități operatorului actual de transport. CSIKI TRANS este și va fi direct interesat să asigure condițiile minime și investițiile necesare pentru a putea să-și desfășoare activitatea și a avea profitabilitate.

Din punct de vedere instituțional, administrația locală de la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc dovedește o capacitate ridicată de management și un interes ridicat pentru proiecte de mobilitate, realizându-se demersuri pentru asigurarea finanțării din fonduri europene nerambursabile pentru îmbunătățirea serviciului de transport public.

Gestiunea delegată a serviciului de transport public prin curse regulate unui operator de transport autorizat, care dispune de experiența necesară în vederea continuării și dezvoltării activității în condiții de eficiență managerială și financiară și de competitivitate pe piață acestor servicii și capacitatea tehnică și profesională necesară este modalitatea recomandată de management a portofoliului de servicii către populație.

Delegarea gestiunii apare ca fiind alegerea corectă pentru administrația locală și ca măsură de "externalizare" a unei activități cu mare grad de specializare. În varianta gestiunii directe a serviciului de transport public, din punct de vedere organizatoric este foarte dificil de administrat în paralel un serviciu propriu cu grad crescut de specializare (transport public) și toată activitatea autorității publice care are un grad crescut de eterogenitate. În plus, ar fi necesară modificarea structurii organizatorice/organigramei primăriei în cazul gestiunii directe.

Ținând cont de întreaga legislație ce reglementează organizarea serviciului de transport public local de persoane, condițiile specifice la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc dar și resursele și politica autorității locale, se poate concluziona asupra următoarelor:

- Din analiza datelor puse la dispoziție de operatorul de transport public local rezultă că efectuarea serviciului de transport public local cu autobuze în Municipiul Miercurea Ciuc în condițiile impuse de actualul contract și caietul de sarcini în vigoare se realizează cu încadrarea în indicatorii de performanță stipulați în actualul contract; se poate concluziona că operatorul de transport dispune de capacitatea de a asigura în continuare prestarea acestui serviciu;
- Luând în considerare prevederile legii 51/2006 actualizată a serviciilor comunitare de utilități publice și posibilitățile financiare ale bugetului local se impune ca alternativă viabilă de gestiune a serviciului de transport public local de persoane în Municipiul Miercurea Ciuc, gestiunea delegată, prin încheierea unui contract care, în acest caz este un contract de delegare de gestiune atribuit prin încredințare directă; gestionarea acestor servicii în această variantă nu creează autorității locale obligații financiare obligatorii suplimentare, singurele cheltuieli putând fi legate, dacă va fi cazul și în funcție de disponibilități, de realizarea unor investiții în plus față de cele pe care le va realiza operatorul de transport conform obligațiilor contractuale.

Operatorul dispune de o forță de muncă calificată specializată pe profilul de activitate demonstrând competență și responsabilitate profesională, ceea ce face posibilă continuarea în condiții satisfăcătoare a activității.

Analizând faptul că:

- CSIKI TRANS este o societate comercială cu răspundere limitată cu asociat unic cu Municipiul Miercurea Ciuc prin Consiliul Local Miercurea Ciuc,

- Consiliul Local exercită o influență efectivă asupra deciziilor strategice și deciziilor manageriale, așadar este îndeplinită condiția de control asupra operatorului intern,
- CSIKI TRANS își desfășoară activitatea de transport public de călători pe teritoriul autorității locale,

contractul de delegare de gestiune a serviciului de transport public local de călători de la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc poate fi atribuit prin încredințare directă acestuia în temeiul art. 5 alineat 2 din Regulamentul C.E. 1370/2007.

Astfel, ca mod de gestiune a serviciului de transport public se propune gestiunea delegată a serviciului de transport public local de călători iar atribuirea contractului de delegare de gestiune se va face în mod direct operatorului de transport CSIKI TRANS.

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

Încheierea contractului de delegare se va realiza cu respectarea prevederilor Ordinului nr. 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local. Conform acestuia, "procedura competitivă de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de călători efectuate cu autobuze, ce se supun prevederilor art. 29 alin. (8) lit. b) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, se stabilește de către autoritățile administrației publice locale competente, conform prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, sau, după caz, ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale. Fără a aduce atingere prevederilor art. 1, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de călători se realizează în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007."

Se propune ca **redevența** să fie calculată în funcție de numărul de kilometri parcurși de mijloacele de transport public în activitatea de transport public urban. Astfel, se propune o taxa de 0,02 lei pe km rulat. Concret, redevența anuală ar fi de 0,02 lei/km x 298.916 km/an = **5.978lei/an**. Parcursul total de 298.916 km/an este preluat din raportările numărului de kilometri efectivi parcurși pe anul 2017 al operatorului de transport public local.

Durata propusă a contractului de delegare este de 6 (șase) ani.

În cadrul prezentului studiu a fost analizată posibilitatea reconfigurării rețelei de transport public actuale în Municipiul Miercurea Ciuc pornind de la necesitățile de deplasare a populației, raportate la dispunerea locuirii și a distribuției locurilor de muncă. În urma acestei analize a fost propusă o nouă rețea de trasee de transport public prezentată la

subcapitolul 4.5.3, constând în **11 trasee noi** (linia 9 are și o variantă prelungită) de transport public. Stabilirea parcului necesar exploatării liniilor de transport propuse a identificat un necesar de 22 de autobuze active la care se adaugă o rezervă de 1 autobuz, așadar un total de **23 de autobuze**, cu o lungime de 9 metri și cu capacitate de circa 30 de pasageri total. Achiziționarea acestor autobuze va face obiectul proiectului investițional de achiziție de autobuze ecologice pentru modernizarea transportului public în Municipiul Miercurea Ciuc din fonduri nerambursabile.

Perioada de tranziție

Primii 2 (doi) ani de derulare a contract de delegare vor fi considerați perioadă de tranziție până la implementarea în integralitate a traseelor de transport nou propuse prin studiul de oportunitate și trafic și până la efectuarea investițiilor legate de achiziția mijloacelor de transport moderne, ecologice care vor opera pe aceste noi trasee.

Perioada de Tranziție are ca scop implementarea planului de investiții care vizează modernizarea transportului public, constând în principal din achiziția de mijloace de transport moderne, ecologice.

La finalul Perioadei de Tranziție, Autoritatea Contractantă sau Operatorul pot solicita reducerea/renegocierea costului unitar pe km aprobat prin contract la finalizarea și recepționarea unor lucrări de investiții sau achiziția de vehicule/echipamente care au ca efect o influență sensibilă asupra costurilor Operatorului.

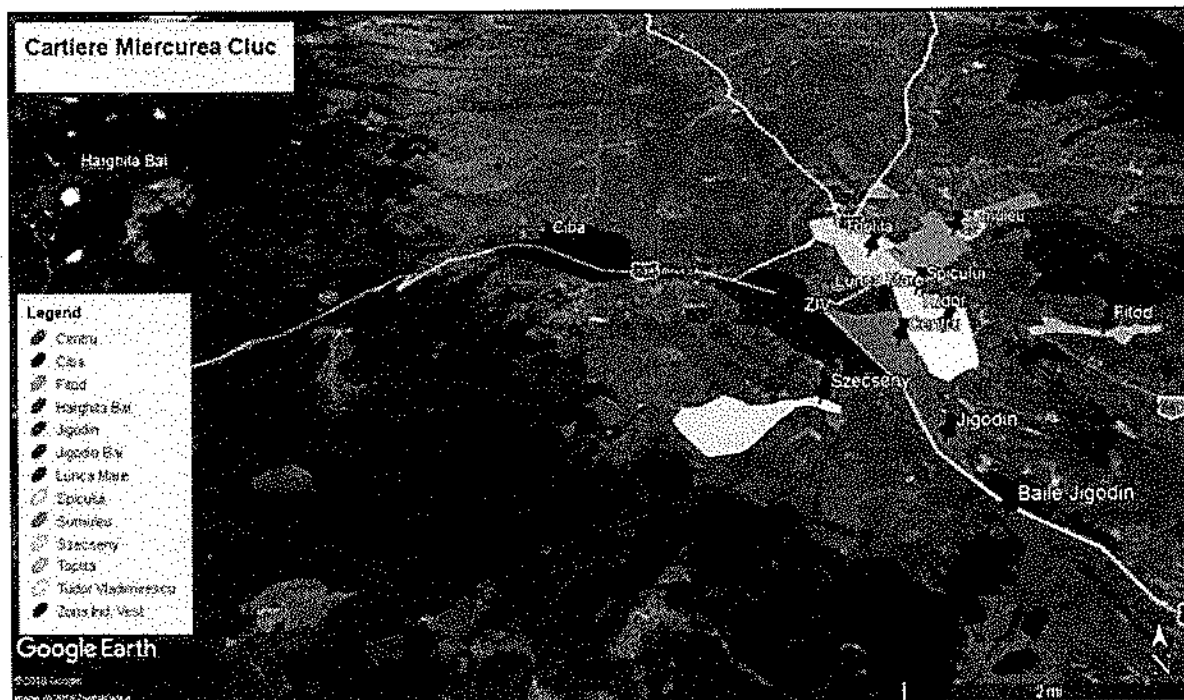
În cursul Perioadei de Tranziție, Autoritatea Contractantă va efectua toate demersurile necesare realizării investițiilor ce privesc modernizarea transportului public, constând în achiziționarea de mijloace de transport moderne, ecologice care să deservească Serviciul de transport public din Municipiul Miercurea Ciuc.

Până la achiziția de noi mijloace de transport, indicatorii de performanță vor fi raportați la particularitățile parcului auto deja existent (vechime, grad de poluare) fără a conduce la penalități rezultate din neîndeplinirea unor condiții de mediu și calitate pe care ar trebui să le îndeplinească noile mijloace de transport achiziționate prin proiectul de investiții.

Ulterior realizării investițiilor privind achiziția de autobuze și operarea acestora pe noile trasee propuse de transport public, se va proceda la o revizuire a indicatorilor de performanță și raportarea lor la caracteristicile mijloacelor de transport care au făcut obiectul investițiilor de modernizare a Serviciului de transport public de către Autoritatea Contractantă.

ANEXE

Anexa 1 – Centroizi



Anexa 2 – Date statistice

Nr. Crt.	Cartier	Populatie	Angajati		
1	Jigodin Băi	9	41		
2	Jigodin	1445	240		
3	Șumuleu, Cioboteni	2131	446		
4	Toplița	1880	1118		
5	ciba, subpădure	161	480		
6	szecseny	0	0	case de vacanta	
7	tudor	13145	136		
8	centru	11083	1539		
9	spicului	3493	675		
10	lunca mare	5898	689		
11	Zona industrială vest	1853	1067		
12	harghita băi	226	0		
13	Fitod	448	0		
	Total	41772	6431		

Anexa 3 – calatorii mciuc

Sheet – pop activ

		mun	41	249	446	1118	480	0	136	1539	675	689	1067	0	0	6431
		activ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
cartiere	pop															
1 Jigodin Bui	9	1	0.000034	0.051709	0.096093	0.240879	0.103419	0	0.029302	0.331586	0.145432	0.148449	0.239891	0	0	1.995593
2 Jigodin	1445	2	1.418295	8.302212	15.42828	38.67447	15.60442	0	4.764597	53.23793	23.34997	23.83427	36.91025	0	0	222.4547
3 Șumuleu, Cioboteni	2131	3	2.091616	17.24361	22.75271	57.03481	24.49722	0	6.936045	79.51214	34.49515	35.14956	54.43304	0	0	328.0777
4 Toplița	1888	4	1.845255	10.80149	20.97278	50.31696	21.60299	0	6.120847	69.26458	30.3792	31.00929	48.02164	0	0	289.435
5 ciba, cutpădure	161	5	0.156025	0.925022	1.718998	4.309059	1.850043	0	0.524179	5.931701	2.601623	2.655583	4.112432	0	0	24.76672
6 zecoceny	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 bodor	13145	7	12.90206	75.52427	140.3493	351.8172	151.0485	0	42.79709	484.2994	212.412	216.8176	335.7583	0	0	2023.736
8 centru	11083	8	10.87817	63.6771	118.3933	296.5792	127.3542	0	36.08369	408.3294	179.0319	182.8064	283.0978	0	0	1706.291
9 spiculu	3493	9	3.428445	20.06895	37.29473	93.48784	40.13789	0	11.3724	138.6921	56.44391	57.6146	89.22319	0	0	537.7641
10 lunca mare	5899	10	5.788997	33.80681	62.973	157.8561	67.77363	0	19.20253	217.2992	95.30666	97.2834	150.6551	0	0	908.0254
11 Zona industrială vest	1853	11	1.818754	10.64637	19.7845	49.59432	21.29279	0	6.032941	68.26982	29.9429	30.56894	47.33197	0	0	285.2782
12 harghita băi	226	12	0.221823	1.298477	2.413004	6.048741	2.596955	0	0.735804	8.326487	3.651968	3.727712	5.772814	0	0	34.79379
13 Fiteș	448	13	0.439372	2.573973	4.7833	11.99042	5.147946	0	1.458585	16.5056	7.233299	7.389447	11.44345	0	0	68.97175
	41772															
			41	249	446	1118	480	0	136	1539	675	689	1067	0	0	6431

Sheet – pop inactiv

	0.846045	pop	9	1445	2131	1880	161	0	13145	11083	3493	5898	1853	226	428	41752
cartiere	pop	pasiv	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1 Jigoda Bai	9	1	0.001641	0.263402	0.388449	0.342696	0.029348	0	2.396136	2.020264	0.636721	1.075117	0.337774	0.041196	0.078018	7.610761
2 Jigoda	1445	2	0.263402	42.29061	62.36768	55.0217	4.711965	0	384.7129	324.3646	102.2291	172.6159	54.23149	6.614311	12.52622	1221.95
3 Samuleu, Cioboteni	2131	3	0.388449	62.36768	91.97614	81.14273	6.948925	0	567.3517	478.3536	150.7615	254.5637	79.97738	9.754392	18.47292	1802.059
4 Toplita	1880	4	0.342696	55.0217	81.14273	71.58932	6.130445	0	500.5261	422.0107	133.004	224.5799	70.55724	8.60547	16.29708	1589.803
5 ciba, subpadure	161	5	0.029348	4.711965	6.948925	6.130445	0.525801	0	42.8642	36.14028	11.39024	19.23264	6.042402	0.736958	1.395655	136.1481
6 szecseny	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 tudor	13145	7	2.396136	384.7129	567.3517	500.5261	42.8642	0	9499.689	2950.708	929.9669	1570.266	493.3377	60.16963	113.9496	11115.94
8 centru	11083	8	2.020264	324.3646	478.3536	422.0107	36.14028	0	2950.708	2487.843	784.0869	1323.946	415.9499	50.73108	96.07478	9372.229
9 spicula	3493	9	0.636721	102.2291	150.7615	133.004	11.39024	0	929.9669	784.0869	247.1186	417.2647	131.0338	15.98878	30.27964	2953.821
10 lunca mare	5898	10	1.075117	172.6159	254.5637	224.5799	19.23264	0	1570.266	1323.946	417.2647	704.5598	221.3546	26.99737	51.12777	4987.585
11 Zona industrială vest	1853	11	0.337774	54.23149	79.97738	70.55724	6.042402	0	493.3377	415.9499	131.0338	221.3546	69.54391	8.481881	16.06303	1566.971
12 harghita bai	226	12	0.041196	6.614311	9.754392	8.60547	0.736958	0	60.16963	50.73108	15.98878	26.99737	8.481881	1.034487	1.959118	191.1147
13 Filod	448	13	0.081664	13.11155	19.33614	17.05863	1.460872	0	119.2743	100.5643	31.69457	53.51632	16.81364	2.050665	3.883561	378.8468
	41772															
			7.614407	1222.535	1802.922	1590.565	136.2133	0	11121.76	9376.719	2955.296	4989.975	1567.722	191.2062	362.1073	35324.08



Sheet – calatorii brut

cartiere	brut	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1 Jigodin Bai	1	0.019308	0.36682	0.580635	0.824454	0.236185	0	2.454739	2.683436	0.927586	1.372014	0.797556	0.041196	0.078018	10.38195
2 Jigodin	2	3.099991	58.89504	93.22424	132.3706	37.92801	0	394.1221	430.8405	148.9291	220.2845	128.852	6.614311	12.52622	1665.879
3 Sumanu, Cioboteni	3	4.571682	66.8549	137.4816	195.2123	55.92936	0	591.2278	635.3779	219.6318	324.8624	188.8435	9.756392	18.47292	2459.214
4 Toplita	4	4.039206	76.62469	121.2883	172.2192	49.33642	0	512.7678	560.5399	193.7624	286.5985	166.6605	8.60547	16.29708	2168.673
5 ciba, subpadine	5	0.345397	6.562008	10.38692	14.74856	4.225087	0	43.91256	48.00368	16.59348	24.54381	14.26738	0.736958	1.395655	185.7215
6 szacseny	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 tudor	7	28.20026	535.7614	848.0502	1204.161	344.9613	0	3585.283	3919.307	1354.791	2003.903	1164.874	60.16963	113.9496	15163.41
8 centru	8	23.77661	451.7188	715.0262	1015.269	290.8487	0	2022.875	3304.502	1142.271	1689.559	982.1455	50.73108	96.07478	12784.79
9 spicuba	9	7.493611	142.367	225.351	319.9797	91.66602	0	952.7117	1041.471	360.0064	532.4939	309.5402	15.98878	30.27964	4029.349
10 linca mare	10	11.65311	240.3895	380.5097	540.2911	154.7799	0	1608.673	1758.545	607.878	899.1265	522.6648	26.99737	51.12777	6883.636
11 Zona industrială vest	11	3.975282	75.52423	119.5464	169.7459	48.62787	0	505.4036	552.4096	190.9797	282.4824	164.2079	8.481881	16.06303	2137.528
12 harghita bii	12	0.484843	9.211265	14.5804	20.70295	5.930868	0	61.64124	67.38405	23.29272	34.4528	20.02751	1.034487	1.953118	260.7022
13 Fitod	13	0.961104	18.2595	28.90274	41.03948	11.75676	0	122.1915	133.5755	46.17317	68.29581	39.78055	2.050665	3.883561	516.7903
		89.61441	1702.535	2694.922	3826.565	1096.213	0	11393.26	12454.72	4305.236	6367.975	3701.727	191.2062	362.1073	48186.08

Sheet – calatorii net

1241 ca medie (din anuștia)															0
cartiere	net	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1 Jigodin Băi	1	0.000499	0.009481	0.015007	0.021308	0.006204	0	0.063444	0.069355	0.028974	0.03546	0.020613	0.001065	0.002016	0.268927
2 Jigodin	2	0.008121	1.522175	2.469432	3.421192	0.900084	0	10.1863	11.13531	3.849154	5.693374	3.309574	1.70951	0.323747	43.08147
3 Șumuleu, Cioboteni	3	0.118158	2.244813	3.593267	5.045371	1.44537	0	15.02215	16.42169	5.676504	8.896249	4.880763	0.252108	0.477443	63.59391
4 Toplița	4	0.10424	1.980487	3.194762	4.451101	1.275127	0	13.25277	14.48746	5.007896	7.407296	4.305882	0.222413	0.421207	56.05056
5 ciba, subpădure	5	0.008927	0.169599	0.260456	0.391185	0.1092	0	1.134944	1.240682	0.428868	0.624348	0.368748	0.019047	0.036071	4.800075
6 șezesceni	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 tudor	7	0.728851	13.84705	21.91833	31.12219	8.915715	0	92.66363	101.2966	95.01532	51.79197	30.10682	1.555117	3.945089	391.9067
8 centru	8	0.61452	11.67492	18.48009	26.74019	7.517145	0	78.12798	85.40667	29.52261	43.66759	25.38409	1.311173	2.493106	330.43
9 spicului	9	0.193677	3.679555	5.824322	8.270051	2.369159	0	24.62336	26.9174	9.304565	13.7626	8.000238	0.423239	0.702594	104.1400
10 lunca mare	10	0.327027	5.213001	9.834483	13.96415	4.000372	0	41.57703	45.45056	15.71094	23.23942	13.50856	0.697762	1.321425	175.8437
11 Zona industrială vest	11	0.102743	1.951965	3.089742	4.397176	1.256914	0	13.06243	14.2794	4.935974	7.308915	4.244042	0.219219	0.415158	55.24558
12 harghita băi	12	0.012531	0.23807	0.376838	0.595079	0.153287	0	1.593152	1.741578	0.602013	0.896452	0.517622	0.062737	0.059634	6.737993
13 Filod	13	0.02484	0.471927	0.747007	1.060688	0.30396	0	3.158106	3.452331	1.193371	1.765143	1.026093	0.059001	0.100373	13.35673
0.025845551		2.316134	44.00296	69.65175	99.89360	28.33224	0	294.4652	321.8391	111.2712	164.5838	95.67304	4.54183	9.358864	1245.396



Sheet – net intreg

1241 ca medie (din anu la)															0
cartiere	net	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1 Jigodin Băi	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 Jigodin	2	0	2	2	3	1	0	10	11	4	6	3	0	0	42
3 Sănușeni, Cioboteeni	3	0	2	4	5	1	0	15	16	6	8	5	0	0	62
4 Toplița	4	0	2	5	4	1	0	13	14	5	7	4	0	0	53
5 Găba, subpădure	5	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	3
6 șezesceni	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
7 rudor	7	1	14	22	31	9	0	99	101	35	52	30	2	3	393
8 centru	8	1	12	19	26	8	0	78	85	30	44	25	1	2	330
9 spicului	9	0	4	6	8	2	0	25	27	9	14	8	0	1	104
10 lunca mare	10	0	6	10	14	4	0	42	45	16	23	14	1	1	176
11 Zona industrială vest	11	0	2	3	4	1	0	13	14	5	7	4	0	0	53
12 harghita băi	12	0	0	0	1	0	0	2	2	1	1	1	0	0	8
13 Fîșod	13	0	0	1	1	0	0	3	3	1	2	1	0	0	12
0.025845551		2	44	69	97	27	0	295	319	112	165	95	4	7	1236



Sheet - distante

cartiere		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1 Jigoda Băi	1	0	1385	6670	5542	8907	9293	3964	3221	4866	3933	7580	23560	6488
2 Jigoda	2	1385	0	5285	4157	7675	8116	2579	1836	3481	2548	4364	22328	5103
3 Șumuleu, Cioboteni	3	6670	5285	0	2272	8347	8752	2672	3739	1976	2875	7034	23080	5193
4 Toplița	4	5542	4157	2272	0	6680	7120	2403	3477	1515	1595	5404	21333	4930
5 caba, subpădure	5	8907	7675	8347	6680	0	6259	7270	6156	6394	5465	4546	14653	9798
6 șezesceni	6	9293	8116	8752	7120	6259	0	7718	6641	6834	5915	1725	20912	10238
7 tudor	7	3964	2579	2672	2403	7270	7718	0	1084	596	1803	5995	21923	2502
8 centru	8	3221	1836	3739	3477	6156	6641	1084	0	1959	1192	4884	20809	3596
9 spiculu	9	4866	3481	1976	1515	6394	6834	596	1959	0	913	5093	21047	3398
10 lunca mare	10	3933	2548	2875	1595	5465	5915	1803	1192	913	0	4170	20118	4385
11 Zona industrială vest	11	7580	6964	7034	5404	4546	1725	5995	4884	5093	4170	0	19199	8497
12 harghita băi	12	23560	22328	23080	21333	14653	20912	21923	20809	21047	20118	19199	0	24251
13 Fitod	13	6488	5103	5193	4930	9798	10238	2502	3596	3398	4305	8497	24251	0

Sheet – volum posibil

	pop	9	1445	2131	1880	161	0	13145	11083	3493	5898	1853	226	428	41752
cartiere	pop	pasiv	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1 Jigodin Băi	9	1	0	0.00678	0.000431	0.003551	1.63E-05	0	0.007529	0.009614	0.001328	0.003432	0.00829	3.66E-06	9.15E-05
2 Jigodin	1445	2	0.006779705	0	0.110246	0.157205	0.003949	0	2.855787	4.750943	0.416542	1.311725	0.666112	0.006655	0.02375
3 Șumuleu, Cioboteni	2131	3	0.000431096	0.110246	0	0.776112	0.008924	0	3.923477	1.68939	1.506374	1.520591	0.079809	0.00091	0.023621
4 Toplița	1880	4	0.000550893	0.157205	0.776112	0	0.006793	0	4.279676	1.723478	2.861088	4.358547	0.11929	0.000934	0.033106
5 ciba, subpădure	161	5	1.83644E-05	0.003949	0.004924	0.006793	0	0	0.040042	0.047085	0.013756	0.031794	0.014436	0.000163	0.000719
6 czeceany	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 tudor	13145	7	0.007528974	2.855787	3.923477	4.279676	0.040042	0	0	173.9822	129.2607	23.8492	0.677731	0.006181	0.098731
8 centru	11083	8	0.009614316	4.750943	1.68939	1.723478	0.047085	0	123.9822	0	10.08758	46.00549	0.860957	0.005784	0.368876
9 spicula	3493	9	0.001327691	0.416542	1.906374	2.861088	0.013756	0	129.2607	10.08758	0	24.71507	0.249532	0.001782	0.129478
10 lunca mare	5898	10	0.003431622	1.311725	1.520591	4.358547	0.031794	0	23.8492	46.00548	24.71507	0	0.628504	0.003293	0.136288
11 Zona industrială vest	1853	11	0.000290255	0.066112	0.079809	0.11929	0.014436	0	0.677731	0.860957	0.250515	0.628504	0	0.001136	0.010985
12 harghita băi	226	12	3.66438E-06	0.006655	0.00891	0.000934	0.000169	0	0.006181	0.085784	0.001782	0.003293	0.001136	0	0.000164
13 Fîed	448	13	9.57853E-05	0.02375	0.035402	0.034659	0.000751	0	0.340728	0.386113	0.135528	0.142573	0.011498	0.000172	0
41772			0.030072266	9.705803	10.04767	14.31831	0.163709	0	289.8233	189.5486	169.6503	102.5712	2.703296	0.021822	1.635829
															790.2253



Sheet – volum probabil

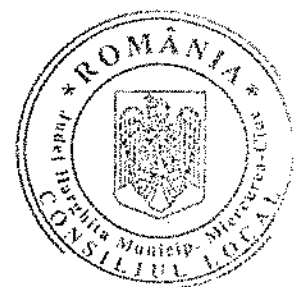
1740 pentru zi de lucru	pop	9	1445	2131	1886	161	0	13145	11083	3493	5898	1853	226	428	41752
cartiere	pop	pasiv	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1 Jigodin Băi	9	1	0.014928	0.000949	0.001213	4.02E-05	0	0.016578	0.02117	0.003923	0.007556	0.000639	8.07E-06	0.000201	0.066207
2 Jigodin	1445	2	0.014928	0	0.24275	0.34615	0.008696	0	6.288167	10.46112	0.517185	2.890494	0.145573	0.001442	0.052295
3 Șumuleu, Crebotoeni	2131	3	0.000949	0.24275	0	1.708925	0.018843	0	6.639119	3.719874	4.197653	3.348196	0.175733	0.002005	0.074471
4 Toplița	1886	4	0.001213	0.34615	1.708925	0	0.014936	0	3.423435	3.794939	6.29984	9.59789	0.262664	0.002056	0.072896
5 caba, subpădure	161	5	4.02E-05	0.008696	0.010843	0.014936	0	0	0.008169	0.103677	0.030288	0.070009	0.031786	0.000373	0.00158
6 șezesceny	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 tudor	13145	7	0.016578	6.288167	8.639119	9.423435	0.088169	0	0	272.9969	284.6197	52.51365	1.492239	0.01361	1.978919
8 centru	11083	8	0.02117	10.46112	3.719874	3.794933	0.103677	0	272.9969	0	22.21188	101.2996	1.895744	0.012737	0.81223
9 spicuba	3493	9	0.002923	0.917185	4.197653	6.29984	0.030288	0	284.6197	22.21188	0	54.4202	0.549446	0.003924	0.285096
10 Iunca mare	5898	10	0.007556	2.890494	3.348196	9.59709	0.070008	0	52.51365	101.2996	54.4202	0	1.303905	0.007252	0.293917
11 Zona industrială vest	1853	11	0.000639	0.145573	0.175793	0.262664	0.031786	0	1.492239	1.895744	0.55161	1.989905	0	0.002502	0.024187
12 harghita băi	226	12	8.07E-06	0.001442	0.002005	0.002056	0.000373	0	0.01361	0.012737	0.003924	0.007252	0.002502	0	0.000362
13 Făod	428	13	0.000201	0.054739	0.077951	0.076303	0.001654	0	2.071392	0.050184	0.29842	0.313931	0.025317	0.000379	0
	41772														
			0.066216	21.37124	22.124	31.52754	0.360472	0	638.163	417.3679	373.5536	225.8519	5.96561	0.046287	3.602157
2.20190377															1740

Sheet – probabil rotunjit

1740 pentru zi de lucru	pop	9	1445	2131	1880	161	0	13145	11083	3493	5898	1853	226	428	41752
cartiere	pop	pasiv	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1 Jigodin Băi	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 Jigodin	1445	2	0	0	0	0	0	0	6	10	1	3	0	0	20
3 Șumuleu, Cioboteni	2131	3	0	0	0	2	0	0	9	4	4	3	0	0	22
4 Topâța	1880	4	0	0	2	0	0	0	9	4	6	10	0	0	31
5 caba, subpădure	161	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 azecseny	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 tudor	13145	7	0	6	9	9	0	0	0	273	285	53	1	0	639
8 centru	11083	8	0	10	4	4	0	0	273	0	22	101	2	0	417
9 epicului	3493	9	0	1	4	6	0	0	295	22	0	54	1	0	373
10 linca mare	5898	10	0	3	3	10	0	0	53	101	54	0	1	0	225
11 Zona industrială vest	1853	11	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1	0	0	5
12 harghita băi	226	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13 Fitod	448	13	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	3
	41772														
			0	20	22	31	0	0	638	417	373	225	5	0	1734
2.20190377															

Sheet – comparatie

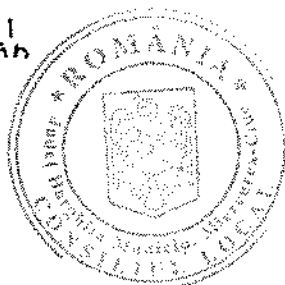
articol	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1. Jigodin Băi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Jigodin	0	0	2	2	3	1	0	10	11	4	6	3	0	62
3. Sumanaleu, Cioboteni	0	0	0	0	0	0	6	10	1	3	0	0	0	84
4. Toplița	0	0	2	3	4	1	0	13	14	6	10	4	0	84
5. elba, subpădure	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	5
6. vracenzy	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7. Iudor	0	1	14	22	31	9	0	93	273	285	53	30	2	826
8. cerința	0	6	9	9	0	0	0	101	35	52	1	0	2	215
9. episcopia	0	10	4	4	0	0	78	0	22	44	2	0	1	582
10. Rădăuș	0	0	4	6	0	2	0	285	27	9	54	8	0	185
11. Zona industrială vest	0	1	4	6	0	0	25	22	0	14	1	0	0	404
12. bugheta bii	0	0	6	10	14	4	0	53	101	54	23	14	1	73
13. Fild	0	0	3	3	10	0	0	42	45	16	0	1	0	281
	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1	0	0	0	60
	0	0	0	0	1	0	0	2	2	1	1	1	0	59
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8
	0	0	0	1	1	0	0	3	3	1	2	1	0	15
	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	



Sheet - trafic

1740 pentru zi de lucru	pop	9	1445	2131	1980	161	0	13145	11083	3493	5898	1853	226	428	41752
cartiere	pop	pasiv	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1 Jigodin Băi	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 Jigodin	1445	2	0	0	0	0	0	0	6	10	1	3	0	0	20
3 Șumuleu, Cioboteni	2131	3	0	0	0	2	0	0	9	4	4	3	0	0	22
4 Toplița	1980	4	0	0	2	0	0	0	9	4	6	10	0	0	31
5 ciba, subpădure	161	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6 zaccseny	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 tudor	13145	7	0	6	9	9	0	0	0	273	285	53	1	0	638
8 centru	11083	8	0	10	4	4	0	0	273	0	22	101	2	0	417
9 spicula	3493	9	0	1	4	6	0	0	285	22	0	54	1	0	373
10 lunca mare	5898	10	0	3	3	10	0	0	53	101	54	0	1	0	225
11 Zona industrială vest	1853	11	0	0	0	0	0	0	1	2	1	1	0	0	5
12 barghita băi	226	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13 Fitod	428	13	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3
	41772		0	20	22	31	0	0	638	417	373	225	5	0	1734
2.201904															

Președintele sedinței,
Fulop Árpád Zoltán



Contrasemnează pentru legalitate,
SECRETARUL MUNICIPIULUI,
WOLFFART RUDOLF

**CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC
LOCAL
ÎN
MUNICIPIUL MIERCUREA CIUC**

Nr. _____ / _____

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

1. Municipiul Miercurea Ciuc, persoană juridică, cu sediul în Piața Cetății nr. 1, Miercurea Ciuc, 530110, având cod fiscal nr. 4245747, cont nr RO76TREZ35124700271XXXXX, deschis la Trezoreria Miercurea Ciuc, reprezentat prin SZŐKE Domokos, având funcția de Viceprimar în calitate de delegatar, pe de o parte, denumit în continuare **Autoritatea Contractantă**;
- și
2. Operatorul de transport SC CSIKI TRANS S.R.L., cu sediul în STR. Brașovului nr. 3, Miercurea Ciuc, înregistrat sub nr. J19/21/2010 la Registrul comerțului, având contul [...], deschis la [...], codul unic de înregistrare 26416163, reprezentat legal prin [...], având funcția de [...], în calitate de delegant, denumit în continuare **Operatorul**, pe de altă parte,

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

ÎNTRUCÂT:

- Acest contract este încheiat în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători, și anume:
 - Regulamentul C.E. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
 - Legislația națională cu privire la transportul public local de călători, indicată în Anexa 1.
- Contractul este atribuit direct, potrivit prevederilor Regulamentului C.E. 1370/2007 având în vedere calitatea Operatorului de operator intern conform hotărârii de atribuire [...] și potrivit prevederilor articolelor Legii 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice republicată, cu modificările și completările ulterioare; orice context din prezentul contract în care este folosit termenul de „administrare” are întotdeauna înțelesul de gestionare, exploatare și nu face referire la un „drept de administrare”.
- Potrivit legii 92/2007 actualizată a serviciilor de transport public local, în cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii.



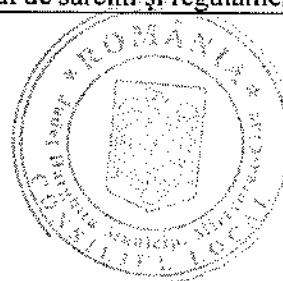
- Au fost respectate toate cerințele privind publicitatea intenției de atribuire a contractului, potrivit art. 7 (2) din Regulamentul CE nr. 1370/2007;
- Contractul a fost încheiat potrivit prevederilor legale și atribuit Delegatului conform Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Miercurea Ciuc [...];
- Prezentul Contract are ca scop furnizarea de servicii de transport public de interes economic general și stabilirea condițiilor pentru modernizarea și dezvoltarea transportului public de călători în municipiul Miercurea Ciuc.

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

CAPITOLUL 1. DEFINIȚII

În măsura în care nu se prevede altfel, termenii și expresiile folosite în Contract vor avea următorul înțeles:

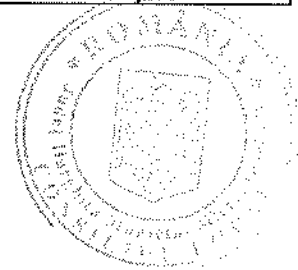
„A.N.R.S.C.”	Înseamnă Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.
„Atribuire directă”	Înseamnă modalitatea prin care Autoritatea Contractantă delegă gestiunea serviciilor de transport public local, fără licitație publică sau negociere directă, potrivit art. 30 alin. (6) din Legea nr. 92/2007, direct Operatorului, având în vedere calitatea acestuia de Operator intern. Atribuirea directă avută în vedere este cea reglementată de art. 2 litera h) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, potrivit căruia prin atribuire directă se înțelege atribuirea unui contract de servicii publice unui anumit operator de serviciu public, fără o procedură competitivă de atribuire prealabilă.
„Autoritate de autorizare”	Înseamnă structura locală cu atribuții de organizare, reglementare, autorizare, monitorizare și control al serviciului public de transport călători înființate în aparatul de specialitate al primarului Municipiului Miercurea Ciuc; Serviciul de gospodărie, management energetic, transport local și administrarea drumurilor din cadrul Primăriei Miercurea Ciuc stabilește rețeaua de trasee de transport public local de călători și programul de circulație pe fiecare traseu, stabilește strategia de dezvoltare a serviciului de transport public local de călători, întocmește proiectul contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local cu autobuze, întocmește caietul de sarcini și regulamentul



	de desfășurare a transportului public local de călători cu autobuze, organizează execuția delegării serviciului de transport public local cu autobuze, verifică respectarea programului de transport, analizează permanent modul de îndeplinire a indicatorilor de performanță de către operatorul de transport, controlează activitatea operatorului de transport cu privire la calitatea serviciului de transport public local de călători prestat și respectarea de către acesta a prevederilor stabilite în contractul de delegare și a caietului de sarcini, urmărește modul de respectare și îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de operatorul de transport, urmărește modul de formare a tarifelor și modul de respectare a acestora de către operatorul de transport, urmărește modul de subvenționare a transportului și a categoriilor de călători care pot beneficia de subvenții și gratuități, controlează operatorul de transport privind continuitatea în respectarea criteriilor pe baza cărora s-a realizat autorizarea acestuia, aplică hotărârile Consiliului Local cu privire la organizarea și desfășurarea transportului public local de călători cu autobuze, urmărește desfășurarea transportului public local de călători în condiții de regularitate, confort, siguranță și protecția mediului, emite licențele de traseu, întocmește documentațiile solicitate de Consiliul Local; Compartimentul financiar contabil și control financiar de gestiune cadrul Primăriei Miercurea Ciuc controlează activitatea operatorului de transport cu privire la modul de respectare și îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de operatorul de transport, urmărește modul de formare a tarifelor și modul de respectare a acestora de către operatorul de transport, urmărește modul de subvenționare a transportului și a categoriilor de călători care pot beneficia de subvenții și gratuități, controlează operatorul de transport privind activitatea contabilă, verificarea documentelor justificative pentru plata diferențelor de tarif acordate delegatului, de verificare/aprobare a decontului și de efectuare a plăților către delegat pentru diferențele de tarif, atribuții de stabilire a compensației, verificare și plată a acesteia conform articolului 10 a prezentului contract, întocmește documentațiile solicitate de Consiliul Local.
--	---



„Autoritatea Contractantă”	Înseamnă autoritatea locală competentă: Municipiul Miercurea Ciuc, care are competența legală de a delega gestiunea Serviciului de transport public local și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
„Bune Practici Comerciale”	Înseamnă toate acțiunile, faptele, metodele și practicile relevante aplicabile în general în vederea gestionării Serviciului care, la un anumit moment dat, în termeni rezonabili și în condițiile legii, pot asigura rezultatul dorit. Pentru scopul Serviciului care face obiectul prezentului Contract, Bunele Practici Comerciale includ: (A) disponibilitatea necesarului de echipamente, utilaje, vehicule, materiale, resurse adecvate, inclusiv a utilităților necesare astfel încât aceste elemente amănunțite să funcționeze la capacitate maximă atât în condiții normale de operare, cât și în condiții excepționale de operare ce pot fi prevăzute în limite rezonabile, (B) suficient personal de exploatare cu experiență și instruire adecvate în operarea corectă și eficientă a elementelor menționate la litera (A) de mai sus, ținând cont de specificațiile și normele de fabricație; totodată, acest personal trebuie să fie capabil să lucreze și în condiții neobișnuite ce pot fi prevăzute în limite rezonabile, (C) operațiile de întreținere și reparații preventive ori de rutină, executate într-un mod care asigură exploatarea și operarea în siguranță și pe termen lung, ținând cont de recomandările fabricantului; de asemenea, operațiunile de întreținere și reparații amănunțite vor fi executate de personal instruit și cu experiență, care deține know-how-ul, tehnica, uneltele și echipamentele adecvate, (D) verificări și controale inopinate și adecvate pentru a asigura funcționarea la parametri optimi a echipamentelor folosite pentru furnizarea Serviciului, atât în condiții normale, cât și în condiții neobișnuite (ce pot fi prevăzute în limite rezonabile) și (E) operarea echipamentelor folosite pentru furnizarea Serviciului în condiții de siguranță deplină pentru personalul manevrant, alți angajați, populație, mediul înconjurător, precum și pentru alte instalații conexe.
„Compensație”	Reprezintă compensații de serviciu public, definite la art. 2 litera (g) din Regulamentul nr. 1370/2007 drept orice beneficii, în special financiare, acordate direct sau indirect de către o autoritate competentă din



	fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.
„Continuitatea Serviciului de Transport Public”	Înseamnă abilitatea de menținere și reconstituire a funcțiilor esențiale ale serviciului de transport public (activitățile sau sarcinile pe care un operator de transport public trebuie să le îndeplinească în siguranță pentru asigurarea limitată a serviciilor vitale pentru susținerea funcțiilor social/economice ale unei zone) în cazul unor situații perturbatoare previzionate sau de urgență.
„Contract”	Înseamnă prezentul Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, inclusiv toate anexele la acesta. Contractul este un contract de servicii publice, definit la art. 2 litera i) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 drept actul obligatoriu din punct de vedere juridic care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public.
„Data Intrării în Vigoare”	Înseamnă data semnării de ambele părți a prezentului Contract.
„Data Începerii (prestării Serviciului)”	Înseamnă data intrării în vigoare a prezentului contract.
„Diferențe de tarif”	Reprezintă sumele acordate Operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege, aferente acoperirii influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru anumite categorii de călători, potrivit Capitolului 8 din prezentul Contract și Anexei 7.
„Drept exclusiv”	Dreptul exclusiv avut în vedere este cel definit la art. 2 litera f) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 ca fiind orice drept care permite exploatarea anumitor servicii publice de transport de călători de către un operator de servicii publice pe o anumită rută sau rețea ori într-o anumită zonă, cu excluderea oricărui alt asemenea operator.
„Efectul financiar net”	Înseamnă totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării Operatorului cu Obligația de serviciu public. Efectul financiar net va fi calculat potrivit Anexei la Regulamentul CE nr. 1370/2007 și va ține seama de costurile efective cu prestarea Obligației de



	serviciu public suportate de Operator, reflectate în situațiile financiare anuale auditate ale acestuia, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa 9
„Licență de traseu”	Înseamnă actul tehnic și juridic emis de Autoritatea de transport, opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă că Operatorul are dreptul să presteze serviciul local sau județean de transport călători, după caz, efectuat pe căi publice de transport rutier cu autobuze sau autocare, pe un anumit traseu și conform Programului de transport al Operatorului;
„Mijloace de Transport”	Înseamnă autovehiculele, prezentate în Anexa 5, prin care Operatorul efectuează Serviciul de Transport Public urban la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc.
„Obligații de serviciu public”	Obligațiile de serviciu public sunt acele obligații definite de art. 2 litera (e) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv acele cerințe definite sau stabilite de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit.
„Operator”	Înseamnă societatea comercială care are competența și capacitatea recunoscute de a presta serviciile de transport public local care fac obiectul prezentului Contract, în condițiile reglementărilor în vigoare, și care asigură nemijlocit administrarea și exploatarea sistemului de utilități publice aferent acestuia. Operatorul este un operator de serviciu public, definit la art. 2 litera d) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători. Operatorul este un operator intern, astfel cum acesta este definit de art. 2 litera (j) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv o entitate cu personalitate juridică distinctă, asupra căreia Autoritatea Contractantă exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente și are toate obligațiile legale ce decurg din această calitate.
„Perioadă de tranziție”	Înseamnă primii 2 (doi) ani calendaristici de la intrarea în vigoare a prezentului contract, perioadă în care se vor implementa în integralitate noile trasee de transport propuse în urma optimizării rețelei de transport public



	la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc și se vor efectua de către Autoritatea Contractantă investițiile privind modernizarea transportului public constând în principal din achiziția mijloacelor de transport moderne, ecologice care vor opera pe traseele nou propuse.
„Program de circulație”	Înseamnă documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații și intervalele de succedare a curselor. Programele de circulație sunt aferente traseelor ce fac parte din Programul de transport asumat de Operator prin prezentul Contract, atașat la prezentul Contract ca Anexa 2.2.
„Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare”	Înseamnă programul de întreținere și reparare a infrastructurii de transport, asumat de Operator și aprobat de Autoritatea Contractantă în conformitate cu prevederile art. 12.1.4 din prezentul Contract.
„Programul de investiții”	Înseamnă Programul de investiții al Operatorului și Programul de Investiții al Autorității Contractante, atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.
„Programul de investiții al Autorității Contractante”	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de Autoritatea Contractantă, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi, atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri publice, atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.2.
„Programul de investiții al Operatorului”	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de către Operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri proprii ale Operatorului, atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.1.
„Programul de transport”	Înseamnă partea în sarcina Operatorului din Programul de Transport Public local de persoane (întocmit și aprobat de Autoritatea Contractantă prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Autorității Contractante), Programele de Circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare). Programul de transport este atașat la prezentul Contract ca Anexa 2.1.
„Raportul lunar de constatare”	Înseamnă documentul întocmit în conformitate cu Anexa 8.1 la prezentul Contract, în baza căruia



	Autoritatea Contractantă plătește lunar Operatorului Compensația.
„Serviciu de transport public local”	Serviciul de transport public local este un serviciu integrat în sensul prevăzut de art. 2 litera m) din Regulamentul 1370/2007, care asigură servicii interconectate de transport în raza administrativ teritorială a Autorității Contractante, cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a Titlurilor de transport și un orar unic de transport. Serviciul de transport public local reprezintă transport public de călători și este definit de art. 2 litera a) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept serviciul de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu pe raza Autorității Contractante, potrivit Programului de transport. Înseamnă suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor, pe distanțe și în condiții prestabilite, potrivit prevederilor prezentului Contract, conform Programului de transport al Operatorului, în orașul Miercurea Ciuc.
„Tarif de călătorie”	Înseamnă prețul perceput de către Operator de la calatori în schimbul vânzării Titlurilor de călătorie, stabilit de către Autoritatea Contractantă, potrivit dispozițiilor legale și prezentului Contract.
„Titluri de călătorie”	Înseamnă orice bilete, abonamente, taxe de călătorie, suprataxe, legitimații de călătorie, carduri magnetice sau contactless ce permit deplasarea călătorilor beneficiari ai Serviciului de transport public local, emise conform prevederilor legale.
„Valoarea contractului”	Reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză
„Valoarea medie anuală”	Reprezintă echivalentul valorii totale a contractului împărțită la numărul de ani de valabilitate a contractului



CAPITOLUL 2. OBIECTUL CONTRACTULUI

2.1 Obiectul prezentului Contract îl constituie delegarea gestiunii Serviciului de transport public local cu autobuze, pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Miercurea Ciuc, de către Autoritatea Contractantă Operatorului, cu condiția îndeplinirii de către Operator a Obligațiilor de serviciu public.

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

- i. Va avea dreptul la plata Compensației din partea Autorității Contractante, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- ii. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- iii. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe traseele atribuite;
- iv. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- v. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local, descrise în Anexa 4.1, numai cu aprobarea Autorității Locale.

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

CAPITOLUL 3. OBLIGAȚIA DE SERVICIU PUBLIC

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

- i. Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă și va furniza servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri / gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local Miercurea Ciuc, potrivit prevederilor prezentului Contract;
- ii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport, raportat la Perioada de Tranziție de 2 ani (programul de transport prezentat în Anexa 2 la contract va fi implementat integral după realizarea investițiilor constând în achiziționarea de autobuze ecologice);
- iii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în prezentul Contract;
- iv. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în prezentul Contract și în legislația Europeană și națională;
- v. Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu vehiculele prevăzute în prezentul Contract, potrivit Anexei 5.2.



CAPITOLUL 4. CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

4.1 Categoriile de bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului sunt următoarele:

- i. bunuri de retur, respectiv bunurile puse la dispoziție de către Autoritatea Contractantă către Operator în scopul executării Contractului, prevăzute în Anexa 4.1, bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate și/sau modernizate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau central;
- ii. bunuri de preluare, respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Autorității Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii, care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului. Bunurile de preluare sunt prevăzute în Anexa 4.2. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea Contractantă are dreptul de a dobândi bunurile de preluare în schimbul plății către Operator în termen de 30 zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea neamortizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Autorității Contractante;
- iii. bunuri proprii, respectiv bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția celor prevăzute la punctul ii) de mai sus. Bunurile proprii sunt prevăzute în Anexa 4.3. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

4.2 Bunurile realizate de Autoritatea Contractantă, pe Durata Delegării Gestunii Serviciului, în bunuri care conform legii fac parte din Sistem de transport public urban, vor fi puse la dispoziția Operatorului, fiind considerate Bunuri puse la dispoziție de Autoritatea Contractantă, imediat ce acestea sunt finalizate sau gata de a fi exploatate, în condițiile prevăzute la Art. 4.5 de mai jos, pe bază de proces-verbal de predare-primire.

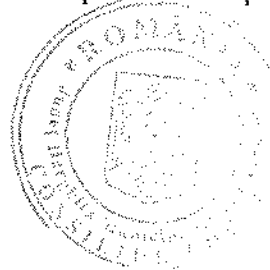
4.3 Operatorul va primi posesia și folosința asupra Bunurilor puse la dispoziție de Autoritatea Contractantă pe Durata Contractului, în termen de 30 de zile de la semnarea contractului, dar nu și dreptul de proprietate asupra acestora.

4.4 Autoritatea Contractantă va transmite Operatorului toate informațiile și documentele care cuprind, printre altele, hărți și desene ale Sistemului public urban de călători din Municipiul Miercurea Ciuc, lucrări în curs de desfășurare, etc.

4.5 Pe toată durata Delegării Gestunii Serviciului, Operatorul va păstra toate Bunurile puse la dispoziție de Autoritatea Contractantă în stare bună, având în vedere starea acestora la data primirii lor de la Delegatar prin proces-verbal, și în astfel de condiții, încât, în măsura cerută, acestea să rămână corespunzătoare folosirii în vederea îndeplinirii Serviciului și ținând cont de necesitatea întreținerii periodice, de natura și caracteristicile fiecărui tip de bunuri, de necesitățile legate de Serviciu, precum și de uzura normală, conform Bunei Practici Comerciale.

4.6 Operatorul are drepturi depline de a dobândi, înstrăina, greva cu sarcini sau de a dispune în orice alt mod de Bunurile Proprii. La încetarea Contractului, din orice cauză, Bunurile Proprii rămân în proprietatea Operatorului.

4.7 La încetarea prezentului Contract din orice cauză, Autoritatea Contractantă va dobândi Bunurile de Preluare în termen de 30 (treizeci) zile de la încheierea prezentului contract, cu plata unei sume de bani egală cu valoarea stabilită de comun acord sau de un evaluator independent, desemnat de Părți. În termen de cel mult 30 (treizeci) zile de la încetarea Contractului, Autoritatea Contractantă va notifica Operatorului care sunt Bunurile de Preluare pe care dorește să le



dobândească. Operatorul va transfera proprietatea și posesia asupra Bunurilor de Prelulare către Autoritatea Contractantă după primirea plății valorii acestora astfel stabilită

4.8 În situația care Operatorul nu mai deține, din orice motiv, oricare dintre Mijloacele de Transport (Bunuri de Prelulare), cu excepția situației în care bunurile respective au fost casate cu respectarea prevederilor legale acesta este obligat să înlocuiască respectivul Mijloc de Transport cu unul care să îndeplinească cel puțin caracteristicile tehnice asemănătoare și fără ca prin aceasta să afecteze continuitatea Serviciului.

CAPITOLUL 5. DURATA CONTRACTULUI

5.1 Durata Contractului este de 6 ani începând de la Data Intrării în Vigoare.

5.2 Durata contractului poate fi prelungită prin act adițional doar dacă prelungirea este justificată de necesitatea recuperării investițiilor prevăzute în sarcina Operatorului prin prezentul contract de delegare, potrivit legii și în circumstanțele excepționale prevăzute de art. 5 (5) din Regulamentul CE nr. 1370/2007.

CAPITOLUL 6. REDEVENȚA

6.1 Operatorul va plăti o redevență anuală calculată conform procedurii prezentate în Anexa 18 la prezentul contract, care se va achita trimestrial în rate egale până la finele lunii următoare trimestrului încheiat pentru trimestrul anterior pe întreaga perioadă a delegării de gestiune.

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

6.3 Plata redevenței se va face în contul comunicat de Operator în acest sens.

6.4 Pentru nerespectarea termenului de plată a redevenței, Operatorul datorează Autorității Contractante penalități de întârziere, calculate prin aplicarea procentului de 1%/zi de întârziere asupra sumei neachitate.

6.5 În caz de întârziere la plată a redevenței cu 90 de zile, Autoritatea Contractantă va executa garanția constituită de Operator cu suma datorată de acesta.

CAPITOLUL 7. GARANȚIA

7.1 În termen de 30 de zile de la data încheierii prezentului Contract, Operatorul este obligat să constituie, cu titlu de garanție, în contul Autorității Contractante, Garanția de Bună Execuție, reprezentând valoarea redevenței pe primul an de derulare a contractului, fără TVA.

7.2 Garanția de Bună Execuție se va constitui prin virament bancar sau printr-un instrument de garantare emis în condițiile legii de o societate bancară sau de o societate de asigurări, care devine anexă la Contract. Garanția de Bună Execuție trebuie menținută pe toată Durata Contractului.

7.3 Autoritatea Contractantă are dreptul de a emite pretenții asupra Garanției de Bună Execuție, oricând pe parcursul îndeplinirii Contractului, în limita prejudiciului creat, în cazul în care Operatorul nu își îndeplinește din culpa sa obligațiile asumate prin Contract. De asemenea, din Garanția de Bună Execuție se rețin, dacă este cazul, penalitățile și orice alte sume datorate Autorității Contractante și neachitate de către Operator, în baza Contractului sau a Legii în Special.



Autoritatea Contractantă va fi îndreptăţită să execute Garanţia de Bună Execuţie, în totalitate sau în parte, pentru penalizări contractuale datorate de către Operator în situaţia nerespectării Indicatorilor de Performanţă.

7.4 Pentru evitarea oricărui dubiu, constituirea Garanţiei de Bună Execuţie nu reduce şi nu limitează în niciun fel responsabilitatea Operatorului în legătură cu obligaţiile care-i revin conform Contractului şi nu împiedică Autoritatea Contractantă, în exercitarea atribuţiilor sale de monitorizare a executării Contractului şi aplicare a penalităţilor, să ia orice altă măsură permisă de Legea în vigoare sau de clauzele Contractului în legătură cu încălcarea de către Operator a obligaţiilor sale.

7.5 Anterior emiterii unei pretenţii asupra Garanţiei de bună Execuţie, Autoritatea Contractantă are obligaţia de a notifica, cu cel puţin 5 (cinci) zile înainte, pretenţia sa Operatorului cât şi emitentului instrumentului de garantare, precizând obligaţiile care nu au fost respectate, modul de calcul al prejudiciului, precum şi termenul acordat pentru remedierea situaţiei. Dacă Operatorul nu remediază situaţia în termenul acordat, Autoritatea Contractantă va executa Garanţia de Bună Execuţie, fără nicio altă notificare.

7.6 În cazul stingerii, expirării, anulării sau încetării valabilităţii, din orice motiv, a Garanţiei de Bună Execuţie, Operatorul o va reface sau va constitui o altă Garanţie de Bună Execuţie, cu cel puţin 5 (cinci) zile lucrătoare înainte de asemenea stingere, expirare, anulare sau încetare a valabilităţii, la o valoare raportată la restul rămas de executat din prezentul Contract. În cazul executării totale sau parţiale a Garanţiei de Bună Execuţie, Operatorul va fi obligat să refacă Garanţia de Bună Execuţie sau să constituie o altă Garanţie de Bună Execuţie, în termen de 5 (cinci) zile lucrătoare de la data executării, la o valoare raportată la restul rămas de executat din prezentul Contract.

7.7 Autoritatea Contractantă va restitui/elibera Garanţia de Bună Execuţie, în cel mult 14 (paisprezece) zile de la data semnării procesului-verbal de predare-primire a Bunurilor de Retur care sunt restituite Autorităţii Contractante odată cu încetarea Contractului, dacă Autoritatea Contractantă nu a ridicat până la acea dată pretenţii asupra ei ca urmare a nerespectării de către Operator a unor obligaţii contractuale.

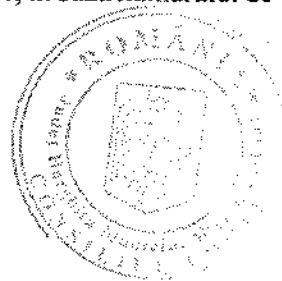
7.8 Nerespectarea de către Operator a obligaţiilor prevăzute de prezentul articol reprezintă o încălcare semnificativă de către Operator a obligaţiilor contractuale şi poate duce la rezilierea Contractului conform Capitolul 19 Incetarea Contractului de mai jos.

CAPITOLUL 8. DIFERENŢELE DE TARIF

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

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

8.3 Acoperirea Diferenţelor de tarif acordate se va face potrivit prevederilor legale, pana la valoarea integrala a Abonamentelor sau Tarifelor de călătorie stabilite, în baza numărului de Titluri



de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de călătorii efectuate de fiecare categorie de călători care beneficiază de gratuități, determinate potrivit art. 8.4 de mai jos.

8.4 Pentru realizarea decontărilor pentru Diferențele de Tarif, Operatorul trebuie să facă dovada (prin documente justificative precum adeverință, certificat, copie cupon de pensie, copie carte de identitate, P.V. cotor tichet abonament etc., conform categoriilor de beneficiari), pe fiecare categorie de pasageri care beneficiază de reduceri/gratuități, a numărului de Titluri de Călătorie cu tarife cu valoare redusă vândute, respectiv a numărului de Titluri de Călătorie gratuite emise.

8.5 Plata către Operator pentru Diferențele de tarif acordate se va face lunar de către Autoritatea Contractantă, în baza facturii emise de către Operator și a documentației justificative. Operatorul are obligația de a emite factura până la data de 10 a lunii următoare a celei pentru care se face decontarea, la care vor atașa dovezile prevăzute la art. 8.4 de mai sus, pentru fiecare categorie de facilități în parte. Decontul va fi aprobat după verificarea documentelor justificative prevăzute la art. 8.4 de către Compartimentul financiar contabil și control financiar de gestiune din cadrul Autorității de autorizare. Autoritatea Contractantă este obligată să facă plata în termen de 30 zile de la emiterea facturii și depunerea dovezilor menționate de către Operator. Modelul de decont este prevăzut în Anexa 7.3.2.

8.6 Suma reprezentând Diferența de tarif pentru luna respectiva facturata intră în calculul compensării pentru luna respectivă, indiferent de stadiul plății facturii pentru Diferența de tarif.

CAPITOLUL 9. COMPENSAȚIA

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

$$\text{Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public} = \text{Cheltuielile de exploatare} + \text{Profit rezonabil} - \text{Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public}$$
$$C = CE + Pr - V$$

C – reprezintă Compensația

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

(C unitar x Km), unde

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

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

Km reprezintă numărul de km efectiv realizati de mijloacele de transport Operatorului în luna pentru care se acorda Compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport, inclus în Anexa 2 și potrivit metodologiei inclusă la Anexa 13, pentru fiecare categorie de mijloc de transport;

Astfel

CE = c unitar autobuze x Km autobuze

Pr – reprezintă profitul rezonabil al Operatorului; reprezentand o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al



Serviciului de transport public local suportat de Operator. nivelul profitului rezonabil al operatorului de transport public va fi stabilit anual, pe baza ratei SWAP pentru România, stabilită de Comisia Europeană și publicată de Consiliul Concurenței pe pagina de web www.ajutordestat.ro și va fi aplicat la total cheltuieli eligibile CE. Pentru primul an al Contractului, rata profitului stabilită de Părți este de 2,26%

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

- A. venituri din activitatea de vânzare a Titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,
- B. venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local
- C. diferențele de tarif la care Operatorul este îndreptățit potrivit prezentului Contract, plus
- D. venituri financiare legate de prestarea Serviciului de transport public local.

9.2 Compensația se calculează și se plătește cumulat pentru activitățile de transport în comun cu autobuze.

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

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

9.5 Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata Compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. Autoritatea Contractantă are obligația de a plăti Compensația Operatorului în termen de 30 zile de la emiterea facturii de către acesta din urmă.

9.6 Compensația nu poate depăși Efectul financiar net.

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

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

9.8 În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât Compensația anuală calculată potrivit art. 9.7 de mai sus, Operatorul va vira în contul Autorității Contractante diferența rezultată, în termen de 30 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale.



9.9. Părțile vor datora penalități de întârziere în cuantum de 0,01% din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, în cazul în care nu virează la timp sumele datorate în baza prezentului Capitol.

9.10. Autoritatea Contractantă sau Operatorul pot solicita indexarea/renegocierea Costului unitar pe km. în cursul anului, în condițiile prevăzute în Anexele 10.1. și 10.2.

9.11 Modul de indexare al Costului unitar pe km este prevăzut în Anexa 10.2.

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

9.13 Fondurile acordate cu titlu de Diferențe de tarif și de Compensare vor fi aprobate de Consiliul Local Miercurea Ciuc în funcție de estimările inițiale și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la sfârșitul anului.

9.14 În vederea estimării Compensației directe pentru fiecare an calendaristic și a evitării supra-compensării, nivelul profitului rezonabil al operatorului de transport public va fi stabilit anual, pe baza ratei SWAP pentru România, stabilită de Comisia Europeană și publicată de Consiliul Concurenței pe pagina de web www.ajutordestat.ro.

9.15 Valoarea estimată anuală a Compensației cuvenită Operatorului pe durata contractului este prezentată în Anexa 17.

CAPITOLUL 10. TARIFE ȘI TITLURI DE CĂLĂTORIE

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

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

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

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

10.5 Transportul public de călători se va desfășura conform legislației în vigoare și a regulamentului de organizare și funcționare a Serviciului de transport public local aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Miercurea Ciuc nr. [...], care prevede obligațiile călătorilor și suprataxa pentru încălcarea acestor obligații, inclusiv sancțiunile pentru călătorii care călătoresc fără Titlu de călătorie valabil.

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

10.7 Operatorul este obligat să dispună de un număr suficient de controlori de Titluri de călătorie, începând cu data intrării în vigoare a prezentului Contract. Operatorul se obligă să întreprindă toate acțiunile necesare pentru reducerea numărului de călători care circulă fără Titlu de călătorie valabil pe traseele pe care acesta operează cu cel puțin 10% pe an din numărul acestor călători monitorizați în anul anterior.

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



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

CAPITOLUL 11. INVESTIȚII

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

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

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

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

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

11.6. În condițiile în care se constată de către Autoritatea contractantă necesitatea de optimizare a serviciului de transport public local de călători prin modificări de trasee, stații sau sunt necesare investiții suplimentare în ce privește serviciul de transport, acestea vor fi operate corespunzător de către aceasta (Autoritatea Contractantă) în baza unor studii temeinic justificate și argumentate tehnic și din punct de vedere al nevoilor de transport public în aria de delegare a gestiunii.

CAPITOLUL 12. SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC

12.1 Infrastructura de Transport

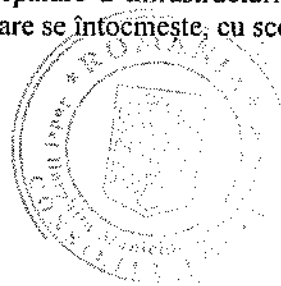
12.1.1 Infrastructura de transport este cea definită de art. 14 din Legea nr. 92/2007 și este formată din infrastructura rutieră și infrastructura de operare.

- i. Operatorul are dreptul și obligația de a administra infrastructura de operare, care reprezintă infrastructura de transport concesionată în scopul prestării Serviciului de transport public local și/sau infrastructura proprie utilizată pentru prestarea serviciului.
- ii. Autoritatea Contractantă are dreptul și obligația de a administra infrastructura rutieră. Infrastructura rutieră constă în infrastructura de transport, utilizată de Operator pentru efectuarea Serviciului de transport public local (străzi, semafoare, semnalistică rutieră etc.).

12.1.2 Responsabilitatea întreținerii infrastructurii de operare (deszăpezire, curățenie și salubritate etc.) este obligația Operatorului.

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

12.1.4 Operatorul va întocmi un Program anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare, până la data de 1 noiembrie a anului precedent celui pentru care se întocmește, cu scopul



de a asigura menținerea infrastructurii de operare într-o condiție tehnică optimă, pe care îl va trimite spre aprobare Autorității Contractante.

12.1.5 Independent de executarea Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare întocmit și aprobat potrivit caluzei 12.1.4 de mai sus, Operatorul va asigura lucrări de reparație ori de câte ori este necesar, în caz de accidente rutiere ori alte cazuri de avarie a infrastructurii de operare, în cel mai scurt timp, dar nu mai târziu de 5 zile de la producerea evenimentului, în vederea asigurării continuității și siguranței prestării Serviciului de transport public local.

12.2 Condiții de exploatare a sistemului de transport

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

12.2.2 Operatorul are dreptul să utilizeze bunurile ce compun Sistemul, inclusiv Mijloacele de transport pentru obținerea de venituri non-tarifare. Aceste venituri, astfel cum sunt prevăzute la 13.7.2, pot fi generate ca rezultat al inițiativei economice întreprinsă de Operator, însă fără niciun efect asupra calității serviciului prestat.

12.3 Planificarea Serviciului

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

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

12.3.3 Autoritatea Contractantă va comunica Operatorului până la data de 1 noiembrie dacă propunerile de modificare a Programului de transport al Operatorului sunt acceptate, astfel încât Programul de transport să poată fi finalizat și aprobat de către Autoritatea Contractantă nu mai târziu de data de 30 decembrie a fiecărui an. În situația în care Autoritatea Contractantă nu aprobă Programul de transport final până la data de 30 decembrie a anului curent, Operatorul va continua să aplice Programul de transport existent, iar Autoritatea Contractantă va continua să plătească Compensația în baza Programului de transport al Operatorului existent.

12.3.4 Programul de transport va putea fi modificat oricând pe parcursul derulării Contractului, unilateral de către Autoritatea Contractantă, pe baza unor criterii obiective, inclusiv, dar fără a se limita la analizele rezultate din sondaje de opinie, dezbateri publice, studii de trafic, necesități generate de lucrări la infrastructura de transport, sau evenimente speciale. Operatorul are obligația de a implementa Programul de transport astfel modificat, în termen de 30 (treizeci) zile de la primirea notificării în acest sens de la Autoritatea Contractantă.

12.4 Cerințele standard pentru vehicule

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

- iii. Puse la dispoziție de către Autoritatea Contractantă Operatorului pentru prestarea Serviciului de transport public local potrivit prezentului Contract;



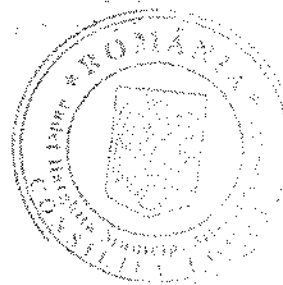
- iv. Care se află în proprietatea Operatorului ori Deținute de Operator în baza unor contracte de leasing;
 - v. Achiziționate de către Operator conform Programului de investiții, potrivit Anexei 3.1.
- 12.4.2 Operatorul poate folosi pentru prestarea Serviciului de transport public local numai mijloace de transport care îndeplinesc, cumulativ, următoarele condiții:
- i. respectă cerințele legale privind siguranța în trafic și protecția mediului;
 - ii. dețin toate autorizațiile, licențele și celelalte documente cerute de lege în scopul prestării Serviciului de transport public local;
 - iii. respectă specificațiile tehnice din Anexa 5.1; și
 - iv. sunt prevăzute în Anexa 5.2.
- 12.4.3 Mijloacele de Transport aflate în circulație, în limitele tehnice posibile trebuie să permită imbarcarea/debarcarea persoanelor cu dizabilități.
- 12.4.4 Mijloacele de Transport trebuie să fie adecvate pentru utilizarea de către Călători, curate, fără suprafețe deteriorate sau periculoase.

12.5 Siguranța

- 12.5.1 Operatorul este singurul responsabil de siguranța călătorilor săi.
- 12.5.2 Călătorii și bunurile acestora vor fi asigurate de Operator pentru consecințele accidentelor de trafic. În acest sens, Operatorul are obligația de a încheia și menține valabile, pe toată durata Contractului, polițe de asigurare pentru asigurarea călătorilor și a bunurilor acestora. Autoritatea Contractantă are dreptul de a verifica în orice moment polițele de asigurare încheiate.
- 12.5.3 Mijloacele de transport și personalul folosit de Operator pentru prestarea Serviciului de transport public local trebuie să respecte toate cerințele legale privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor.

12.6 Calitatea Serviciului, Reclamațiile Călătorilor

- 12.6.1 Indicatorii de performanță ce trebuie respectați de Operator și monitorizați de Autoritatea Contractantă sunt prezentați în Anexa 11 la Contract.
- 12.6.2 Abaterile justificate de la Programul de Transport sunt prezentate în Anexa 13.
- 12.6.3 Nerespectarea indicatorilor de performanță de către Operator duce la aplicarea de penalități, în conformitate cu Anexa 11 din prezentul Contract.
- 12.6.4 Penalitățile vor fi reținute din garanția constituită conform Capitolului 7 de mai sus. În cazul în care garanția nu acoperă totalitatea penalităților, suma rămasă de plată va fi reținută din Compensația lunară datorată de Autoritatea Contractantă.
- 12.6.5 În cazul neîndeplinirii Indicatorilor de Performanță de către Delegat, Delegatarul va stabili în sarcina acestuia un plan de măsuri pentru îndeplinirea Indicatorilor.
- 12.6.6 Operatorul are obligația de a face disponibile detaliile cu privire la procedura de reclamație pe panouri de informare ori în alte locuri vizibile, amplasate pe traseele din Programul de Transport.
- 12.6.7 Operatorul va înregistra toate reclamațiile călătorilor indiferent de calea de primire a acestora (direct, poșta, poșta electronică) într-un registru special pentru reclamații ("Registrul de Reclamații"). Autoritatea Contractantă are dreptul să ceară în fiecare lună un raport cu privire la Registrul de Reclamații de-a lungul lunii anterioare.
- 12.6.8 Operatorul este obligat să răspundă reclamațiilor scrise ale călătorilor primite direct, în termen de 30 (treizeci) de zile de la primirea lor, în conformitate cu legislația în vigoare.



12.7 Măsurile de Control al Traficului

Autoritatea Contractantă va menține pe toată perioada Contractului, un sistem de management al traficului, odată cu implementarea acestuia în urma programului de investiții propus de Autoritatea Contractantă pentru reglementarea priorității în intersecțiile cu trafic controlat, astfel încât să se asigure:

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

12.8 Sistemul de taxare

12.8.1 Operatorul va utiliza sistemul de taxare electronică odată cu implementarea acestuia în urma programului de investiții propus de Autoritatea Contractantă.

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

12.8.3 Operatorul are obligația de a monta pe mijloacele de transport folosite pentru realizarea Serviciului de transport public local, validatoarele pentru Titlurile de călătorie și echipamentele de bord, odată cu implementarea sistemului de taxare electronică de către Autoritatea Contractantă și de a le menține în stare de funcționare pe toată durata efectuării curselor.

12.8.4 Autoritatea Contractantă are obligația de a pune la dispoziția Operatorului validatoarele și echipamentele de bord menționate la art. 12.8.3 de mai sus, în termen de 15 (cincisprezece) zile de la obținerea de către Operator a Licenței de traseu pentru fiecare vehicul folosit în prestarea Serviciului de transport public local.

12.9 Controlul călătorilor

12.9.1 Serviciul de transport public local se va desfășura conform legislației în vigoare și a regulamentului de organizare și funcționare a serviciului de transport aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Miercurea Ciuc nr. [...], care prevede obligațiile călătorilor și suprataxa pentru încălcarea acestor obligații, inclusiv sancțiunile pentru călătorii care călătoresc fără bilet, abonament sau alt Titlu de călătorie valabil.

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

12.9.3 Controlul Călătorilor care folosesc Serviciul este realizat de către Operator prin personalul propriu special desemnat în acest scop.

CAPITOLUL 13. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE OPERATORULUI

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

13.1 Autorizații și licențe

13.1 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract licența de traseu valabilă pentru fiecare Mijloc de Transport folosit în realizarea Serviciului emisă de Autoritatea de



Autorizare, împreună cu caietul de sarcini al licenței de traseu conform regulamentului, anexă la prezentul contract.

13.2 Restricții teritoriale

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

13.2.2 Operatorul, în calitate sa de operator intern, are obligația de a nu participa la procedurile de licitație ori negociere directă pentru prestarea de servicii de transport public local în afara razei administrativ-teritoriale a Autorității Contractante.

13.3 Separarea contabilității

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

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

i. conturile corespunzătoare acestor activități trebuie să fie separate, iar proporția costurilor indirecte aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu procedeele de repartizare a acestor costuri agreeate de către autoritatea contractantă.

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

13.4 Întreținere, reparații și salubritate

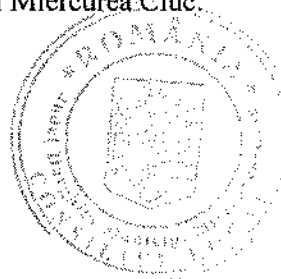
13.4.1 Operatorul are obligația exploatării, întreținerii, reparării și modernizării Serviciului de transport public local și a echipamentelor existente și viitoare aferente acestuia, potrivit prevederilor prezentului Contract.

13.4.2 Operatorul are obligația să asigure operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin Contract, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități.

13.4.3 Operatorul are obligația să efectueze întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale care se impun, la bunurile puse la dispoziție de către Autoritatea Contractantă, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de aceasta. Costurile aferente acestei activități vor fi luate în considerare pentru calculul Cheltuielilor de exploatare aferente Obligațiilor de serviciu public (CE) reglementate la Capitolul 3 de mai sus, conform instrucțiunilor din Anexa 9.

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

13.4.5 Operatorul are obligația să fundamenteze bugetul anual pentru întreținerea curentă și reparațiile curente la bunurile puse la dispoziție, conform Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare aprobat de către Consiliul Local Miercurea Ciuc.



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

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

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

13.4.9 Autoritatea Contractantă are dreptul să solicite informații cu privire la modul de întreținere, exploatare și administrare a bunurilor puse la dispoziție pentru realizarea Serviciului de transport public local.

13.5 Siguranța și confortul Serviciului de transport public local

13.5.1 Operatorul este singurul răspunzător pentru siguranța și confortul călătorilor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13.6 Proceduri interne

13.6.1 Operatorul are obligația de a întocmi proceduri interne, cu respectarea prevederilor legale aplicabile, în termen de 1 (una) lună de la intrarea în vigoare a prezentului Contract, care se vor referi cel puțin la:



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

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

13.7 Activități conexe Serviciului de transport public local

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

- a) Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă;
- b) Activitățile respectă toate reglementările privind domeniul de activitate respectiv;
- c) Activitățile își acoperă integral costurile din veniturile încasate;
- d) Activitățile nu diminuează în nici un mod furnizarea Serviciului de transport public local;
- e) Activitățile respectă mediul concurențial.

13.7.2 Activitățile respective legate de transport pot include prestarea de servicii de transport turistic, transport în regim special, transport terți (transport prin curse regulate speciale pe bază de contract și transport prin curse ocazionale pe bază de comandă), reclamă și publicitate, servicii pentru ITP, închiriere spații ITP terți, servicii de reparații terți, spălări auto terți, activități de ridicări auto, școli de șoferi etc., cu respectarea reglementărilor specifice domeniului și în conformitate cu regulile și cerințele stabilite de Autoritatea Contractantă.

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

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

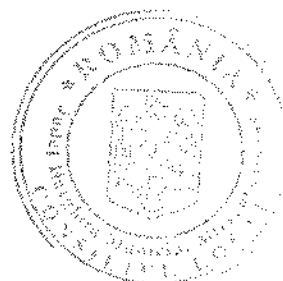
13.8 Cesiunea și subcontractarea

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

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

13.9 Activități de Marketing

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



13.9.2. Autoritatea Contractantă aprobă Planul de marketing propus de Operator până la data de 15 decembrie a anului iar Operatorul are obligația să îl realizeze.

13.10 Informarea publicului

13.10.1 Operatorul are obligația să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulație deservite, Tarifele de călătorie aplicate, precum și modificarea acestora. Informarea se va face utilizând canalele de comunicație media disponibile: Presa scrisă, televiziune/radio local, mediu online, etc.

13.10.2 Operatorul are obligația să producă și să distribuie materiale informative cu privire la traseele și programele de circulație, modificările acestora, Titlurile de călătorie și punctele de vânzare ale acestora, modul de cumpărare, Tarifele de călătorie practicate, obligațiile călătorilor și obligațiile Operatorului față de călători, precum și sancțiunile pentru încălcarea acestor obligații.

13.10.3 Afișarea informațiilor de mai sus se va face în stații, în mijloacele de transport, pe site-ul propriu al Operatorului și în mass-media. Informațiile publicate prin oricare din aceste mijloace vor fi permanent actualizate.

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

13.10.5 Operatorul are obligația să realizeze declarații de presă și anunțuri cu privire la schimbările permanente sau temporare cu privire la Serviciul de transport public local și va întocmi campanii promoționale pentru promovarea activității sale pe raza Autorității Contractante, doar cu aprobarea prealabilă a Autorității de Autorizare.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

13.11.12 Operatorul are obligația să permită accesul liber și nediscriminatoriu al călătorilor la Serviciul de transport public local și să asigure respectarea drepturilor călătorilor prevăzute de legislația aplicabilă și de Hotărârile Consiliului Local Miercurea Ciuc.

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

13.11.14 Operatorul are obligația ca, în cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței unei cauze de natură să conducă la reducerea activității, să notifice de îndată acest fapt Autorității Contractante, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității Serviciului de transport public local.

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

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

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

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

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

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

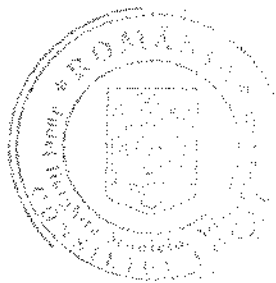
13.11.21 Operatorul are obligația ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin ajungerea la termen ori forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului de transport public local, în condițiile stipulate în Contract, până la preluarea acesteia de către Autoritatea Contractantă sau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

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

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

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

13.11.25 Operatorul are obligația să dețină la sediul social documentele prevăzute de lege.



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

13.11.27 Pe durata prezentului Contract, Operatorul beneficiază de Drept exclusiv pe traseele atribuite.

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

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

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

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

CAPITOLUL 14. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚII CONTRACTANTE

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

14.1 Infrastructura publică

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

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

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

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

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



14.2 Controlul exercitat asupra Operatorului

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

14.2.2 Autoritatea contractantă va urmări, controla și supraveghea:

- a) modul de respectare și de îndeplinire a obligațiilor contractuale asumate de către Operator;
- b) calitatea și eficiența Serviciului, în special respectarea Indicatorilor de Performanță;
- c) modul de stabilire, ajustare și modificare a Tarifelor.

14.2.3 În urma fiecărei verificări se va întocmi un proces-verbal în două exemplare, unul pentru fiecare Parte, semnate de către cele două Părți. În procesul-verbal se vor specifica timpul și locul inspecției, obiectul controlului, măsurile propuse, termenele de soluționare, precum și obiecțiile Operatorului, dacă este cazul. Autoritatea Contractantă va soluționa obiecțiile Operatorului în termen de 30 (treizeci) zile.

14.2.4 Înainte de data de 1 iunie a fiecărui an, Operatorul are obligația de a furniza Autorității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare aprobate de un Auditor certificat independent.

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

14.2.6 Operatorul are obligația de a prezenta lunar, până la data de 30 a fiecărei luni, un raport cu informațiile pe baza cărora Autoritatea Contractantă poate evalua trimestrial respectarea indicatorilor prevăzuți în Anexa 11, și în conformitate cu metodologia descrisă la Anexa 13.

14.2.7 Operatorul are obligația de a asigura accesul Autorității Contractante la orice informațiile privind prestarea Serviciului de transport public și exploatarea bunurilor puse la dispoziție, în termen de 5 (cinci) la cererea Autorității Contractante.

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

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

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

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

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

14.2.13 În cazul nerespectării, de către Operator, a obligațiilor asumate prin prezentul Contract, respectiv a obligațiilor de conformare prevăzute la alineatul precedent, Autoritatea Contractantă:

- a) va informa la timp Operatorul în legătură cu această nerespectare;
- b) va propune Operatorului aplicarea penalităților corespunzătoare, stipulate în prezentul Contract, dacă Operatorul nu a remediat respectiva nerespectare, conform Capitolului 20. Răspunderea contractuală.



14.2.14 Autoritatea Contractantă va asigura un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice privind politica comercială și asupra deciziilor manageriale ale Operatorului astfel:

- a) numirea conducerii superioare și stabilirea bugetului (aprobă structura organizatorică a societății, numărul de personal și salariul acestuia, precum și regulamentul interior al societății);
- b) stabilirea competențelor și responsabilităților administratorului;
- c) analiza, modificarea și aprobarea programului de activitate al societății și bugetul anual de venituri și cheltuieli;
- d) stabilirea planului de afaceri;
- e) hotărăște cu privire la contractarea de împrumuturi bancare și acordarea de garanții;
- f) modifică și aprobă bilanțul, contul de profit și pierderi după aprobarea raportului administratorului; aprobă repartizarea pe destinații a profitului net;
- g) decide atât majorarea cât și reducerea capitalului social și în privința cesiunii părților sociale;
- h) decide în privința modificărilor aduse actului constitutiv;
- i) decide referitor la întreprinderea de noi investiții majore;
- j) hotărăște modalitățile de evaluare pentru determinarea valorii patrimoniului societății;
- k) hotărăște asupra modificării obiectului de activitate sau a sediului social;
- l) hotărăște cu privire la înființarea de filiale, sucursale, puncte de lucru și agenții;
- m) hotărăște cu privire la furnizarea, divizarea, dizolvarea și lichidarea societății;
- n) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosită de Operator în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piața pe care acționează.

14.2.15 Autoritatea Contractantă va sprijini pe Operator, în măsura în care acest lucru este posibil și Operatorul solicită în mod rezonabil, și va face tot ceea ce este necesar pentru a-i facilita furnizarea/prestarea Serviciului, în conformitate cu prevederile prezentului Contract.

CAPITOLUL 15. POLITICA PRIVIND RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ

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

CAPITOLUL 16. FORȚA MAJORĂ

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

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

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



16.4 Apariția forței majore se va comunica celeilalte Părți în termen de 15 (cincisprezece) zile de la producerea evenimentului, în modalitatea de realizare a comunicărilor potrivit prezentului Contract, urmat de o scrisoare recomandată cu mențiunea constatării evenimentelor de acest gen, de către organele competente, în prezenta Părților. În caz de forță majoră, comunicată și constatată în condițiile de mai sus, executarea obligațiilor părților se decalează în consecință cu perioada corespunzătoare acesteia, cu mențiunea că niciuna din Părți nu va solicita penalități pentru întârzierile în executarea Contractului. Partea care nu a îndeplinit obligația comunicării probei forței majore nu va fi exonerată de răspundere pentru prejudiciile cauzate de neexecutarea și/sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor ca urmare a evenimentului de forță majoră.

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

16.6 Executarea contractului va fi suspendată pe perioada de acțiune a Forței Majore, comunicată și constatată în condițiile de mai sus, dar fără a prejudicia drepturile ce li se cuveneau Părților până la apariția acesteia, cu mențiunea că nici una din Părți nu va solicita penalități pentru întârzierile în executarea Contractului provocate de Forța Majoră. Partea care nu a îndeplinit obligația comunicării Forței Majore nu va fi exonerată de răspundere pentru prejudiciile cauzate de neexecutarea și/sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor ca urmare a evenimentului de Forță Majoră..

16.7 Dacă forța majoră acționează sau se estimează că va acționa pe o perioadă mai mare de 2 (două) luni, fiecare Parte va avea dreptul să notifice celeilalte părți încetarea deplin drept a Contractului, fără ca vreuna dintre ele să pretindă daune-interese.

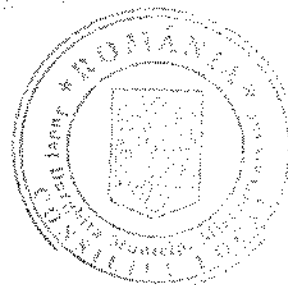
CAPITOLUL 17. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENȚINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL

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

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

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

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



CAPITOLUL 18. CONDIȚII SUSPENSIVE DE INTRARE ÎN VIGOARE A CONTRACTULUI

18.1 Următoarea condiție reprezintă condiție suspensivă de intrare în vigoare a Contractului, iar prezentul Contract va intra în vigoare la data îndeplinirii condiției de mai jos și va produce efecte numai în cazul în care:

- i. Operatorul obține Licență de traseu pentru fiecare dintre autobuzele care operează pe trasele atribuite potrivit Programului de transport al Operatorului, în termen de 5 (cinci) de la data semnării Contractului.

CAPITOLUL 19. ÎNCETAREA CONTRACTULUI

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

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

19.2 Autoritatea Contractantă are dreptul să denunțe unilateral Contractul, cu un termen de preaviz de 2 (două) luni și cu plata unei despăgubiri juste și prealabile către Operator, în cazul în care interesul național sau local o impune.

19.3 Contractul va înceta în cazul dispariției, dintr-o cauză de forță majoră, a bunurilor de retur sau a unei părți importante din acestea ori în cazul imposibilității obiective a Operatorului de a le exploata pe o perioadă mai mare de 5 (cinci) zile, prin renunțare, fără plata unei despăgubiri, sub rezerva dispozițiilor art. 16.6 din Contract.

19.4 Următoarele acte, fapte sau omisiuni ale Operatorului dau dreptul Autorității Contractante să rezilieze Contractul, cu respectarea procedurii menționate la art. 19.6 de mai jos:

- a) Neplata de către Operator a redevenței stabilite potrivit Contractului pentru o perioadă de minim 3 (trei) luni;
- b) Încălcarea de 5 (cinci) ori într-un an calendaristic a măsurilor stabilite de Autoritatea Contractantă potrivit prevederilor prezentului Contract;
- c) Operatorul nu adoptă programe de măsuri care să respecte condițiile contractuale și care să asigure atingerea indicatorilor de performanță asumați prin Contract, atunci când acest lucru este necesar potrivit prevederilor Contractului;
- d) Operatorul totalizează un număr de 5 (cinci) încălcări majore ale indicatorilor de performanță, în decursul unui an, potrivit Anexei 11;
- e) Operatorul nu asigură prestarea serviciului de transport public local în condiții de continuitate, potrivit Contractului, ori întrerupe efectuarea serviciului pentru o perioadă de cel puțin 3 (trei) zile, fără a fi incident vreun eveniment de forță majoră;
- f) Pierderea valabilității uneia sau mai multor Licențe de traseu ori a uneia sau mai multor copii conforme ale Autorizației de transport;
- g) Pierderea valabilității Licenței de transport și/sau a Autorizației de transport;
- h) Operatorul încalcă interdicția de subdelegare ori de cesionare a drepturilor și obligațiilor izvorâte din Contract;



- i) Operatorul nu asigură întreținerea corespunzătoare a bunurilor de retur ori a celor de preluare, provocându-le degradări semnificative sau încalcă restricția de înstrăinare a bunurilor de preluare pe durata Contractului;
- j) Operatorul nu constituie garanția stabilită la Capitolul 7 din Contract.

19.5 Cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel, orice notificare de încetare a Contractului va fi făcută de Autoritatea Contractantă prin transmiterea unei notificări în acest scop celeilalte Părți (**"Notificarea de încetare"**).

19.6 Înainte de transmiterea Notificării de încetare, Autoritatea Contractantă va convoca cealaltă Parte la negocieri, prin transmiterea unei notificări (**"Notificarea de negociere"**), în vederea încercării de soluționare a diferendului pe cale amiabilă. Notificarea de negociere va indica cel puțin următoarele elemente:

- i. Data și locul unde vor avea loc negocierile;
- ii. Obligațiile pretinse neîndeplinite; și
- iii. Termenul în care se așteaptă remediarea obligațiilor încălcate (termen care nu poate fi mai mic decât termenul menționat în Contract, pentru fiecare situație de neîndeplinire în parte).

19.7 Dacă Operatorul nu se prezintă la negociere, așa cum această întâlnire a fost convocată conform prezentului Contract, sau (ii) negocierea nu conduce la soluționarea diferendului, sau (iii) Operatorul nu își îndeplinește toate obligațiile pretinse a fi îndeplinite, conform celor decise în procesul de negociere, Autoritatea Contractantă are dreptul să transmită Operatorului Notificarea de încetare.

19.8 Dacă (i) Autoritatea Contractantă renunță la pretențiile din Notificarea de negociere, sau (ii) Autoritatea Contractantă nu se prezintă la negociere, Autoritatea Contractantă nu va avea dreptul să transmită o Notificare de încetare privind obligațiile menționate în Notificarea de negociere, cu excepția situației în care este reluată procedura de la art. 19.6 de mai sus.

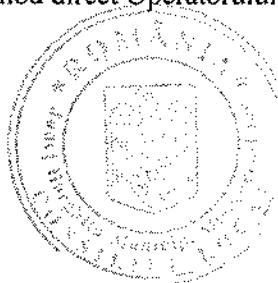
19.9 În situația în care în urma negocierilor pentru soluționarea diferendului pe cale amiabilă Părțile nu decid prin voință comună nici continuarea Contractului, nici încetarea Contractului, Autoritatea Contractantă va transmite Operatorului Notificarea de încetare și se va adresa instanței competente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

19.10 La încetarea Contractului, indiferent de motiv:

- i. Drepturile și obligațiile impuse Părților în baza Contractului vor înceta, cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel;
- ii. Operatorul va transmite de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Autorității Contractante bunurile de retur;
- iii. Autoritatea Contractantă va avea dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 30 (treizeci) zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare.

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

- i. Autoritatea Contractantă va prelua Bunurile de retur realizate de Operator în temeiul prezentului Contract, precum și pe cele în curs de realizare; și
- ii. Autoritatea Contractantă va plăti Operatorului daune-interese pentru repararea prejudiciului pe care Autoritatea Contractantă l-a cauzat în mod direct Operatorului.



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

CAPITOLUL 20. RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ

20.1 Nerespectarea dovedită de către Părți a obligațiilor contractuale prevăzute în Contract atrage răspunderea contractuală a Părții în culpă.

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

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

- i. 5.000 lei pentru neaplicarea măsurilor impuse de către Autoritatea Contractantă în termenul prevăzut, ca urmare a controalelor efectuate privind modul de executare a Contractului sau evaluării modului de realizare a operării;
- ii. 2.000 lei pentru nerespectarea altor termene prevăzute în Contract, altele decât cele de la punctul (i) de mai sus;
- iii. 10.000 lei/vehicul pentru utilizarea altor mijloace auto de transport de călători decât cele stabilite prin Contract și caietul de sarcini;
- iv. 3.000 lei pentru nerespectarea programului de vanzare a Titlurilor de călătorie prevăzut în Anexele 6.3.1., 6.3.2 și 6.3.3.
- v. 8.000 lei pentru nerespectarea condițiilor de salubritate a mijlocului de transport și a mediului (pastrarea curăteniei la capetele de traseu și în stațiile de îmbarcare/ debarcare).

20.4 Pentru orice alte prejudicii suplimentare dovedite, cauzate de încălcarea oricăror altor obligații stabilite în Contract, Partea în culpa este obligată la daune-interese, potrivit principiului reparării integrale a prejudiciului.

20.5 Răspunderea contractuală a Operatorului nu înlătură răspunderea sa contravențională care poate fi invocată în temeiul Legii.

CAPITOLUL 21. REDEFINIREA CLAUZELOR CONTRACTUALE

21.1 Orice modificare a Contractului este rezultatul acordului intervenit între Părți, exprimat într-un act adițional.

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

21.1.2 Contractul nu poate fi modificat prin act adițional în sensul introducerii în obiectul acestuia a unei activități care nu a făcut obiectul delegării gestiunii.

21.2 Modificări Unilaterale efectuate de Autoritatea Contractantă

21.2.1 Autoritatea Contractantă poate modifica unilateral orice parte a Contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă transmisă cu 1 (una) lună înainte către Operator.



21.2.2 În cazul în care modificarea unilaterală a Contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire în termen de 60 (șaizeci) de zile de la dovedirea prejudiciului. În cazul dezacordului între Părți cu privire la existența prejudiciului ori la valoarea despăgubirii, acestea vor fi stabilite de către instanța judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în nici un caz să permită Operatorului să suspende executarea obligațiilor stabilite în Contract.

21.2.3 Programul de transport menționat în Anexa 2 la prezentul contract, poate fi modificat de Autoritatea Contractantă, prin hotărârea Consiliului Local Miercurea Ciuc, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea Contractantă, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 30 (treizeci) de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Autoritatea Contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

21.3 Modificări solicitate de Operator privind Capacitatea Serviciului

21.3.1 Operatorul va avea obligația de a transmite către Autoritatea Contractantă informațiile, sesizările, analizele proprii culese în timpul implementării prezentului contract, necesare reevaluării Programului de transport din punct de vedere social și al viabilității economice a teritoriului controlat de Autoritatea Contractantă.

21.4 Alte modificări

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

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

CAPITOLUL 22. LITIGII

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

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

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

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



CAPITOLUL 23. LEGEA APLICABILĂ

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

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

23.3 În toate problemele care nu sunt prevăzute în prezentul Contract, Părțile se supun prevederilor Legii specifice în vigoare. Capitolele referitoare la drepturile și obligațiile Părților se completează cu prevederile Legii referitoare la drepturile și obligațiile în raporturile dintre autoritățile administrației publice locale și operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public de persoane.

CAPITOLUL 24. PERIOADA DE TRANZIȚIE

24.1 Primii 2 (doi) ani de derulare a prezentului contract de delegare vor fi considerați perioadă de tranziție până la implementarea în integralitate a traseelor de transport nou propuse prin studiul de oportunitate și trafic și până la efectuarea investițiilor legate de achiziția mijloacelor de transport moderne, ecologice care vor opera pe aceste noi trasee.

24.2 Perioada de Tranziție se întinde de la Data Intrării în Vigoare pe o perioadă de 2 ani și are ca scop implementarea planului de investiții care vizează modernizarea transportului public, constând în principal din achiziția de mijloace de transport moderne, ecologice.

24.3 La finalul Perioadei de Tranziție, Autoritatea Contractantă sau Operatorul pot solicita reducerea/renegocierea costului unitar pe km aprobat prin contract la finalizarea și recepționarea unor lucrări de investiții sau achiziția de vehicule/echipamente care au ca efect o influență sensibilă asupra costurilor Operatorului.

24.4 În cursul Perioadei de Tranziție, Autoritatea Contractantă va efectua toate demersurile necesare realizării investițiilor ce privesc modernizarea transportului public, constând în achiziționarea de mijloace de transport moderne, ecologice care să deservească Serviciul de transport public din Municipiul Miercurea Ciuc.

24.5 În Perioada de Tranziție se va aplica sistemul de evaluare a indicatorilor de performanță la nivelurile propuse în cadrul Anexei 11, urmând ca ulterior realizării investițiilor privind achiziția de autobuze și operarea acestora pe noile trasee propuse de transport public, să se procedeze la o revizuire a indicatorilor de performanță și raportarea lor la caracteristicile mijloacelor de transport care au făcut obiectul investițiilor de modernizare a Serviciului de transport public de către Autoritatea Contractantă.

24.6 Până la achiziția de noi mijloace de transport, indicatorii de performanță vor fi raportați la particularitățile parcului auto deja existent (vechime, grad de poluare) fără a conduce la penalități rezultate din neîndeplinirea unor condiții de mediu și calitate pe care ar trebui să le îndeplinească noile mijloace de transport achiziționate prin proiectul de investiții.

CAPITOLUL 25. ALTE CLAUCZE

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



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

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

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

Către Autoritatea Contractantă la:

*Adresa: [Piața Cetății nr. 1,
Miercurea Ciuc]*

În atenția: [...]

Fax: [...]

Către Operator la:

*Adresa: [Piața Brașovului nr. 3,
Miercurea Ciuc]*

În atenția: [...]

Fax: [...]

CAPITOLUL 26. DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

26.1 Limba care guvernează Contractul este limba română.

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

6.2 Anexele de la 1 la 18 fac parte integrantă din prezentul Contract.

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

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

AUTORITATEA CONTRACTANTĂ,

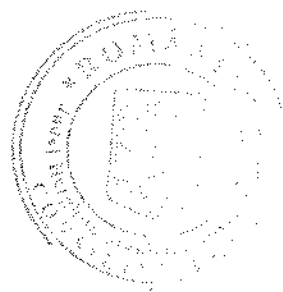
[...]

Vizat de legalitate,

OPERATOR,

[...]

Viză Juridică,



Anexe la Contract

Următoarele anexe vor constitui parte integrantă a Contractului:

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

Anexa 2 – Program de Transport

Anexa 2.1 Programul de transport

Anexa 2.2 – Program de Circulație

Anexa 3 – Programul de Investiții

Anexa 3.1 – Programul de Investiții al Operatorului

Anexa 3.2 – Programul de Investiții al Autorității Contractante

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

Anexa 4 – Bunuri Utilizate de Operator în Executarea Contractului

Anexa 4.1 – Bunuri de Retur

Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului

Anexa 4.4 – Procesul-Verbal de Predare-Preluare a Bunurilor puse la dispoziție

Anexa 5 – Mijloace de Transport

Anexa 5.1 – Cerințe Standard Pentru Mijloace de Transport

Anexa 5.2 – Lista Mijloacelor de Transport Utilizate la Prestarea PSO

Anexa 6 – Tarife de călătorie

Anexa 6.1 – Tarife de călătorie Practicate în momentul încheierii Contractului

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

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

Anexa 6.3.1 – Lista Chioscurilor

Anexa 6.3.2 – Lista Punctelor de Vânzare – Spații Comerciale

Anexa 6.3.3 – Lista Automatelor de Vânzare

Anexa 7 – Diferențele de Tarif

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

Anexa 7.2 – Modul de Acordare a Diferențelor de Tarif

Anexa 7.3.1 – Fundamentarea Anuala a Diferențelor de Tarif Pentru Protecția Socială

Anexa 7.3.2 – Fundamentarea anuala a diferențelor de tarif pentru protecția socială pentru anul

..... – formular de decont pentru diferențele de tarif

Anexa 8 – Modelele Formularelor de Decont Pentru Plata Compensației

Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatare

Anexa 9 – Costuri Eligibile Incluse în Calculul Decontării PSO și Cerințele Privind Contabilitatea Separată

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

Anexa 10.1 – Metodologia de Calcul a Costului Unitar/ Kilometru

Anexa 10.2 – Formula de Indexare a Costului Unitar/ Kilometru

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

Anexa 12 – Indicele de Satisfacție a Pasagerilor (ISP)

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

Anexa 14 – Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de Persoane prin Curse

Regulate în Municipiul Miercurea Ciuc

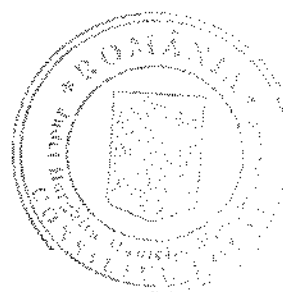


Anexa 15 – Regulament pentru Efectuarea Serviciului de Transport Public Local de Persoane
prin Curse Regulate în Municipiul Miercurea Ciuc

Anexa 16 – Politica Privind Resursele Umane și Politica Socială

Anexa 17 – Estimarea Anuala a Compensației

Anexa 18 - Redevența



Anexa 1 – Legislația cu privire la Transportul Public Local de Călători ¹

Nr. crt.	TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL
1.1.	Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
1.1.	Ordin al Ministrului Interioarelor și Reformei Administrative nr. 353/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
1.2.	Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice
1.3.	Normele metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice din 02.06.2016
1.4.	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006;
1.5.	Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
1.6.	Normă metodologică din 30/11/2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
1.7.	Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile;
1.8.	Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
1.9.	Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
1.10.	Ordonanța nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
1.11.	Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora;
1.12.	Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
1.13.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
1.14.	Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
1.15.	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;
1.16.	Normă metodologică a Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței din 27/03/2002 privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și microbuzelor utilizate pentru transporturi publice de persoane prin servicii regulate în trafic național.
1.17.	Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1
1.18.	Ordinul Ministrului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2
1.19.	Legea 287/2009 Nou Cod Civil art. 871 – 873 Dispoziții ce definesc dreptul de concesiune – drept în baza căruia se încheie Contractul de Delegare a Gestionii Transportului Public
2.1.	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
2.2.	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de Delegat de transport rutier;
2.3.	Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport
2.4.	Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
2.5.	Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor

¹ Astfel cum a fost aceasta, republicată, modificată sau completată. Toate referirile la textele de lege indicate se va înțelege ca o referire la acel text astfel cum a fost acesta modificat și/sau completat la un moment dat.



Anexa nr. 2 – Programul de Transport

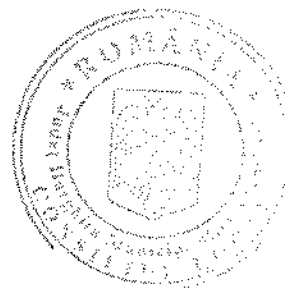
Prezentul program de transport va fi implementat integral după realizarea investițiilor constând în achiziționarea de autobuze ecologice.

Intervalele de succedare a curselor pot fi modificate în funcție de fluxul de călători sau de condițiile de trafic, la elaborarea programului anual de transport.

Linia nr.1 Rosie – Statia Multimodala – Parc Natur

Linia	Km. Planificați
LINIA 1 Rosie	15,01 km/cursă
Total Km planificați	390,26 km/zi lucrătoare
	195,13 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

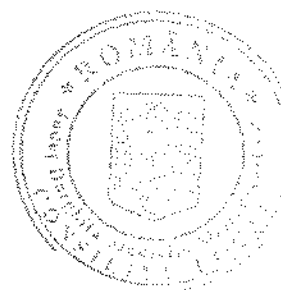
LINIA NR.	Stații/ Tur/Retur	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:					Plecări de la capetele de traseu	
				Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)						
				Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)					Prima	Ultima
Lungime Traseu	6.00- 9.00	9.00- 13.00	13.00- 14.00	14.00- 17.00	17.00- 23.00					
Linia 1 Rosie 25 stații 15.01 km lungime	TUR 1. Statia Mutimodala CL 2. Piata 3. Teatru 4. Cetatea Miko 5. Str. Bradului 6. Spitalul Jud. 7. Pasaj 8. Str. Campul Mic 9. Biserica Jigodin 10. Parcul Natur CL RETUR 11. Parcul Natur CL 12. Biserica Jigodin 13. Galeria Nagy Imre 14. Str. Campul Mic 15. Pasaj 16. Spitalul Jud. 17. Str. Bradului 18. Bd. Fratiei 19. Str. Lelicieni 20. Lic. Szekely Karoly 21. Str. Culmei 22. Korona 23. Lic. Marton Aron 24. FC Csikszereda 25. Kaufland 26. Statia Mutimodala CL	60 (30)	30 (2)	45 (2)	30 (2)	30 (2)	45 (2)	6.00	21.00	
				60 (1)	90 (1)	60 (1)	60 (1)	90 (1)	6.30	21.00



Anexa 2.2 – Programul de Circulație

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.00	6.25	6.55	19	16.15	16.40	17.10
2	6.30	6.55	7.25	20	16.45	17.10	17.40
3	7.00	7.25	7.55	21	17.15	17.40	17.10
4	7.30	7.55	8.25	22	18.00	18.25	18.55
5	8.00	8.25	8.55	23	18.45	19.10	19.40
6	8.30	8.55	9.25	24	19.30	19.55	20.25
7	9.00	9.25	9.55	25	20.15	20.40	21.10
8	9.45	10.10	10.40	26	21.00	21.25	21.55
9	10.30	10.55	11.25				
10	11.15	11.40	12.10				
11	12.00	12.25	12.55				
12	12.45	13.10	13.40				
13	13.15	13.40	14.10				
14	13.45	14.10	14.40				
15	14.15	14.40	15.10				
16	14.45	15.10	15.40				
17	15.15	15.40	16.10				
18	15.45	16.10	16.40				



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care se succed expedițiile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.30	6.55	7.25
2	7.30	7.55	8.25
3	8.30	8.55	9.25
4	9.45	10.10	10.40
5	11.15	11.40	12.10
6	12.45	13.10	13.40
7	13.45	14.10	14.40
8	14.45	15.10	15.40
9	15.45	16.10	16.40
10	16.45	17.10	17.40
11	18.00	18.25	18.55
12	19.30	19.55	20.25
13	21.00	21.25	21.55

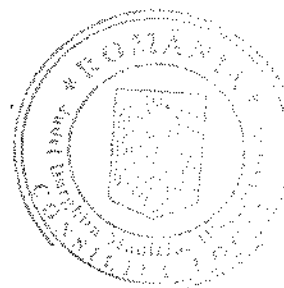


Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Linia nr.2 Galben – Statia Multimodala – Baile Jigodin

Linia	Km. Planificați
LINIA 2 Galben	14,99 km/cursă
Total Km planificați	389,74 km/zi lucrătoare
	194,87 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

LINIA NR.	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:					Plecări de la capetele de traseu	
			Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)						
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)						
			6.00- 9.00	9.00- 13.00	13.00- 14.00	14.00- 17.00	17.00- 23.00	Prima	Ultima
Linia 2 Galben 27 stații 14.99 km lungime	TUR 1. Statia Mutimodala CL 2. Piata 3. Teatru 4. Cetatea Miko 5. Str. Bradului 6. Spitalul Jud. 7. Pasaj 8. Str. Campul Mic 9. Galeria Nagy Imre 10. Str. Carierei 11. Baile Jigodin CL	60 (30)	30 (2)	45 (2)	30 (2)	30 (2)	45 (2)	6.15	21.15
	RETUR 12. Baile Jigodin CL 13. Jigodin 14. Str. Carierei 15. Galeria Nagy Imre 16. Str. Campul Mic 17. Pasaj 18. Spitalul Jud. 19. Str. Bradului 20. Bd. Fratiei 21. Str. Leliceni 22. Lic. Szekeley Karoly 23. Str. Culmei 24. Korona 25. Lic. Marton Aron 26. FC Csíkszereda 27. Kaufland 28. Statia Mutimodala CL		60 (1)	90 (1)	60 (1)	60 (1)	90 (1)		



Anexa 2.2 – Programul de Circulație

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.15	6.35	7.00	19	16.30	16.50	17.15
2	6.45	7.05	7.30	20	17.00	17.20	17.45
3	7.15	7.35	8.00	21	17.30	17.50	18.15
4	7.45	8.05	8.30	22	18.15	18.35	19.00
5	8.15	8.35	9.00	23	19.00	19.20	19.45
6	8.45	9.05	9.30	24	19.45	20.05	20.30
7	9.15	9.35	10.00	25	20.30	20.50	21.15
8	10.00	10.20	10.45	26	21.15	21.35	22.00
9	10.45	11.05	11.30				
10	11.30	11.50	12.15				
11	12.15	12.35	13.00				
12	13.00	13.20	13.45				
13	13.30	13.50	14.15				
14	14.00	14.20	14.45				
15	14.30	14.50	15.15				
16	15.00	15.20	15.45				
17	15.30	15.50	16.15				
18	16.00	16.20	16.45				



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.45	7.05	7.30
2	7.45	8.05	8.30
3	8.45	9.05	9.30
4	10.00	10.20	10.45
5	11.30	11.50	12.15
6	13.00	13.20	13.45
7	14.00	14.20	14.45
8	15.00	15.20	15.45
9	16.00	16.20	16.45
10	17.00	17.20	17.45
11	18.15	18.35	19.00
12	19.45	20.05	20.30
13	21.15	21.35	22.00



Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Linia nr.3 Verde – Statia Multimodala – Casa de Cultura Cioboteni

Linia	Km. Planificați
LINIA 3 Verde	11,89 km/cursă
Total Km planificați	404,26 km/zi lucrătoare
	154,57 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

LINIA NR.	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:					Plecări de la capetele de traseu	
			Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)						
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)					Prima	Ultima
Stații/ Tur/Retur Lungime Traseu	6.00- 9.00	9.00- 13.00	13.00- 14.00	13.00- 18.00	18.00- 23.00				
Linia 3 Verde 25 stații 11.89 km lungime	TUR 1. Statia Mutimodala CL 2. Piata 3. Posta 4. Lic. Marton Aron 5. Str. Szek II 6. Str. Minei 7. Str. Szeked 8. Biserica Franciscana 9. Str. Koves 10. Casa Cult. Cioboteni CL	60 (30)	20 (3)	40 (2)	20 (3)	20 (3)	40 (2)	6.20	21.00
	RETUR 11. Casa Cult. Cioboteni CL 12. Str. Koves 13. Str. Hetvezer 14. Str. Fesulo 15. Str. Campul Mare 16. Str. Poienii 17. Csordagyujto 18. Str. Izvor 19. Casa Cult. Toplita Ciuc 20. Str. To 21. Grup Scolar 22. Lic. Marton Aron 23. Arena Eross Zsolt 24. Piata Libertatii 25. Parohia 26. Statia Mutimodala CL		60 (1)	80 (1)	60 (1)	60 (1)	80 (1)		



Anexa 2.2 – Programul de Circulație

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.20	6.40	7.05	26	16.40	17.00	17.25
2	6.40	7.00	7.25	27	17.00	17.20	17.45
3	7.00	7.20	7.45	28	17.20	17.40	18.05
4	7.20	7.40	8.05	29	17.40	18.00	18.25
5	7.40	8.00	8.25	30	18.20	18.40	19.05
6	8.00	8.20	8.45	31	19.00	19.20	19.45
7	8.20	8.40	9.05	32	19.40	20.00	20.25
8	8.40	9.00	9.25	33	20.20	20.40	21.05
9	9.00	9.20	9.45	34	21.00	21.20	21.45
10	9.40	10.00	10.25				
11	10.20	10.40	11.05				
12	11.00	11.20	11.45				
13	11.40	12.00	12.25				
14	12.20	12.40	13.05				
15	13.00	13.20	13.45				
16	13.20	13.40	14.05				
17	13.40	14.00	14.25				
18	14.00	14.20	14.45				
19	14.20	14.40	15.05				
20	14.40	15.00	15.16				
21	15.00	15.20	15.45				
22	15.20	15.40	16.00				
23	15.40	16.00	16.25				
24	16.00	16.20	16.45				
25	16.20	16.40	17.05				



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	7.20	7.40	8.05
2	8.20	8.40	9.05
3	9.40	10.00	10.25
4	11.00	11.20	11.45
5	12.20	12.40	13.05
6	13.20	13.40	14.05
7	14.20	14.40	15.05
8	15.20	15.40	16.00
9	16.20	16.40	17.05
10	17.20	17.40	18.05
11	18.20	18.40	19.05
12	19.40	20.00	20.25
13	21.00	21.20	21.45

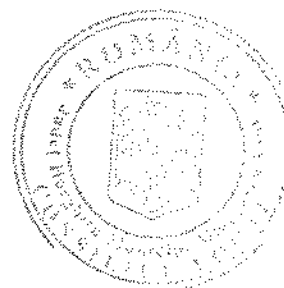


Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Linia nr.4 Mov – Statia Multimodala – Casa de Cultura Cioboteni

Linia	Km. Planificați
LINIA 4 Mov	12,43 km/cursă
Total Km planificați	459,91 km/zi lucrătoare
	161,59 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

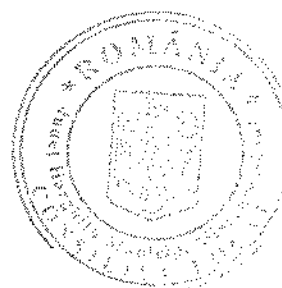
LINIA NR. Stații/ Tur/Retur Lungime Traseu	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:					Plecări de la capetele de traseu	
			Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)						
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)						
			6.00- 9.00	9.00- 12.00	12.00- 14.00	14.00- 17.00	17.00- 23.00	Prima	Ultima
Linia 4 Mov 27 stații 12.43 km lungime	TUR 1. Statia Mutimodala CL 2. Piata 3. Posta 4. Lic. Marton Aron 5. Grup Scolar 6. Str. Progresului 7. Bis. Toplita Ciuc 8. Str. Campul Mare 9. Str. Fesulo 10. Str. Hetvezer 11. Str. Kas 12. Str. Koves 13. Casa Cult. Cioboteni 14. Cioboteni Vatak 15. Cioboteni CL	60 (30)	20 (3)	30 (2)	20 (3)	20 (3)	30 (2)	6.30	21.00
	RETUR 16. Cioboteni CL 17. Cioboteni Vatak 18. Casa Cult. Cioboteni 19. Str. Koves 20. Bis. Franciscana 21. Str. Szeked 22. Str. Minei 23. Str. Szek II 24. Lic. Marton Aron 25. Arena Eross Zsolt 26. Piata Libertatii 27. Parohia 28. Statia Mutimodala CL		60 (1)	90 (1)	60 (1)	60 (1)	90 (1)	6.50	21.10



Anexa 2.2 – Programul de Circulație

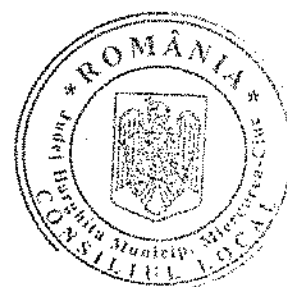
Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "Întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "Întoarcere"	Ora de sosire
1	6.30	6.50	7.15	25	15.30	15.50	16.15
2	6.50	7.10	7.35	26	15.50	16.10	16.35
3	7.10	7.30	7.55	27	16.10	16.30	16.55
4	7.30	7.50	8.15	28	16.30	16.50	17.15
5	7.50	8.10	8.35	29	17.00	17.20	17.45
6	8.10	8.30	8.55	30	17.30	17.50	18.15
7	8.30	8.50	9.15	31	18.00	18.20	18.45
8	8.50	9.10	9.35	32	18.30	18.50	19.15
9	9.10	9.30	9.55	33	19.00	19.20	19.45
10	9.40	10.00	10.25	34	19.30	19.50	20.15
11	10.10	10.30	10.55	35	20.00	20.20	20.45
12	10.40	11.00	11.25	36	20.30	20.50	21.15
13	11.10	11.30	11.55	37	21.00	21.20	21.45
14	11.40	12.00	12.25				
15	12.10	12.30	12.55				
16	12.30	12.50	13.15				
17	12.50	13.10	13.35				
18	13.10	13.30	13.55				
19	13.30	13.50	14.15				
20	13.50	14.10	14.35				
21	14.10	14.30	14.55				
22	14.30	14.50	15.15				
23	14.50	15.10	15.35				
24	15.10	15.30	15.55				



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.50	7.10	7.35
2	7.50	8.10	8.35
3	8.50	9.10	9.35
4	10.10	10.30	10.55
5	11.40	12.00	12.25
6	12.50	13.10	13.35
7	13.50	14.10	14.35
8	14.50	15.10	15.35
9	15.50	16.10	16.35
10	17.00	17.20	17.45
11	18.30	18.50	19.15
12	20.00	20.20	20.45
13	21.10	21.30	21.55

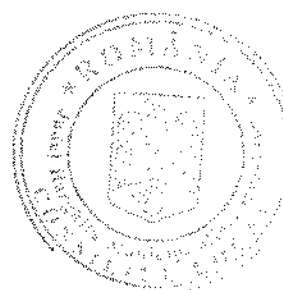


Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Linia nr.5 Albastra – Statia Multimodala – Fitod

Linia	Km. Planificați
LINIA 5 Albastra	12,32 Km/cursă
Total Km planificați	246,4 km/zi lucrătoare
	160,16 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

LINIA NR. Stații/ Tur/Retur Lungime Traseu	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:					Plecări de la capetele de traseu	
			Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)					Prima	Ultima
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)						
			6.00- 9.00	9.00- 13.00	13.00- 14.00	14.00- 18.00	18.00- 23.00		
Linia 5 Albastra 19 stații 12.32 km lungime	TUR 1. Statia Mutimodala CL 2. Piata 3. Teatru 4. Cetatea Miko 5. Bd. Fratiei 6. Suta 7. Fitod I 8. Fitod II 9. Clopotnita Fitod 10. Fitod CL	60 (30)	40 (1)	60 (1)	40 (1)	40 (1)	60 (1)	6.20	21.20
	RETUR 11. Fitod CL 12. Clopotnita Fitod 13. Fitod II 14. Fitod I 15. Suta 16. Al. Copiilor 17. Primaria 18. Patinoarul Vakar Lajos 19. Pta Koszeghy 20. Statia Mutimodala CL		60 (1)	90 (1)	60 (1)	60 (1)	90 (1)	7.00	21.30



Anexa 2.2 – Programul de Circulație

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.20	6.35	6.50	19	20.20	20.35	20.50
2	7.00	7.15	7.30	20	21.20	21.35	21.50
3	7.40	7.55	8.10				
4	8.20	8.35	7.50				
5	9.00	9.15	9.30				
6	10.00	10.15	10.30				
7	11.00	11.15	11.30				
8	12.00	12.15	12.30				
9	13.00	13.15	13.30				
10	13.40	13.55	14.10				
11	14.20	14.35	14.50				
12	15.00	15.15	15.30				
13	15.40	15.55	16.10				
14	16.20	16.35	16.50				
15	17.00	17.15	17.30				
16	17.40	17.55	18.10				
17	18.20	18.35	18.50				
18	19.20	19.35	19.50				



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	7.00	7.15	7.30
2	8.00	8.15	7.30
3	9.00	9.15	9.30
4	10.30	10.45	11.00
5	12.00	12.15	12.30
6	13.30	13.45	14.00
7	14.30	14.45	15.00
8	15.30	15.45	16.00
9	16.30	16.45	17.00
10	17.30	17.45	18.00
11	19.00	19.15	19.30
12	20.30	20.45	21.00
13	21.30	21.45	22.00



Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Linia nr.6 Maro – Statia Multimodala – Ciba

Linia	Km. Planificați
LINIA 6 Maro	12.1 km/cursă
Total Km planificați	338,8 km/zi lucrătoare
	133,1 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

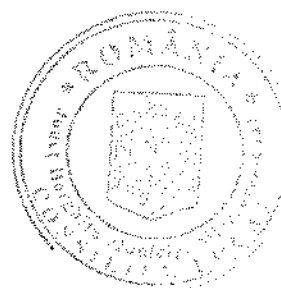
LINIA NR.	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:					Plecări de la capetele de traseu	
			Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)						
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)						
			6.00- 9.00	9.00- 12.00	12.00- 14.00	14.00- 17.00	17.00- 23.00	Prima	Ultima
Linia 6 Maro 16 stații 12.1 km lungime	TUR 1. Statia Mutimodala CL 2. Str. Salciei 3. Arta 4. Fabrica de Bere 5. Str. Poienii 6. Str. Zorilor 7. Subpadure 8. Ramificatie Ciba 9. Ciba CL	60 (30)	40 <						



Anexa 2.2 – Programul de Circulație

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.10	6.20	6.35	11	13.50	14.00	14.15
2	6.50	7.35	8.00	12	14.30	14.40	14.55
3	7.30	7.40	7.55	13	15.10	15.20	15.35
4	8.10	8.20	8.35	14	15.50	16.00	16.15
5	8.50	9.00	9.15	15	16.30	16.40	16.55
6	9.30	9.40	9.55	16	17.30	17.40	17.55
7	10.30	10.40	10.55	17	18.30	18.40	18.55
8	11.30	11.40	11.55	18	19.30	19.40	19.55
9	12.30	12.40	12.55	27	20.30	20.40	20.55
10	13.10	13.20	13.35	28	21.30	21.40	21.55



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.50	7.35	8.00
2	8.10	8.20	8.35
3	9.30	9.40	9.55
4	11.00	11.10	11.25
5	12.30	12.40	12.55
6	13.50	14.00	14.15
7	15.10	15.20	15.35
8	16.30	16.40	16.55
9	18.00	18.10	18.25
10	19.30	19.40	19.55
11	21.00	21.10	21.25



Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Linia nr.7 Negru – Statia Multimodala – Baile Harghita

Linia	Km. Planificați
LINIA 7 Negru	40,1 Km/cursă
Total Km planificați	120,03 km/zi lucrătoare
	160,04 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

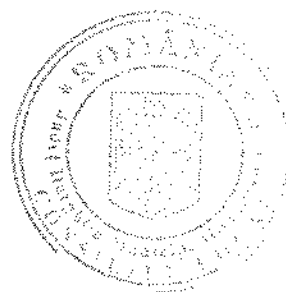
LINIA NR.	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:						Plecări de la capetele de traseu	
			Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)							
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)						Prima	Ultima
			6.00- 9.00	9.00- 13.00	13.00- 15.00	15.00- 18.00	18.00- 19.00	19.00- 23.00		
Linia 7 Negru	TUR 1. Stația Mutimodala CL 2. Str. Salciei 3. Arta 4. Fabrica de Bere 5. Str. Poienii 6. Str. Zorilor 7. Subpadure 8. Ramificație Ciba 9. Baile Harghita CL RETUR 10. Baile Harghita CL 11. Ramificație Ciba 12. Subpadure 13. Str. Zorilor 14. Str. Poienii 15. Fabrica de Bere 16. Arta 17. Stația Mutimodala CL	60 (30)	160 (1)	-	-	160 (1)	-	-	6.20	15.30
16 stații 40.1 km lungime			160 (1)	-	-	150 (1)	-	-	6.20	18.00



Anexa 2.2 – Programul de Circulație

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.20	6.55	7.35
2	9.00	9.35	10.15
3	15.30	16.05	16.45



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.20	6.55	7.35
2	9.00	9.35	10.15
3	15.30	16.05	16.45
4	18.00	18.35	19.15

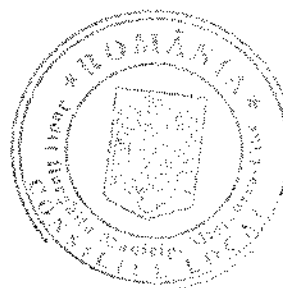


Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Linia nr.8 Portocaliu – Statia Multimodala – Str. Bailor

Linia	Km. Planificați
LINIA 8 Portocaliu	9,57 Km/cursă
Total Km planificați	133,98 km/zi lucrătoare
	105,27 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

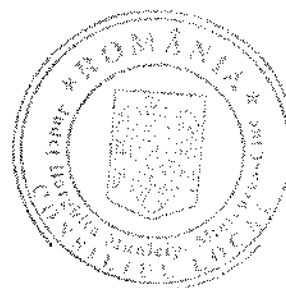
LINIA NR.	Stații/ Tur/Retur Lungime Traseu	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:					Plecări de la capetele de traseu	
				Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)						
				Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)					Prima	Ultima
6.00- 9.00	9.00- 12.00	13.00- 14.00	14.00- 16.00	16.00- 23.00						
Linia 8 Portocaliu 19 stații 9.57 km lungime	TUR		60 (30)	60	90	60	60	90	6.00	22.00
	1. Stația Mutimodala CL 2. Str. Salciei 3. Arta 4. Fabrica de Bere 5. Str. Poienii 6. Str. Zorilor 7. Elit Romania 8. DPD Romania 9. Str. Salcam 10. Str. Bailor CL			(1)	(1)	(1)	(1)	(1)		
	RETUR			60	90	90	90	90	7.00	22.00
	11. Str. Bailor CL 12. Str. Obor 13. Str. Salcam 14. DPD Romania 15. Elit Romania 16. Str. Zorilor 17. Str. Poienii 18. Fabrica de Bere 19. Arta 20. Stația Mutimodala CL			(1)	(1)	(1)	(1)	(1)		



Anexa 2.2 – Programul de Circulație

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.00	6.15	6.30	13	20.30	20.45	21.00
2	7.00	7.15	7.30	14	22.00	22.15	22.30
3	8.00	8.15	8.30				
4	9.00	9.15	9.30				
5	10.00	10.15	10.30				
6	11.30	11.45	12.00				
7	13.00	13.15	13.30				
8	14.00	14.15	14.30				
9	15.00	15.15	15.30				
10	16.00	16.15	16.30				
11	17.30	17.45	18.00				
12	19.00	19.15	19.30				



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	7.00	7.15	7.30
2	8.00	8.15	8.30
3	9.00	9.15	9.30
4	10.30	10.45	11.00
5	12.00	12.15	12.30
6	13.30	13.45	15.00
7	15.00	15.15	15.30
8	16.30	16.45	17.00
9	19.00	19.15	19.30
10	20.30	20.45	21.00
11	22.00	22.15	22.30

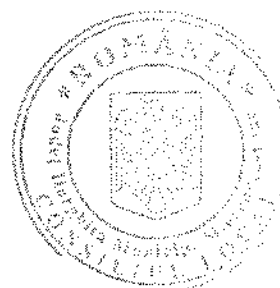


Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Linia nr.9 Alb – Statia Multimodala – Cart. Szecseny

Linia	Km. Planificați
LINIA 9 Alb	12,53 Km/cursă
Total Km planificați	175,42 km/zi lucrătoare
	137,83 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

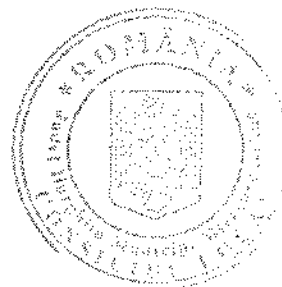
LINIA NR. Stații/ Tur/Retur Lungime Traseu	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:					Plecări de la capetele de traseu	
			Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)						
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)						
			6.00- 9.00	9.00- 12.00	12.00- 14.00	14.00- 17.00	17.00- 23.00	Prima	Ultima
Linia 9 Alb 23 stații 12.53 km lungime	TUR 1. Statia Mutimodala CL 2. Str. Salciei 3. Arta 4. Fabrica de Bere 5. Str. Poienii 6. Str. Zorilor 7. Eliit Romania 8. DPD Romania 9. Str. Salcam 10. Str. Bailor 11. Baile Miercurea Ciuc 12. Cart. Szecseny CL	60 (30)	60 (1)	90 (1)	60 (1)	60 (1)	90 (1)	6.30	22.00
	RETUR 13. Cart. Szecseny CL 14. Baile Miercurea Ciuc 15. Str. Bailor 16. Str. Obor 17. Str. Salcam 18. DPD Romania 19. Eliit Romania 20. Str. Zorilor 21. Str. Poienii 22. Fabrica de Bere 23. Arta 24. Statia Mutimodala CL		60 (1)	90 (1)	90 (1)	90 (1)	90 (1)	7.30	21.00



Anexa 2.2 – Programul de Circulație

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.30	6.55	7.20
2	7.30	7.55	8.20
3	8.30	8.55	9.20
4	9.30	9.55	10.20
5	11.00	11.25	11.50
6	12.30	12.55	13.20
7	13.30	13.55	14.20
8	14.30	14.55	15.20
9	15.30	15.55	16.20
10	16.30	16.55	17.20
11	17.30	17.55	18.20
12	19.00	19.25	19.50
13	20.30	20.55	21.20
14	22.00	22.25	22.55



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	7.30	7.55	8.20
2	8.30	8.55	9.20
3	9.30	9.55	10.20
4	11.00	11.25	11.50
5	12.30	12.55	13.20
6	14.00	14.25	14.50
7	15.30	15.55	16.20
8	16.30	16.55	17.20
9	18.00	18.25	18.50
10	19.30	19.55	20.20
11	21.00	21.25	21.55

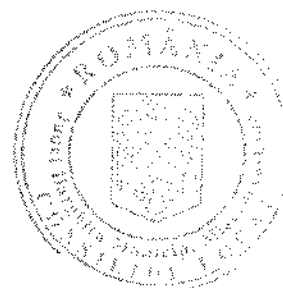


Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Linia nr.1 Interioara – Statia Multimodala – Str. Culmei

Linia	Km. Planificați
LINIA 1 Interioara	6,53 Km/cursă
Total Km planificați	620,35 km/zi lucrătoare
	287,32 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

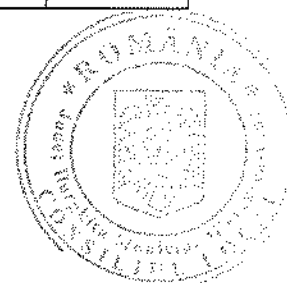
LINIA NR.	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:					Plecări de la capetele de traseu	
			Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)						
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)					Prima	Ultima
Stații/ Tur/Retur	Lungime	Traseu	6.00- 9.00	9.00- 13.00	13.00- 14.00	14.00- 17.00	17.00- 23.00		
Linia 1	Circuit 1. Statia Mutimodala CL 2. Piata 3. Kaufland 4. FC Csikszereda 5. Lic. Marton Aron 6. Arena Eross Zsolt 7. Pta Libertatii 8. Posta 9. Bis. Sf. Augustin 10. Str. Culmei 11. Lic. Szekely Karoly 12. Str. Muller Laszlo 13. Al. Copiilor 14. Primarie 15. Patinoarul Vakar Lajos 16. Statia Mutimodala CL	60 (30)	7 (4)	15 (2)	7 (4)	7 (4)	15 (2)	6.00	21.30
Interioara									
15 stații									
6.53 km lungime									
			15 (2)	30 (1)	15 (2)	15 (2)	30 (1)	6.15	21.30



Anexa 2.2 – Programul de Circulație

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care succed expedierile	Ora plecarea	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care succed expedierile	Ora plecarea	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.00	6.10	6.20	36	11.45	11.55	12.05
2	6.07:30	6.17:30	6.27:30	37	12.00	12.10	12.20
3	6.15	6.25	6.35	38	12.15	12.25	12.35
4	6.22:30	6.32:30	6.42:30	39	12.30	12.40	12.50
5	6.30	6.40	6.50	40	12.45	12.55	13.05
6	6.37:30	6.47:30	6.27:30	41	13.00	13.10	13.20
7	6.45	6.55	7.05	42	13.07:30	13.17:30	13.27:30
8	6.52:30	7.12:30	6.42:30	43	13.15	13.25	13.35
9	7.00	7.10	7.20	44	13.22:30	13.32:30	13.42:30
10	7.07:30	7.17:30	7.27:30	45	13.30	13.40	13.50
11	7.15	7.25	7.35	46	13.37:30	13.47:30	13.57:30
12	7.22:30	7.32:30	7.42:30	47	13.45	13.55	14.05
13	7.30	7.40	7.50	48	13.52:30	14.02:30	14.12:30
14	7.37:30	7.47:30	7.27:30	49	14.00	14.10	14.20
15	7.45	7.55	8.05	50	14.07:30	14.17:30	14.27:30
16	7.52:30	8.02:30	8.12:30	51	14.15	14.25	14.35
17	8.00	8.10	8.20	52	14.22:30	14.32:30	14.42:30
18	8.07:30	8.17:30	8.27:30	53	14.30	14.40	14.50
19	8.15	8.25	8.35	54	14.37:30	14.47:30	14.57:30
20	8.22:30	8.32:30	8.42:30	55	14.45	14.55	15.05
21	8.30	8.40	8.50	56	14.52:30	15.02:30	15.12:30
22	8.37:30	8.47:30	8.57:30	57	15.00	15.10	15.20
23	8.45	8.55	9.05	58	15.07:30	15.17:30	14.27:30
24	8.52:30	8.02:30	9.12:30	59	15.15	15.25	15.35
25	9.00	9.10	9.20	60	15.22:30	15.32:30	15.42:30
26	9.15	9.25	9.35	61	15.30	15.40	15.50
27	9.30	9.40	9.50	62	15.37:30	15.47:30	15.57:30
28	9.45	9.55	10.05	63	15.45	15.55	16.05
29	10.00	10.10	10.20	64	15.52:30	16.02:30	16.12:30
30	10.15	10.25	10.35	65	16.00	16.10	16.20
31	10.30	10.40	10.50	66	16.07:30	16.17:30	16.27:30
32	10.45	10.55	11.05	67	16.15	16.25	16.35
33	11.00	11.10	11.20	68	16.22:30	16.32:30	16.42:30
34	11.15	11.25	11.35	69	16.30	16.40	16.50
35	11.30	11.40	11.50	70	16.37:30	16.47:30	16.57:30

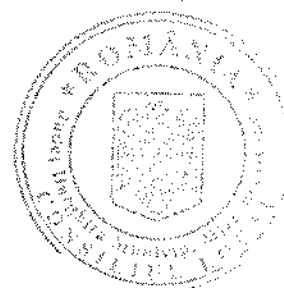


Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
71	16.45	16.55	17.05	85	19.00	19.10	19.20
72	16.52:30	17.02:30	17.12:30	86	19.15	19.25	19.35
73	17.00	17.10	17.20	87	19.30	19.40	19.50
74	17.07:30	17.17:30	17.27:30	88	19.45	19.55	20.05
75	17.15	17.25	17.35	89	20.00	20.10	20.20
76	17.22:30	17.32:30	17.42:30	90	20.15	20.25	20.35
77	17.30	17.40	17.50	91	20.30	20.40	20.50
78	17.37:30	17.47:30	17.57:30	92	20.45	20.55	21.05
79	17.45	17.55	18.05	93	21.00	21.10	21.20
80	17.52:30	18.02:30	18.12:30	94	21.15	21.25	21.35
81	18.00	18.10	18.20	95	21.30	21.40	21.50
82	18.15	18.25	18.35				
83	18.30	18.40	18.50				
84	18.45	18.55	19.05				



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.15	6.25	6.35	33	16.30	16.40	16.50
2	6.30	6.40	6.50	34	16.45	16.55	17.05
3	6.45	6.55	7.05	35	17.00	17.10	17.20
4	7.00	7.10	7.20	36	17.30	17.40	17.50
5	7.15	7.25	7.35	37	18.00	18.10	18.20
6	7.30	7.40	7.50	38	18.30	18.40	18.50
7	7.45	7.55	8.05	39	19.00	19.10	19.20
8	8.00	8.10	8.20	40	19.30	19.40	19.50
9	8.15	8.25	8.35	41	20.00	20.10	20.20
10	8.30	8.40	8.50	42	20.30	20.40	20.50
11	8.45	8.55	9.05	43	21.00	21.10	21.20
12	9.00	9.10	9.20	44	21.30	21.40	21.50
13	9.30	9.40	9.50	45			
14	10.00	10.10	10.20	46			
15	10.30	10.40	10.50	47			
16	11.00	11.10	11.20	48			
17	11.30	11.40	11.50	49			
18	12.00	12.10	12.20	50			
19	12.30	12.40	12.50	51			
20	13.00	13.10	13.20	52			
21	13.30	13.40	13.50	53			
22	13.45	13.55	14.05	54			
23	14.00	14.10	14.20	55			
24	14.15	14.25	14.35	56			
25	14.30	14.40	14.50	57			
26	14.45	14.55	15.05	58			
27	15.00	15.10	15.20	59			
28	15.15	15.25	15.35	60			
29	15.30	15.40	15.50	61			
30	15.45	15.55	16.05	62			
31	16.00	16.10	16.20	63			
32	16.15	16.25	16.35	64			



Anexa nr. 2 – Programul de Transport

Linia nr.2 Interioara – Statia Multimodala – Str. Porumbeilor

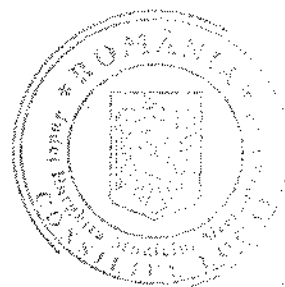
Linia	Km. Planificați
LINIA 2 Interioara	7,64 Km/cursă
Total Km planificați	534,8 km/zi lucrătoare
	175,72 km/zi de weekend și sărbători legale

- I. Program normal – pe tot parcursul anului
- II. Program de vară (vacanță) – nu este cazul
- III. Program de noapte – nu se asigură
- IV. Program la evenimente speciale – nu se asigură



Anexa 2.1. – Programul de Transport pentru anul

LINIA NR.	Traseul	Capacitate (număr locuri)	INTERVAL DE SUCCEDARE A CURSELOR:					Plecări de la capetele de traseu	
			Zilele 1-5: luni-vineri (Zilele 6-7: sâmbătă – duminică)						
			Numărul de Mijloace de Transport: zilele 1-5 (6-7)						
Stații/ Tur/Retur			6.00- 9.00	9.00- 13.00	13.00- 14.00	14.00- 18.00	18.00- 23.00	Prima	Ultima
Lungime									
Traseu									
Linia	Circuit	60 (30)	10	20	10	10	20	6.05	21.15
2	1. Statia Mutimodala CL		(3)	(2)	(3)	(3)	(1)		
Interioara	2. Piata								
	3. Teatru								
	4. Sc. Gen. Petofi Sandor								
	5. Str. Porumbeilor								
	6. Str. Muller Laszlo								
	7. Al. Copiilor								
	8. Str. Bradului								
	9. Al. Narciselor								
	10. Str. Ciocarliei								
	11. Str. Leliceni								
	12. Lc. Szekeley Karoly								
	13. Str. Culmei								
	14. Korona								
	15. Lic. Marton Aron								
	16. FC Csikszereda								
	17. Bd. Timisoarei								
	18. Pta Libertatii		30	60	40	30	50	6.15	21.15
	19. Parohia		(1)	(1)	(1)	(1)	(1)		
20. Statia Mutimodala CL									



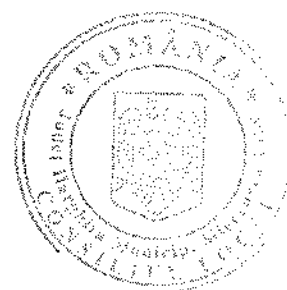
Anexa 2.2 – Programul de Circulație

Anexa nr. 2.2.1 – Programul de circulație în zilele 1-5 (zile lucrătoare)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.05	6.15	6.25	36	13.55	14.05	14.15
2	6.15	6.25	6.35	37	14.05	14.15	14.25
3	6.25	6.35	6.45	38	14.15	14.25	14.35
4	6.35	6.45	6.55	39	14.25	14.35	14.45
5	6.45	6.55	7.05	40	14.35	14.45	14.55
6	6.55	7.05	7.15	41	14.45	14.55	15.05
7	7.05	7.15	7.25	42	14.55	15.05	15.15
8	7.15	7.25	7.35	43	15.05	15.15	15.25
9	7.25	7.35	7.45	44	15.15	15.25	15.35
10	7.35	7.45	7.55	45	15.25	15.35	15.45
11	7.45	7.55	8.05	46	15.35	15.45	15.55
12	7.55	8.05	8.15	47	15.45	15.55	16.05
13	8.05	8.15	8.25	48	15.55	16.05	16.15
14	8.15	8.25	8.35	49	16.05	16.15	16.25
15	8.25	8.35	8.45	50	16.15	16.25	16.35
16	8.35	8.45	8.55	51	16.25	16.35	16.45
17	8.45	8.55	9.05	52	16.35	16.45	16.55
18	8.55	9.05	9.15	53	16.45	16.55	17.05
19	9.15	9.25	9.35	54	16.55	17.05	17.15
20	9.35	9.45	9.55	55	17.05	17.15	17.25
21	9.55	10.15	10.25	56	17.15	17.25	17.35
22	10.15	10.25	10.35	57	17.25	17.35	17.45
23	10.35	10.45	10.55	58	17.35	17.45	17.55
24	10.55	11.05	11.15	59	17.45	17.55	18.05
25	11.15	11.25	11.35	60	17.55	18.05	18.15
26	11.35	11.45	11.55	61	18.15	18.25	18.35
27	11.55	12.05	12.15	62	18.35	18.45	18.55
28	12.15	12.25	12.35	63	18.55	19.05	19.15
29	12.35	12.45	12.55	64	19.15	19.25	19.35
30	12.55	13.05	13.15	65	19.35	19.45	19.55
31	13.05	13.15	13.25	66	19.55	20.05	20.15
32	13.15	13.25	13.35	67	20.15	20.25	20.35
33	13.25	13.35	13.45	68	20.35	20.45	20.55
34	13.35	13.45	13.55	69	20.55	21.05	21.15



35	13.45	13.55	14.05	70	21.15	21.25	21.35
----	-------	-------	-------	----	-------	-------	-------



Anexa nr. 2.2.2. – Programul de circulație în zilele 6-7 (zile de weekend și sărbători legale)

Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire	Ordinea în care se succed expedierile	Ora plecare	Ora de atingere a punctului de "întoarcere"	Ora de sosire
1	6.15	6.25	6.35	22	20.45	20.55	21.05
2	6.45	6.55	7.05	23	21.15	21.25	21.35
3	7.15	7.25	7.35	24			
4	7.45	7.55	8.05	25			
5	8.15	8.25	8.35	26			
6	8.45	8.55	9.05	27			
7	9.35	9.45	9.55	28			
8	10.35	10.45	10.55	29			
9	11.35	11.45	11.55	30			
10	12.35	12.45	12.55	31			
11	13.15	13.25	13.35	32			
12	13.55	14.05	14.15	33			
13	14.35	14.45	14.55	34			
14	15.15	15.25	15.35	35			
15	15.45	15.55	16.05	36			
16	16.15	16.25	16.35	37			
17	16.45	16.55	17.05	38			
18	17.25	17.35	17.45	39			
19	18.15	18.25	18.35	40			
20	19.05	19.15	19.25	41			
21	19.55	20.05	20.25	42			



Anexa 3 – Programul de Investiții

Anexa 3.1 – Programul de Investiții al Operatorului

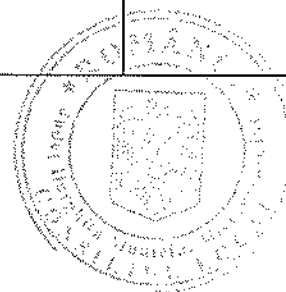
Denumire Proiect	Descriere Proiect	Valoarea Estimată (RON)					Data Incepere	Data Finalizare	Sursa de Finanțare	Tipul de bun (de retur, de preluare, proprii ale operator.)
		[an1]	[an2]	[...]	[an final]	Total				

Investițiile operatorului vor viza:

- Dotarea cu aparatură de calcul pentru funcționarea serviciului
- Dotarea cu echipamente și aparatură pentru infrastructura de garare.

Anexa 3.2 – Programul de Investiții al Autorității Contractante

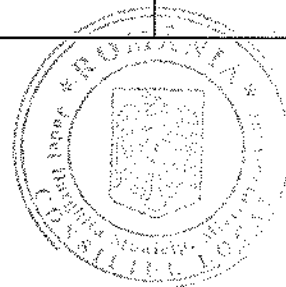
DENUMIRE PROIECT	DESCRIERE PROIECT	DURATA	DATA INCEPERE	DATA FINALIZARE	SURSA DE FINANȚARE
Achiziționare de autobuze ecologice pentru transportul public de călători în municipiul Miercurea Ciuc	În conformitate cu studiul de oportunitate elaborat în acest scop	1 AN	2020	2020	POR 4.1
Modernizarea și Reconfigurarea Autogării Miercurea Ciuc	Modernizarea și Reconfigurarea Autogării Miercurea Ciuc prin reconfigurarea și modernizarea stației de transport public local/zonal de călători (autogării). În urma implementării proiectului autogara va deveni o stație modernă de transfer intermodal între traseele diferitelor moduri de transport public și / sau între transportul public local și alte moduri de transport, precum și stații capăt de linie dinspre limita administrativă a municipiului reședință de județ care va funcționa ca punct intermodal de transfer al pasagerilor la transportul public local/zonal, în condițiile existenței/creării și a altor investiții complementare. Investiția va fi corelată cu realizarea de trasee ale mijloacelor de transport public	2 ANI	2019	2021	POR 4.1



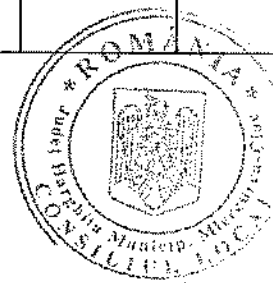
	ce încep de la stația capăt de linie (autogară) și se continuă până în zona centrală a municipiului, puncte de închiriere sau parcare de biciclete, piste pentru biciclete, în vederea contribuției la evitarea aglomerării traficului rutier, datorate intrării vehiculelor, altele decât cele aferente transportului public urban de călători, în zona centrală a municipiului Miercurea Ciuc. Stațiile de transport public de călători intermodal realizat va avea o serie de facilități: adăposturi pentru călători, mobilier urban, puncte de vânzare bilete/carduri, automate de bilete/carduri, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică, platforme de îmbarcare/debarcare călători, facilități pentru parcare a bicicletelor. De asemenea în cadrul proiectului va fi realizată un depou pentru autobuzele transportului public local de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă. Se propune construirea unui depou / autobază utilizat pentru sistemele de transport public local de călători. Va fi modernizată și extinsă spațiul de garare/parcare a mijloacelor de transport din incinta depoului/autobazei, vor fi create de stații de alimentare cu combustibil pentru autobuzele achiziționate și vor fi achiziționate mașini-unelte și echipamente de diagnostic pentru atelierele interne de reparații ale mijloacelor de transport public; Activitățile propuse în cadrul proiectului (Modernizarea și Reconfigurarea Autogării Miercurea Ciuc) sunt activități eligibile în cadrul Activității nr. 6. Și 7., O.S. 4.1. al POR.				
Reabilitarea străzilor Kossuth Lajos, Harghita, Timișoarei, Lunca Mare	Reconfigurarea și Reabilitarea Str.Kossuth Lajos, Harghita, Timișoarei, Lunca Mare, deservite de transport public de călători prin , construirea benzilor / benzii dedicate separate pentru transportul public de călători, a construirii /modernizării/extinderii traseelor/pistelor pentru pietoni și biciclete, inclusiv a construirii/modernizării/reabilitării părții carosabile a infrastructurii rutiere. Pistele pentru biciclete, benzile separate pentru transportul public și zonele pietonale vor fi	2 ANI	2019	2021	POR 4.1



	rezervate acestor tipuri de transport (pentru fiecare tip în parte), precum și vor fi separate și/sau protejate, după caz, de circulația celorlalte categorii / tipuri de transport. Se propune amplasarea de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor de pietoni, creare de facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzatori sau hipoacuzici. De asemenea vor fi reabilitate sistemele de utilități publice, inclusiv iluminatul public. Activitățile propuse în cadrul proiectului sunt activități eligibile în cadrul Activității nr. 10, O.S. 4.1. al POR.				
Reconstruirea și Reconfigurarea pasajului CF și a nodurilor aferente, deservită de transportul public de călători.	Reconstruirea și Reconfigurarea pasajului CF și a nodurilor aferente, deservită de transportul public de călători prin reconstruirea și reconfigurarea pasajului suprateran care face parte din infrastructura rutieră utilizată prioritar de transportul public de călători din zona de vest a municipiului. Acest pasaj și nodurile fac parte dintr-un proiect mai amplu, de realizare a unui traseu sigur, rapid pentru transportul public și cel nemotorizat, care va lega partea de vest a municipiului (inclusiv zona industrială Vest cu centru municipiului. În cadrul acestui pasaj pe parcursul reconfigurării vor fi realizate inclusiv piste/trasee pentru pietoni și biciclete, asigurând astfel un traseu continuu din zona industrială Vest până în centrul municipiului respectiv cu rețeaua de piste pentru biciclete existente în municipiu. Activitățile propuse în cadrul proiectului (Reconstruirea și Reconfigurarea pasajului CF și a nodurilor aferente, deservită de transportul public de călători prin reconstruirea și reconfigurarea pasajului suprateran care face parte din infrastructura rutieră utilizată prioritar de transportul public de călători din zona de vest a municipiului. Acest pasaj și nodurile fac parte dintr-un proiect mai amplu, de realizare a unui traseu sigur, rapid pentru transportul public și cel nemotorizat, care va lega partea de vest a municipiului (inclusiv zona industrială Vest cu centru municipiului) sunt activități eligibile în cadrul Activității nr. 11, O.S. 4.1. al POR.	2 ANI	2019	2021	POR 4.1



Sistem de management al traficului în municipiul Miercurea Ciuc	Acest proiect include crearea unui sistem de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme de transport inteligente: Sisteme de monitorizare video CCTV, mai ales în intersecții traversate de rutele de TP; Sisteme de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, ce poate asigura prioritizarea mijloacelor de transport în intersecțiile semnalizate/semaforizate; Sisteme de localizare a mijloacelor de transport public urban și de managementul flotei (prin GPS, AVL, etc.); Sisteme de informare în timp real a pasagerilor, amplasate în mijloacele de transport în comun și/sau în stațiile de transport public; „e-ticketing” Crearea de aplicații software pentru informarea în timp real a utilizatorilor asupra programului mijloacelor de transport în comun; Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor; Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware, precum și lucrări punctuale de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor; Sistem de parcuri „inteligente”- urmărirea gradului de ocupare a parcarilor, semnalizarea locurilor de parcare libere în sistem	3 ANI	2019	2022	POR 4.1
Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate nemo-torizată și creșterea siguranței în str. Harghita din Municipiul M-Ciuc	Str. Harghita (partea situată între pasajul CF și limita intravilanului) este o stradă intens circulată, care nu dispune de piste pentru biciclete și de trotuare. Astfel se propune construirea facilităților necesare deplasărilor velo și pietonale în această zonă a municipiului. Activitățile propuse în cadrul proiectului (construire de piste pentru biciclete și de trotuare) sunt activități eligibile în cadrul Activității nr.B2 și B4, O.S. 4.1. al POR.	3 ANNI	2019	2022	POR 4.1



Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate nemotorizată și creșterea siguranței în zona Căii Ferate	Acest proiect include construirea unui pasaj supratran pentru bicicliști și pietoni (cu piste pentru biciclete și pentru pietoni) peste calea ferată și strada Brașovului, pentru a asigura o accesibilitate mai bună dintre partea centrală a municipiului și zona vestică, amplasată la vest de linia CFR Brașov – Deda, care traversează municipiul. Pasajul va fi construit în zona Gării CFR / Autogării, str. Brașovului. Pe lângă acest pasaj propus, în cadrul proiectului vor fi realizate legături cu piste de biciclete existente în zonă precum și legături pietonale. Realizarea acestui pasaj este de o importanță deosebită pentru mobilitatea din municipiu, datorită faptului că în prezent există un singur pasaj peste calea ferată care este supraaglomerat, iar pasajul subteran din zona Gării CFR nu poate fi folosit, iar modernizarea acestuia nu este posibilă din cauza dreptului de proprietate (al CFR). Activitățile propuse în cadrul proiectului (construirea unui pasaj supratran pentru bicicliști și pietoni (cu piste pentru biciclete și pentru pietoni) peste calea ferată, pentru a asigura o accesibilitate mai bună dintre partea centrală a municipiului și zona vestică, amplasată la vest de linia CF Brașov – Deda, care traversează municipiul și a legăturilor velo și pietonale cu sistemul de piste pentru biciclete și pietonal) este activitate eligibilă în cadrul Activității nr.B2 și B4, O.S. 4.1. al POR.	3 ANI	2019	2022	POR 4.1
Amenajare stații de transport public local	Asigurarea opririi autobuzelor transportului public local și îmbarcarea-debarcarea pasagerilor	1 AN	2019	2020	buget local

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

Se va realiza având în vedere prevederile Anexei 3.1.



Anexa 4 – Bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului

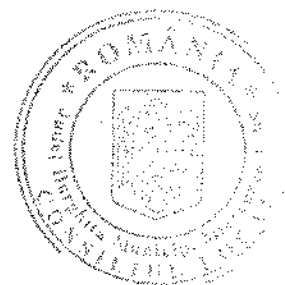
Anexa 4.1 – Bunuri de Retur

Bunuri de retur sunt bunurile puse la dispoziție de către Autoritatea Contractantă către Operator în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public nou create sau existente și modernizate/dezvoltate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau de stat, *precum* și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Autorității Contractante;



4.1.1 Bunuri puse la dispoziție

Nr. crt.	Clasificare	Denumire imobilizări corporale	Număr inventar la Autoritatea Contractantă	Data intrării	Data punerii în funcțiune	Durata ani	Valoare de inventar	Cantitate scip. faptic	Valoare amortizată	Valoarea ramasa la data de /./...
1	Bun imobil	Adăpost călător din str. Sadoveanu	G10001	01.08.2011	31.01.1974	40	42400.00	1		
2	Bun imobil	Clădire AUTOGARĂ din str. Brașovului nr. 3	K1203	02.05.2011	18.04.2011	32	2426880.00	1		
3	Bun imobil	Teren aferent Autogaara str. Brașovului nr. 3	K1204	02.05.2011	18.04.2011	0	1645600.00	1		
4	Bun imobil	Platforma betonată la autogară, str. Brașovului nr. 3	K1205	02.05.2011	18.04.2011	20	316260.00	1		
5	Bun imobil	Împrejmuire la autogara str. Brașovului nr. 3	K1206	02.05.2011	18.04.2011	8	5020.00	1		
6	Bun imobil	Canalizare pluvială la autogara str. Brașovului nr. 3	K1207	02.05.2011	18.04.2011	32	41650.00	1		
Total secție							4477810.00			

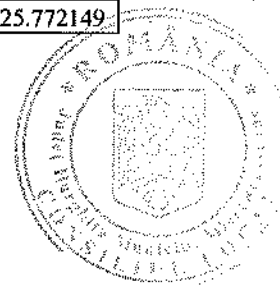


Bunurile proprietate publică așa cum sunt prezentate în această anexă și care sunt puse la dispoziția Operatorului spre a fi utilizate în cadrul prezentului Contract, sunt inventariate anual și sunt înregistrate distinct, în afara bilanțului de către Operator. Lista stațiilor

Nr. crt..	DENUMIRE	CURSE	INDICATOR STAȚIE	Y	X
1	Gara CFR	1,2,3,4,5,6,7	Afișaj electronic	46.359638	25.794833
2	Pieții	1,2,3,4,5,	Afișaj electronic	46.361778	25.798765
3	Csiki Játékszin	1,2,5	Afișaj electronic	46.358675	25.802844
4	Cetatea Mikó	1,2,5,	Afișaj electronic	46.355901	25.803422
5	Str. Bradului	1,2,	X	46.352508	25.807583
6	Str. Bradului R	1,2,	X	46.352126	25.807829
7	Spitalul Județean	1,	X	46.348907	25.809372
8	Pasaj	1,2,	X	46.348391	25.804540
9	Pasaj R	1,2,	X	46.347646	25.804400
10	Str. Câmpul Mic	1,2,	X	46.343774	25.804603
11	Str. Câmpul Mic R	1,2,	X	46.343631	25.804801
12	Biserica Jigodin	1,		46.342567	25.811438
13	Biserica Jigodin R	1,		46.342372	25.811011
14	Cap linie Cartierul Natur	1,		46.343958	25.826567
15	Galeria Nagy Imre	2,	X	46.339645	25.807041
16	Galeria Nagy Imre R	1,2,	X	46.340244	25.806872
17	B-dul Frăției	1,	X	46.355064	25.810286
18	Str. Lelicești	1,	X	46.358987	25.812213
19	Grup școlar Székely Károly	1,	X	46.362993	25.811380
20	Str. Culmei	1,	X	46.365740	25.809945
21	Liceul Márton Áron R	1,2,3,4,	X	46.367286	25.806025
22	Liceul Márton Áron	4,	X	46.367104	25.805869
23	B-dul Timișoarei	1,3,	X	46.365419	25.798802
24	P-ța Libertății	1,3,	X	46.363369	25.801334
25	Parohia Sfânta Cruce	1,3,4,	X	46.361788	25.798242
26	Str. Sălciei	1,3,4,5,6,7,	X	46.362507	25.794293
27	Str. Carierei	2,	X	46.336476	25.809618
28	Str. Carierei R	2,	X	46.336353	25.809772
29	Cap linie Băile Jigodin	2,		46.325272	25.816020
30	Pasaj CFR	2,	X	46.331397	25.813375
31	Primăria	2,5,	X	46.355592	25.803800
32	Poșta	2,3,4,	Afișaj electronic	46.362452	25.805666
33	Poșta R	4,	X	46.362638	25.805219
34	Kaufland	2,	X	46.365566	25.797623
35	Autogară	2,		46.361977	25.792121
36	Str. Szék II.	3,	X	46.371627	25.811195
37	Str. Szék II. R	4,	X	46.371185	25.810282
38	Str. Minei	3,	X	46.374509	25.816001
39	Str. Minei R	4,	X	46.374989	25.816686
40	Str. Széked	3,	X	46.377731	25.821504
41	Str. Széked R	4,	X	46.377839	25.821819
42	Biserica Franciscană	3,	X	46.379247	25.826041



Nr. crt..	DENUMIRE	CURSE	INDICATOR STAȚIE	Y	X
43	Biserica Franciscană R	4,	X	46.379897	25.826794
44	Str. Pietroasa	3,4,		46.381683	25.829944
45	Str. Pietroasa R	3,4,		46.381796	25.830097
46	Casa de cultură Cioboteni	3,4,		46.384249	25.833540
47	Casa de cultură Cioboteni R	3,4,		46.384290	25.833362
48	Cioboteni Vatac	4,		46.385482	25.839336
49	Cioboteni Vatac R	4,		46.385879	25.840302
50	Cap de linie Cioboteni	4,		46.385299	25.842482
51	Ferencesek R	3,		46.381728	25.824284
52	Ferencesek	4,	X	46.381755	25.824183
53	Str. Hétvezér	3,		46.381029	25.817303
54	Str. Hétvezér R	4,	X	46.381086	25.817243
55	Fésülő	3,		46.379858	25.812421
56	Fésülő R	4,	X	46.379925	25.812368
57	Str. Câmpul Mare	3,		46.377862	25.805432
58	Str. Câmpul Mare R	4,	X	46.378152	25.806155
59	Str. Poienii I	3,	X	46.380873	25.798974
60	Csordagyűjtő	3,	X	46.378283	25.793580
61	Str. Izvor	3,	X	46.378418	25.796504
62	Casa de cultură Toplița Ciuc	3,	X	46.376275	25.800977
63	Str. Lacului	3,	X	46.373906	25.802495
64	Grup Școlar	3,	X	46.370863	25.804731
65	Grup Școlar R	4,	X	46.369640	25.805319
66	Str. Progresului	4,	X	46.373489	25.802908
67	Biserica Toplița Ciuc	4,	X	46.379076	25.801682
68	Suta	5,	X	46.357952	25.813978
69	Suta R	5,	X	46.358045	25.814203
70	Fitod I.	5,		46.358704	25.830498
71	Fitod I. R	5,		46.358808	25.830266
72	Fitod II.	5,		46.358448	25.838126
73	Fitod II. R	5,		46.358552	25.837667
74	Clopotnița Fitod	5,		46.357336	25.846251
75	Clopotnița Fitod R	5,		46.357401	25.846197
76	Cap de linie Fitod	5,	X	46.358299	25.851485
77	Alea Copiilor	5,	X	46.354805	25.808793
78	Patinoarul Vákár Lajos	5,2	X	46.359142	25.800321
79	Arta	6,7,	X	46.365371	25.785276
80	Arta R	6,7,	X	46.365271	25.785216
81	Fabrica de bere	6,7,	X	46.367094	25.779821
82	Fabrica de bere R	6,7,	X	46.366616	25.780883
83	Str. Poienii	6,7,	X	46.368502	25.775393
84	Str. Poienii R	6,7,	X	46.367879	25.776928
85	Str. Zorilor	6,7,	X	46.369591	25.771950
86	Str. Zorilor R	6,7,	X	46.369388	25.772149



Nr. crt..	DENUMIRE	CURSE	INDICATOR STAȚIE	Y.	X
87	Subpădure	6,7,	X	46.370852	25.751811
88	Subpădure R	6,7,	X	46.370752	25.752801
89	Ramificație Ciba	6,7,		46.375915	25.736084
90	Cap de linie Ciba	6,		46.378462	25.742518
91	Ramificație Ciba R	6,7,	X	46.375963	25.735826
92	Cap linie Băile Harghita	7,		46.384207	25.635119



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

Clasificare	Denumire mobile si imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizată	Valoarea rămasă la data de .../.../...

Anexa 4.2 – Bunuri de Preluare

Bunurile de preluare au fost realizate ca investiția operatorului, dar aparțin autogării și sistemului de transport.

Secția Transport

Nr. crt.	Nr. inventar	Denumire mijloc fix	Data intrare	Durata de funcționare (luni)	Valoare intrare	Valoare rămasă	Cantitate (scriptic)	Cantitate (faptic)
1	2019	Monitor, int.tr.local-sistick.val.bilete	2015-12-29	120	32,919.87	23,696.92	1	
		Total - lei			32,919.87	23,696.92		

Secția Autogară

Nr. crt.	Nr. inventar	Denumire mijloc fix	Data intrare	Durata de funcționare (luni)	Valoare intrare	Valoare rămasă	Cantitate (scriptic)	Cantitate (faptic)
1	1000	Iluminat Exterior	2012-07-31	192	5,208.62	1,949.18	1	
2	1001	Alimentare cu apa potabila Autogara Miercurea Ciuc	2012-12-27	192	9,327.60	4,016.75	1	
3	1002	Canalizare menajeră la autogara Miercurea Ciuc	2012-12-27	192	27,755.26	13,359.59	1	
4	1003	Reparații generale la clădirea autogară	2013-09-30	179	74,495.19	35,460.34	1	
5	2007	Reabilit sist de încăl. centrală Autogară	2011-10-31	203	30,135.81	10,701.40	1	
6	3004	Bariera de acces în stația autobuz Miercurea Ciuc	2012-11-30	132	21,077.00	9,759.03	1	
		Total - lei			167,999.48	75,246.29		

Bunuri de preluare sunt bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea Contractantă are dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de [...] zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă actualizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Autorității Contractante;

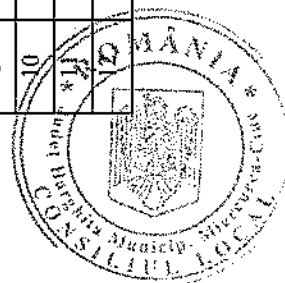
Bunurile realizate de Operator din surse proprii dar provenite prin subvenție de capital de la bugetul local sau de stat, fac parte din categoria bunurilor de preluare. Amortizarea acestei categorii de bunuri nu este eligibilă pentru calculul costului/km. La încetarea Contractului, din orice cauză, Autoritatea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

Anexa 4.3 – Bunuri Proprii ale Operatorului

Inventarul bunurilor proprii ale Operatorului la data de 31/10/2018

Secția Transport

Nr. crt.	Nr. inventar	Denumire mijloc fix	Data intrare	Durata de funcționare (luni)	Valoare intrare	Valoare rămasă	Cantitate (scriptic)	Cantitate (faptiv)
1	2001	AUTOBUZ MAN MID107- EKE	2010-07-30	36	90,733.25	0.00	1	
2	2002	Autobuz MAN MID107-EKF	2010-07-30	36	88,559.00	0.00	1	
3	2003	Autobuz MERC B.07-EKC	2010-07-30	96	202,000.00	0.00	1	
4	2004	Autobuz Merc B.07-EKD	2010-07-30	96	202,000.00	0.00	1	
5	2005	Autobus Merc B Spr.07-FDK	2010-07-30	96	202,000.00	0.00	1	
6	2006	Autobuz Merc B Sprin.07-FDJ	2010-07-30	96	202,000.00	0.00	1	
7	2014	Autobuz M3 VOLVO BG	2012-12-31	36	71,829.00	0.00	1	
8	2015	Aparat de spalat cu jet de apa rece, cu	2013-07-22	120	6,103.64	2,950.17	1	
9	2016	Autobuz VOLVO B6M	2013-12-10	48	91,269.75	0.00	1	
10	2018	Dacia DOKKER 1.5 DCI 75CP E6	2015-11-30	60	51,383.14	21,427.99	1	
11	2020	Autobuz cu podca joasa HR-09-BKO	2016-03-30	48	58,505.66	20,720.70	1	
12	8000	Sistem informatic CONTEX	2012-02-28	36	1,500.00	0.00	1	
Total - lei					1,267,883.44	45,098.86		



Secția Autogară

Nr. crt.	Nr. inventar	Denumire mijloc fix	Data intrare	Durata de funcționare (luni)	Valoare intrare	Valoare ramasa	Cantitate (scriptic)	Cantitate (faptic)
1	2009	Monitor LCD TV HORIZON 32H320W32	2012-04-30	36	991.94	0.00	1	
2	2011	Calc. HP COMPAQ DC 7700 Core 2 Duo E6300	2012-04-30	36	866.94	0.00	1	
3	2012	Imprimanta multif.BRPTHER MFC8370DN	2012-05-08	36	1,440.32	0.00	1	
4	2013	Invertor de sudare 160/A cu accesorii	2012-06-28	240	2,259.66	1,544.06	1	
5	2017	Compresor cu ulei 50 lit BD 205/50	2015-09-30	72	762.91	370.82	1	
6	3000	Sistem TVCJ	2011-07-31	120	13,997.71	7,408.97	1	
7	3001	Sistem efracție	2011-07-31	120	2,248.00	618.25	1	
8	3002	Casa de bani	2011-08-31	240	322.58	207.13	1	
9	3003	Garnitura de mobila	2011-12-31	144	2,549.18	1,097.71	1	
10	8002	Licența Windows 7 Home Premium SP1 32bit	2014-01-30	36	403.23	0.00	1	
Total - lei					25,842.47	11,246.94		

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

Anexa 4.4 – Procesul-verbal de predare-preluare a bunurilor puse la dispoziție



Anexa 5 – Mijloace de transport

Anexa 5.1 – Cerințe standard pentru mijloace de transport

Principii Generale

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

Toate Mijloacele de Transport care vor fi utilizate la prestarea Serviciilor de Transport trebuie să fie conforme cerințelor obligatorii stabilite pentru respectivele Mijloace de Transport în ceea ce privește "tipul" și "categoria". Conformitatea Mijloacelor de Transport cu cerințele standard va fi verificată pe baza documentelor emise de autoritățile competente.

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

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

Cerinte Standard pentru Autobuze General

1. Condițiile interioare și exterioare ale mijloacelor de transport prin care se prestează servicii în temeiul prezentului Contract trebuie să fie permanent în concordanță cu cerințele stabilite de legislație.
2. Toate dispozitivele și fiecare dintre acestea care sunt instalate în mijloacele de transport trebuie să fie păstrate și reparate astfel încât toate vehiculele să poată fi utilizate în permanență.
3. Fiecare mijloc de transport trebuie să aibă cel puțin un validator electronic pentru fiecare ușă și alte echipamente îmbarcate aferente sistemului de taxare integrat, după implementarea acestuia la nivelul serviciului de transport public din Miercurea Ciuc.
4. Operatorul va avea dreptul ca, după cum hotărăște, să amenajeze zone publicitare atât în interiorul cât și în exteriorul autobuzelor. Publicitatea nu va afecta vizibilitatea sau lizibilitatea numerelor traseelor, semnele cu destinația, logo-ul Societății nu va acoperi nicio fereastră dacă acesta nu permite vizibilitatea spre exterior.
5. Înainte de plecarea pe traseu, vehiculele vor fi supuse unui control pentru a se asigura că sunt curate în vederea utilizării de către pasageri, și nu au suprafețe alunecoase, deteriorate sau periculoase, inclusiv scaunele și armăturile vehiculelor.
6. În fiecare zi, înainte de plecarea pe traseu, se va asigura că scaunele pentru pasageri nu sunt avariate, defecte sau deteriorate în orice alt mod.

Cerinte pentru Autobuze

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

Autobuzele utilizate de către Operator la prestarea serviciului vor fi de tip autobuz urban, potrivit legislației românești în vigoare.

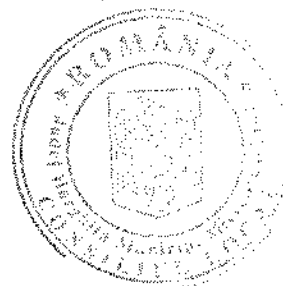


Anexa 5.2 – Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea PSO

Planul privind Parcul de Mijloace de Transport

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

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



Lista mijloacelor de transport în comun

Nr.crt.	Nr. Circulație	Nr. CIV	Tip/marca	An fabric.	Nr. Identificare	Nr. loc.	Copie conf.
1	HR-07-EKE	H379483	MAN/MIDI 469	1995	WMA4691755G095050	61	373204/2017
2	HR-07-EKF	H379484	MAN/MIDI 469	1995	WMA4691850G098432	60	373206/2017
3	HR-07-EKC	H379495	MB/SPRINTER 515 CDI	2008	WDB9066571S347314	30	373205/2017
4	HR-07-EKD	H379496	MB/SPRINTER 515 CDI	2008	WDB9066571S347313	30	373203/2017
5	HR-07-FDJ	H494229	MB/SPRINTER 515 CDI	2008	WDB9066571S376232	30	373200/2017
6	HR-07-FDK	H494230	MB/SPRINTER 515 CDI	2008	WDB9066571S353525	30	373202/2017
7	HR-08-GUF	J607180	VOLVO B6	1999	YV3R3B11XC0100030	56	373201/2017
8	HR-08-NNH	J996812	VOLVO B6	1997	YV3R3B11XVC006350	46	373198/2017
9	HR-09-BKO	K594265	VOLVO B6	1999	YV3R3B119XC010036	56	373199/2017

Celelalte date sunt menționate în Cartea de Identitate a vehiculului, anexat de prezenta, în copie.

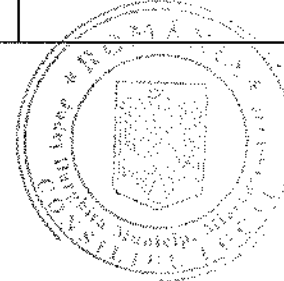


Anexa 6 – Tarife de călătorie

Anexa 6.1 – Tarife de călătorie practicate în momentul încheierii contractului

Aplicabile de la data de 1 iulie 2017, HCL nr. 204/2017

Modalitate cumpărare	Tip legitimație de călătorie	Preț
Dispecerat /Chioscuri	Bilet dus-întors cumpărat anticipat	5 lei
	Bilet dus-întors pensionari cumpărat anticipat	2.50 lei
	Bilet 1 călătorie la Băile Harghita	7 lei
	Bilet 1 călătorie pensionari la Băile Harghita	3.50 lei
	Bilet dus-întors la/dinspre Băile Harghita	12 lei
	Bilet dus-întors pensionari la/dinspre Băile Harghita	6 lei
	Abonament nominalizat lunar	80 lei
	Abonament nominalizat 15 zile	50 lei
	Abonament săptămânal	30 lei
	Abonament nenominalizat	130 lei
	Abonament elevi cl. I-XII și studenți curs de zi	40 lei
	Abonament pensionari peste 65 ani cu pensie sub 650 lei inclusiv	15 lei
	Abonament pensionari peste 65 ani cu pensie între 650 – 1300 lei	30 lei
	Legitimație de călător cu fotografie	5 lei
	Abonament nominalizat lunar 50% reducere pentru donatori de sânge	40 lei
	Abonament nominalizat 15 zile 50% reducere pentru donatori de sânge	25 lei
	Abonament săptămânal 50% reducere pentru donatori de sânge	15 lei
	Abonament nenominalizat 50% reducere pentru donatori de sânge	65 lei
	Abonament nominalizat lunar – Băile Harghita	160 lei
	Abonament nominalizat 15 zile - Băile Harghita	80 lei
	Abonament săptămânal - Băile Harghita	45 lei
	Abonament elevi cl. I-XII și studenți curs zi - Băile Harghita	80 lei



	Legitimație de călătorie cu fotografie - Băile Harghita	5 lei
	Abonament nominalizat lunar 50% reducere pentru donatori de sânge –Băile Harghita	80 lei
	Abonament nominalizat 15 zile 50% reducere pentru donatori de sânge	40 lei
	Abonament săptămânal 50% reducere pentru donatori de sânge	22,50 lei
In vehicul	Pachet 10 bilete de 5 lei achiziționat de la conducătorul auto	50 lei
	Bilet 1 călătorie achiziționat de la conducătorul auto	4 lei
	Bilet 1 călătorie pensionari achiziționat de la conducătorul auto	2 lei
Suprataxa	Bilet suprataxă, călători clandestini	50 lei

Se vor menționa toate categoriile de titluri de călătorie, inclusiv cele cu tarife reduse.

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

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

I. Stabilirea tarifelor de călătorie

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

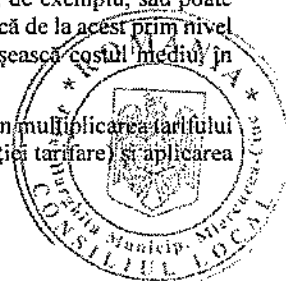
1. Pe baza Programului de Transport se determină oferta de transport (locuri x Km) pe moduri și intervale de timp.

Se calculează bugetul de exploatare eligibil necesar pentru realizarea ofertei de transport stabilite, în condiții de calitate și de siguranță specificate, plecând de la costul unitar/km contractat, pentru fiecare mod de transport și profitul rezonabil contractat. Costul unitar pe kilometrul parcurs este prețul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor din anul precedent eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevăzute în Anexa 9.

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

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

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



unitară sau diferențiată a unor bonificații comerciale. Sunt necesare simulări pentru realizarea unui echilibru financiar – bonificațiile să fie compensate prin majorarea tarifului de bază. Bonificațiile comerciale pot fi de două tipuri:

- Reducerea aplicată multiplicării tarifului de bază, de exemplu preț 2 călătorii = 2 x tariful de bază – n%
- Vânzarea de abonamente cu număr nelimitat de călătorii, dar al căror preț este calculat pentru o utilizare medie statistică, de exemplu 2 călătorii x 22 zile lucrătoare/lună.

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

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

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

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

Tarifele pentru toate Titlurile de călătorie se aproba prin Hotărâre de catre Consiliu Local.

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

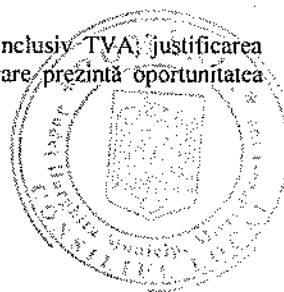
Permiterea, ignorarea sau chiar încurajarea unor elemente de concurență neloială între operatori poate să vicieze profund mediul economic al domeniului, să facă inutile calculele și să aibă efecte negative neplanificate asupra performanțelor financiare ale unui operator.

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

II. Ajustarea sau modificarea Tarifelor de călătorie

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

- cererea de ajustare, care conține: tarifele în vigoare și tarifele solicitate, inclusiv TVA; justificarea propunerii de ajustare se face pe baza unui memoriu tehnico-economic, care prezintă oportunitatea fundamentării tarifelor datorată creșterii principalelor elemente de cheltuieli;



- fișele de fundamentare pentru ajustarea tarifelor;
- alte date și informații necesare fundamentării tarifelor propuse.

Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate se pot ajusta periodic prin Hotărâri ale Consiliului Local, în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei ajustări.



Anexa 6.3 – Lista punctelor de distribuție a titlurilor de călătorie și programul de funcționare

Anexa 6.3.1 – Lista chioșcurilor

Nr. crt.	Dispecerat	Adresa punctului de vânzare	Program funcționare zile lucrătoare/ zile nelucrătoare
1	Dispecerat	Str. Mihail Sadoveanu nr. 35	6:00-22:00

Anexa 6.3.2 – Lista punctelor de vânzare – spații comerciale

Nr.crt.	Nume Societate	Locația punctului de vânzare	Program funcționare zile lucrătoare/ zile nelucrătoare
1	CSIKI LAK SRL		9:00-18:00
2	CSIKI LAK SRL		9:00-18:00

Anexa 6.3.3 – Lista automatelor de vânzare

Nr.crt.	Locația punctului de vânzare	Program funcționare zile lucrătoare/ zile nelucrătoare

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



Anexa 7 – Diferentele de tarif

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

Nr. crt.	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
1.	Veterani de război și văduvele acestora	Abonament lunar, 100%	54,00	Legea nr.44/1994 HCL nr.204/2017
2.	Persoane cu handicap și însoțitorii acestora	Abonament lunar, 100%	54,00	Legea nr.448/2006 HCL nr.204/2017
3.	Persoanele persecutate din motive politice, precum și cele deportate	Abonament lunar, 100%	80,00	Decretul - lege nr. 118/1990 Ordonanța guv. 105/1999
4.	Pensionari peste 65 ani cu pensie sub 650 lei inclusiv	Abonament lunar, 81,25%	65,00	Legea nr. 147/2000 HCL nr.204/2017
5.	Pensionari peste 65 ani cu pensie între 650 – 1300 lei inclusiv	Abonament lunar, 62,50%	50,00	Legea nr. 147/2000 HCL nr.204/2017
6.	Elevi și studenți curs de zi	Abonament lunar 50%	40,00 resp. 80,00	Legea nr.1/2011 HCL nr.204/2017
7.	Elevi cu situație familială grea și elevi din centre de plasament	Abonament lunar, 100%	40,00, resp. 80,00	Legea nr. 116/2002 HCL nr.204/2017
8.	Donatorii de sânge	Abonament lunar, 50%	40,00 resp. 80,00	HG nr.1364/2006 HCL nr.204/2017
9.	Pensionari	Bilet călătorie 50%	2,00; 2,50 resp. 3,50 și 6,00	Legea nr. 147/2000 HCL nr.204/2017



Anexa 7.2 – Modul de acordare a diferențelor de tarif

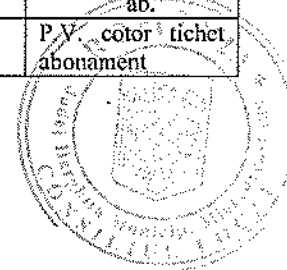
Modul de acordare a diferențelor de tarif este cel stabilit prin Hotărârea Consiliului Local Miercurea Ciuc nr. [...] în temeiul legislației în vigoare, pentru fiecare categorie în parte și este după cum urmează:

Nr. crt.	Categorია socială/ Tipul de protecție socială	Perioada	Număr de călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul	Tarif		Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)
				Tarif întreg	Reducerea oferita	
1.	Veteranii de război și văduvele acestora	Lunar	Nedeterminat	54,00	54,00	Abonament lunar, 100%
2.	Persoanele cu handicap și însoțitorii acestora	Lunar	Nedeterminat	54,00	54,00	Abonament lunar, 100%
3.	Persoanele persecutate din motive politice, precum și cele deportate	Lunar	Nedeterminat	80,00	80,00	Abonament lunar, 100%
4.	Pensionarii peste 65 ani cu pensie sub 650 lei inclusiv	Lunar	Nedeterminat	80,00	65,00	Abonament lunar, 81,25%
5.	Pensionarii peste 65 ani cu pensie între 650 – 1300 lei inclusiv	Lunar	Nedeterminat	80,00	50,00	Abonament lunar, 52,00%
6.	Elevii și studenții curs de zi	Lunar	Nedeterminat	80,00	40,00	Abonament lunar 50%
			Nedeterminat	160,00	80,00	
7.	Elevii cu situație familială grea și elevi din centre de plasament	Lunar	Nedeterminat	80,00	80,00	Abonament lunar, 100%
			Nedeterminat	160,00	160,00	
8.	Donatorii de sânge	Lunar	Nedeterminat			Abonament lunar, 50%
9.	Pensionarii	Călătorie	1	4,00	2,00	Bilet călătorie 50%
			2	5,00	2,50	
			1	7,00	3,50	
			2	12,00	6,00	

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

Anexa 7.3.1 – Fundamentarea anuală a diferențelor de tarif pentru protecția socială

No	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente / bilete vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)	
1.	Veteranii de război și văduvele acestora	abonament		54,00		Adeverințe, tabelar
2.	Persoanele cu handicap și însoțitorii acestora	Abonament		54,00		Adeverințe, tabelar
3.	Persoanele persecutate din motive politice, precum și cele deportate	Abonament		80,00		Adeverințe, tabelar
4.	Pensionarii peste 65 ani cu pensie sub 650 lei inclusiv	Abonament		65,00		P.V. cotor tichet abonament
5.	Pensionarii peste 65 ani cu pensie între 650 – 1300 lei inclusiv	Abonament		50,00		P.V. cotor tichet abonament
6.	Elevii și studenții curs de zi	Abonament		40,00		P.V. cotor tichet ab.
		Abonament		80,00		P.V. cotor tichet abonament



7.	Elevi cu situație familială grea și elevi din centre de plasament	Abonament		80,00		Tabel vizat
		Abonament		160,00		Tabel vizat
8.	Donatorii de sânge	Abonament		40,00		P.V. cotor tichet abonament
9.	Pensionari	Bilete		2,00		P.V. inv. bilete
		Bilete		2,50		P.V. inv. Bilete
		Bilete		3,50		P.V. inv. Bilete
		Bilete		6,00		P.V. inv. Bilete
	TOTAL GENERAL					

Anexa 7.3.2 – Fundamentarea anuală a diferențelor de tarif pentru protecția socială pentru anul 2019 – formular de decont pentru diferențele de tarif

Nr. crt.	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente / bilete vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
1.	Veteranii de război și văduvele acestora	abonament	15	54,00	810,00	Adeverințe,tabelar
2.	Persoane cu handicap și însoțitorii acestora	Abonament	980	54,00	52920,00	Adeverințe,tabelar
3.	Persoanele persecutate din motive politice, precum și cele deportate	Abonament	70	80,00	5600,00	Adeverințe,tabelar
4.	Pensionari peste 65 ani cu pensie sub 650 lei inclusiv	Abonament	100	65,00	6500,00	P.V. cotor tichet abonament
5.	Pensionari peste 65 ani cu pensie între 650 – 1300 lei inclusiv	Abonament	200	50,00	10000,00	P.V. cotor tichet abonament
6.	Elevi și studenți curs de zi Municipiul Miercurea Ciuc	Abonament	3100	40,00	124000,00	P.V. cotor tichet ab.
	Elevi și studenți curs de zi Băile Harghita	Abonament	40	80,00	3200,00	P.V. cotor tichet abonament
7.	Elevi cu situație familială grea și elevi din centre de plasament	Abonament	600	80,00	48000,00	Tabel vizat
	Elevi clasele I – VIII, Băile Harghita	Abonament	140	160,00	22400,00	Tabel vizat
8.	Donatorii de sânge	Abonament	10	40,00	400,00	P.V. cotor tichet abonament
9.	Pensionari	Bilete	200	2,00	400,00	P.V. inv. bilete
		Bilete	22000	2,50	55000,00	P.V. inv. Bilete
		Bilete	10	3,50	35,00	P.V. inv. Bilete
		Bilete	120	6,00	720,00	P.V. inv. Bilete
	TOTAL GENERAL				329985,00	



Anexa 8 – Modelele formularelor de decont pentru plata compensației

Anexa 8.1 – Raport Lunar de Constatare

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

*valori în RON, fără TVA.

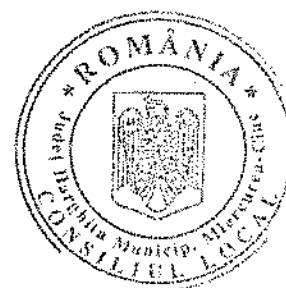
Operatorul va anexa documente justificative detaliate pentru fiecare rand din Nota Lunară de Constatare.



Anexa 8.2 – Raport Anual de Constatare

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

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



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

Fundamentarea costului unitar/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, pe fiecare categorie de mijloc de transport se face pe bazăa consumurilor normate de combustibili, de lubrifianti, a cheltuielilor de întreținere-reparații și cu piese de schimb, a cheltuielilor cu muncă vie, precum și pe bază celorlalte elemente de cheltuieli prevăzute în Anexa la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

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

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

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

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

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

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

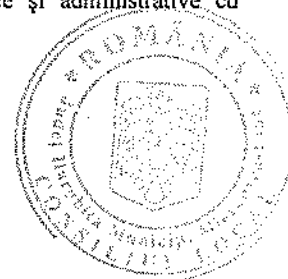
Operatorul va ține contabilitatea separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri sau venituri indirecte și nu sunt asociate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

Principiile privind evidența contabilă separată pentru costurile eligibile înregistrate sunt:

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

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

- i. Costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale și servicii efectuate de terți care au legătură cu Serviciul de transport public local, inclusiv serviciul datoriei societății, folosite exclusiv pentru îndeplinirea Obligației de serviciu public
- ii. cota proporțională din costurile indirecte, incluzând costurile tehnice și administrative cu personalul, de capital și resurse materiale.



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

- Cheltuielile de exploatare (întreținere, amortismente, utilități) generate de elementele comune de infrastructură (substații electrice, depouri, etc) se repartizează pe moduri direct proporțional cu parcul de vehicule în exploatare.
 - Cheltuielile administrative și cele pentru servicii-suport (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc), proporțional cu produsul număr personal x parc de vehicule în exploatare.
 - Defalcarea cheltuielilor administrative și a celor pentru servicii-suport între activitățile eligibile și cele ne-eligibile pentru compensații, direct proporțional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activități.
- b) Toate costurile legate de desfășurarea serviciilor din afara PSO vor fi alocate doar acelor servicii, precum și o cotă proporțională din costurile fixe comune ale operatorului, astfel încât nicio subvenție încrucișată sau supracompensare să nu fie produsă.
- c) Toate costurile și veniturile provenind din și pentru activitățile comerciale de exploatare trebuie bazate pe rezultatele financiare oficiale ale operatorului și nicio reevaluare a activelor în scopul planificării afacerii nu va fi introdusă.
- d) Modelul nu include deprecieri, amenzi, penalități, provizioane, bonusuri acordate directorilor sau orice alte venituri și costuri neprevăzute, aparute în urma ineficienței sau eficienței conducerii Operatorului. ...

Evidența contabilă se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport și pe alte activități.

Toate veniturile, costurile, tarifele și prețurile vor fi calculate în RON, fără TVA, cu excepția cazurilor unde se specifică altfel.

Operatorul va utiliza Metoda ABC (Activity Based Costing) pentru gestiunea costurilor pe activități sau altă metodă agreată de către autoritatea contractantă.

Metoda ABC vizează, pe de o parte, calculul și analiza costurilor, iar pe de cealaltă parte, constituie un instrument de măsură a performanțelor operatorului.

Cu 60 zile înainte de încheierea situațiilor financiare anuale, Operatorul va solicita aprobarea Autorității Contractante privind procedurile de alocare a costurilor indirecte pe activități.

Raportare

Înainte de data de 30 iunie a fiecărui an, Operatorul va furniza Autorității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare certificate de un Auditor certificat independent.

Raportul anual trebuie să conțină următoarele rapoarte specifice:

- a) Bilanțul contabil și anexele la acesta
- b) Raportul de gestiune al administratorilor
- c) Raportul auditorului ce a efectuat auditul tehnico-economic
- d) Raportul privind inventarierea patrimoniului
- e) Raportul privind realizarea investițiilor prevăzute în anexele la contract
- f) Situația veniturilor.
- g) Situația amortizării.
- h) Situația costurilor directe.



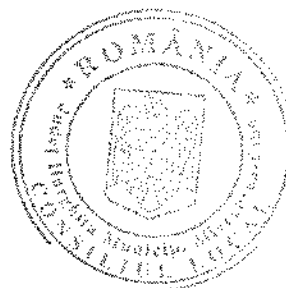
- i) Situația costurilor indirecte.
- j) Numărul angajaților și costurile de muncă

Investiții făcute de Operator în numele Autorității Contractante

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

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

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



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

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

Costul unitar pe kilometru parcurs este prețul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile, reale ale serviciului de transport al Operatorului, prevăzute în Anexa 9. Atunci când se calculează costul/km, trebuie să fie urmate toate principiile cu privire la alocarea costurilor din Anexa 15.

Costul unitar pe kilometru parcurs trebuie să facă obiectul unui audit tehnico-economic extern.

Toate costurile și veniturile astfel înregistrate pe analitice, pe moduri de transport și alte activități sunt introduse în situațiile financiare anuale ale Operatorului și prezentate în balanțe separate.

An: (...)	autobuz
Nr. Veh*Km parcurși	
Costul eligibil total anual	
Cost/ Veh*Km	

Operatorul poate solicita modificarea Costului/ km. în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe dintre nivelele de preț folosite la calculul costului/km negociat/indexat depășesc anumite praguri sau dacă condițiile de exploatare s-au schimbat semnificativ, cu impact semnificativ asupra nivelului cheltuielilor.

Costul unitar/km pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se pot modifica în cazurile care conduc la modificarea majoră a acestora ori a condițiilor de exploatare, care determină modificarea cheltuielilor cu o influență mai mare decât cea determinată de influența indicelui prețurilor de consum, pe o perioadă de 3 luni consecutive.

Modificarea costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

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

- cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
- cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;
- cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli se determină avându-se în vedere modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive;
- cheltuielile cu munca vie se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice;
- cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe se determină potrivit prevederilor legale în vigoare;



f) cheltuielile financiare detaliate corespunzător.

Cazurile luate în considerare sunt:

- inflația cumulată de la începutul anului curent, așa cum este raportată de către Institutul Național de Statistică, depășește 5 % (cinci la sută), sau
- prețul combustibilului diesel sau al gazelor naturale sau energiei electrice pentru uz industrial depășește cu mai mult de 5 % (cinci procente), lunar, în comparație cu prețul folosit pentru calcularea costului anual/kilometru veh. sau
- salariul lunar minim astfel cum este stabilit prin legislația națională crește cu 5 % sau mai mult în comparație cu cel în vigoare în luna stabilirii costului/kilometru veh.

Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, indicând motivele pentru modificarea solicitată a costului/kilometru. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului în 30 (treizeci) zile de la data primirii acesteia și nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

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

Operatorul trebuie să prezinte Autorității Contractante în 15 (cincisprezece) zile de la solicitarea Autorității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, justificând nivelul de modificare a costului/kilometru. Autoritatea Contractantă va examina propunerea Operatorului de modificare în 15 (cincisprezece) zile de la data primirii acesteia și Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Modificarea costului/km se va face prin Act Adicional la Contract, în baza unui audit tehnico-economic care să certifice noul nivel al costului/km.

Anexa 10.2 – Formula de indexare a costului/ kilometru

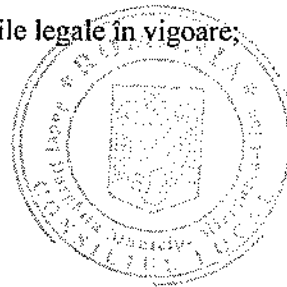
Costurile unitare/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local, pe fiecare categorie de mijloc de transport se pot ajusta periodic pe baza cererilor primite de la operatorii de transport, în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei ajustări.

Nivelul costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se determină pe baza analizei situației economico-financiare a operatorilor de transport, precum și a influențelor reale primite în costuri, determinate de evoluția prețurilor pe economie.

Ajustarea costurilor unitare/km pentru serviciile de transport public local de calatori prin curse regulate, se fundamentează potrivit Anexei la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul presedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

Ajustarea costurilor unitare/km la serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:

- a) cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul influența indicelui prețurilor de consum de la ultima avizare;
- b) cheltuielile cu amortizarea se determină respectându-se reglementările legale în vigoare;



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

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

FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM

c unitar-mijloc de transport km, n+i = (c unitar-mijloc de transport km, i - D mijloc de transport) x IPC (n+i) + D mijloc de transport

unde:

c unitar-mijloc de transport km, n+i este costul unitar/ km, pe categorie de mijloc de transport,ajustat [lei/km];

c unitar-mijloc de transport km, i este costul unitar/ km, pe categorie de mijloc de transport, în vigoare la data ajustării [lei/km];

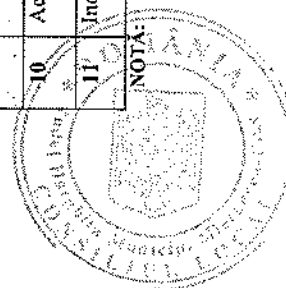
Dmijloc de transport este deprecierea (amortizarea) mijloacelor fixe, cuprinsă în calculul costului unitar/km în vigoare la data ajustării [lei/km];

IPC i este inflația calculată pe baza nivelului ultimului Indice Total al Prețurilor de Consum publicat la momentul solicitării ajustării, raportat la nivelul Indicelui Total al Prețurilor de Consum existent la data precedentei ajustări.



Anexa 11 – Indicatori de performanță ai Serviciului și modalitatea de calcul a penalităților

Nr. Crt.	Denumirea indicatorului	Descriere mod de calcul/trimestru	Mod	UM	Nivel acceptat/an	Pondere criteriu pentru rețineri din garanția de bună execuție (GBE)
0	1	2		3	4	5=5xGBE anuală 1%
1	Numărul de curse suspendate sau întârziate în executarea transportului față de programul de circulație	Curse suspendate sau întârziate față de cursele incluse în Programul de Transport x 100	autobuz	%	Max. 10	1%
2	Numărul de curse neefectuate pe o perioadă mai mare de 24 de ore;	Lungimea traseului x zilele de /365 zile	autobuz	%	Max. 10	2%
3	Numărul de utilizatori afectați de situația de la punctele 1 și 2	Nr. de utilizatori afectați de situația de la punctele 1 și 2 într-un an de zile.	autobuz	%	Max. 12	1%
4	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;	Nr. mijloace transport planificate - nr. mijloace transport utilizate/nr. mijloace transport utilizate x 100	autobuz	%	95	1%
5	Numărul de reclamații justificate	Nr. reclamații justificate din total reclamații	toate	%	5	0,5%
	Numărul de reclamații privind calitatea transportului	Nr. reclamații rezolvate din total reclamații în termen legal	toate	%	100	0,5%
		Nr. reclamații nerezolvate în termenele legale	toate	%	1	0,5%
6	Protecția mediului	Respectarea standardelor de poluare Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea Programului de transport	autobuz	%	30	25%
7	Condițiile de calitate	Mijloace de transport adaptate îmbarcării/debarcării persoanelor cu dizabilități Mijloace de transport dotate cu sisteme de încălzire/răcire Mijloace de transport curate	autobuz	%	30	5%
8	Despăgubiri	Cuantumul penalităților plătite de către Operator pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului	toate	Lei	0	2%
9	Abateri	Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale	toate	Nr.	0	2%
10	Accidente	Numărul de accidente în trafic produse din vina personalului propriu al Operatorului	toate	Nr.	0	10%
11	Indicele de satisfacție a călătorilor	Respectarea nivelului minim impus	toate	Nr.	7,5	5%



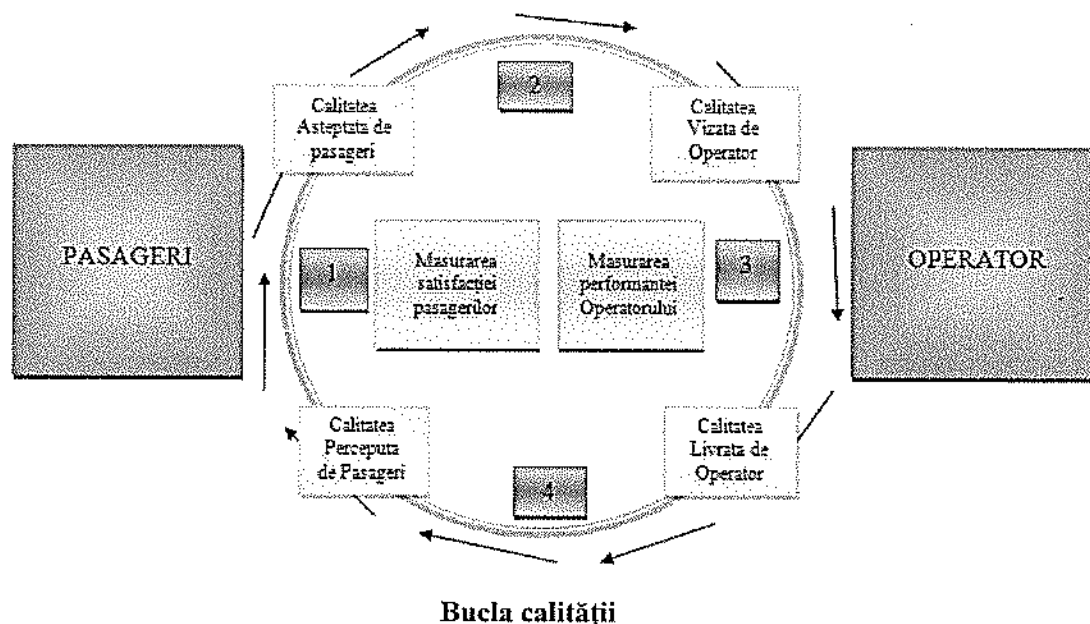
- Pentru a verifica îndeplinirea primilor 4 indicatori și pentru a monitoriza executarea contractului, este necesar să se implementeze un sistem de control și management al traficului pentru modul de transport cu autobuzul. Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport Public al Operatorului este detaliată în Anexa 14. Un astfel de instrument de control și management al traficului va fi evidențiat ca fiind o prioritate în Planul de investiții. În lipsa unui astfel de sistem de control și management, indicatorii de mai sus vor putea fi evaluați de către Autoritatea Contractantă numai pe bază de sondaje trimestriale.
- Pentru a evalua îndeplinirea ultimului indicator, Autoritatea Contractantă va respecta metodologia prezentată în Anexa 13.
- Indicele de satisfacție a călătorilor nu va fi considerat indicator de performanță pentru calculul penalităților în primul an al Contractului (nici o penalitate). Autoritatea Contractantă va desfășura un sondaj, potrivit Anexei 12 la Contract, pentru evaluarea nivelului existent al Indicelui de satisfacție al călătorilor, în baza căruia se vor stabili nivelul minim acceptat fără penalizări și nivelul minim permis pentru al doilea an al Contractului.



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

1. Generalități

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



2. Indicele de satisfacție a pasagerilor

- Autoritatea Contractantă organizează și finanțează evaluări anuale ale indicelui de satisfacție a Pasagerilor (ISP).
- Această sarcină trebuie să revină unor terțe persoane independente (care nu sunt părți la Contract) care efectuează studii privind gradul de satisfacție al călătorilor pe bază de chestionare și sondaje.
- Metodologia pentru efectuarea studiului și calcularea indicilor privind gradul de satisfacție al călătorilor se discută și se definește cu Operatorul, după cum urmează:

Metodologia trebuie să fie conformă cu cerințele incluse în Standardul EN 13816.

- Indicatorii de calitate stabiliți în Anexa 11 se pot utiliza ca bază pentru chestionar pentru a efectua studiul de evaluare a gradului de satisfacție a pasagerilor. Pot fi totodată adăugați și alți indicatori relevanți pentru evaluarea calitativă a serviciilor (curățenia vehiculului, comportamentul angajaților Operatorului, siguranța percepută, etc.). Chestionarul are ca scop principal compararea indicatorilor de calitate oferiți și a indicatorilor de calitate percepuți de pasageri.



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

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



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

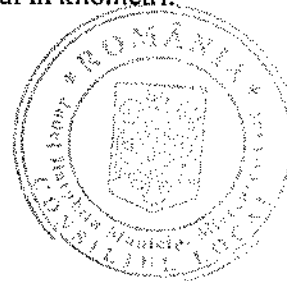
1. Principii

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

Indicatorii-cheie pentru raportarea prestării Programului de Transport sunt cursele și categoria parcursului în kilometri. Cursele sunt evaluate după cum urmează:

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

În baza evaluării călătoriei prin intermediul indicatorilor prevăzuți la punctul 6 din prezenta Anexă și criteriilor din cadrul acestei metode, se stabilește categoria traseului în kilometri.



Îi este permis Operatorului să parcurgă un kilometraj suplimentar care intră în categoria de traseu suplimentar, ce nu se încadrează în Programul de transport, atunci când pentru motive obiective, sunt efectuate curse ce sunt întreprinse în afara planului stabilit de-a lungul unei linii din cauza fluxului crescut de călători datorat unor evenimente speciale (dintr-un ordin operațional al municipității).

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

I. O cursă regulată este o cursă care:

- a) Este prestată în mod regulat atunci când se inițiază de la o stație de plecare respectând orarul aprobat, circulația are loc de-a lungul unui traseu prestabilit, oprindu-se în toate stațiile de-a lungul traseului;
- b) Sau, este considerată a fi regulată și este evaluată ca atare în oricare dintre următoarele cazuri:
 - i) în următoarele condiții, recunoscute de către Autoritatea Contractantă prin intermediul SIT, atunci când este funcțional:
 - (1) Circulația vehiculului se desfășoară conform rutei și programului stabilit, cu o abatere de până la 2 (două) minute pentru cel mult de 50 (cincizeci) % din stații;
 - (2) Pentru restul de 50 (cincizeci) % din stații abaterea este de până la 4 (patru) minute.
Plecarea în avans dintr-o stație înainte de ora stabilită în orarul traseului nu este admisă.
 - ii) din lipsa indicațiilor privind circulația pentru o parte a călătoriei ca urmare a intrării într-o zonă de tăcere radio și a unui element defect al echipamentului de la bord;
 - iii) din cauza unei disfuncționalități a unui dispozitiv de la bord în timpul circulației și nici o indicație de circulație a vehiculului de-a lungul traseului de până la 120 de minute, dar nu mai mult de o tură pe linia respectivă. Când tura pe linie este de peste 120 de minute, vehiculul sau dispozitivul de la bord este schimbat la prima stație de destinație de pe traseu sau în depou;
 - iv) plecare dintr-o stație sau un punct de schimb inițiale, cu o întârziere de până la 5 (cinci) minute din programul aprobat, care este compensată până ajunge la jumătatea traseului;
 - v) urmând instrucțiunile furnizate de o persoană desemnată de către Autoritatea Contractantă sau de către autorități cum ar fi Inspectoratul de Stat pentru Controlul Traficului Rutier, Poliția Circulație, etc. prin completarea formularului necesar sau într-un mod operațional (prin intermediul unui post de radio sau un dispozitiv de la bord);
 - vi) în cazul în care apare o abatere de la traseu printr-un ordin, coordonat cu Autoritatea Contractantă;
 - vii) în caz de defectare a serverului central al SIT, cu excepția cazurilor ce nu sunt controlate de către municipalitate.

II. O cursă neregulată din culpa Operatorului este o cursă care se efectuează, însă:

- a) nu respectă orarul traseului și se abate de la orele controlate din Programul de Circulație, cu abatere mai mare decât marja admisă în conformitate cu punctul b) subpunctul i);



- b) cu o abatere de la traseu, fără omiterea vreunei stații, dar fără un ordin coordonat cu Autoritatea Contractantă sau cu o persoană desemnată de către municipalitate;
- c) în toate celelalte cazuri datorate culpei Operatorului.

III. O cursă neregulată fără culpa Operatorului este considerată astfel în următoarele cazuri:

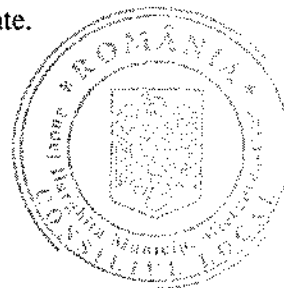
- a) la încălcarea Programului de Circulație peste limita admisă conform punctului b) subpunctului i) din prezenta anexă, dintr-unul dintre motivele indicate în clauza IV de la punctul a) la g) sau Clauza V de la punctul a) la n);
- b) la încălcarea Programului de Circulație la schimbarea vehiculului cu până la 6 (șase) minute în urmă față de orar de la ora de sosire a vehiculului ce îl înlocuiește.

IV. O cursă neefectuată fără culpa Operatorului este o cursă care nu a putut fi efectuată de către Delegat pentru unul dintre următoarele motive enumerate în mod exhaustiv:

- a) impedimente în trafic datorate traficului intens, care au făcut imposibilă prestarea serviciului de transport planificat conform orarului;
- b) semafoare nefuncționale și semafoare cu regim special de funcționare;
- c) drumuri necurățate de zăpadă și/sau cu polei;
- d) lucrări efectuate la infrastructura rutieră, împiedicând circulația transportul public urban în condițiile tehnice, de siguranță și de confort stabilite;
- e) zone inundate;
- f) mitinguri, manifestări, precum și evenimente permise și/sau autorizate;
- g) desemnate de către municipalitate.

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

- a) accident de circulație rutieră fără culpa Operatorului împiedicând astfel circulația;
- b) un vehicul oprit sau parcat în mod necorespunzător, pe traseul de deplasare alocat în mod normal transportului public urban, împiedicând astfel circulația;
- c) actele de vandalism într-un vehicul al Operatorului, în cazul în care Operatorul a informat persoana desemnată de către Autoritatea contractantă în termen de 60 de minute;
- d) călători pentru care s-a solicitat intervenția echipajelor de urgență;
- e) la evenimente aflate sub jurisdicția Ministerului de Interne – incendiu, obiecte suspecte, investigații, etc.;
- f) impedimente în trafic datorate fluxului de trafic intens, ceea ce duce la nerespectarea orarului așa cum este indicat în Planul de Transport;
- g) semafoare nefuncționale de-a lungul traseelor;
- h) drumuri de-a lungul traseelor care nu au fost curățate de zăpadă și/sau cu polei;
- i) lucrări efectuate la infrastructura rutieră, împiedicând circulația transportul public urban în condițiile tehnice, de siguranță și de confort stabilite;
- j) zone inundate de-a lungul traseelor;
- k) mitingurile, marșurile, precum și evenimentele permise și/sau autorizate.



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

- i) vehiculul a început să circule cu un dispozitiv de bord nefuncțional sau nu sunt luate măsuri de către Operator pentru asigurarea funcționării dispozitivului de bord al vehiculului;
- ii) la o abatere completă de la traseu, fără a opri la mai multe dintre stații;
- iii) la deteriorarea deliberată a dispozitivelor de la bord;
- iv) după un accident de circulație rutier în care este implicat oricare dintre vehiculele Operatorului și acesta a cauzat accidentul.

2. Evaluarea curselor și sancțiunile aplicabile

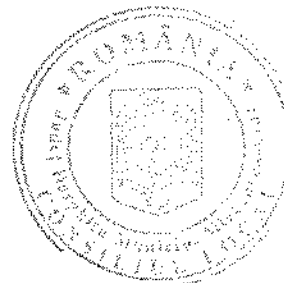
Tipul călătoriei	Plata către Operator	Nr. de km	Sancțiuni pentru Operator
Curse regulate	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse neregulate din culpa Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km. Delegat plătit numai până la nivelul maxim, prevăzut în Anexa 12, indicatorul 1.		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu Anexa 12, indicatorul 1.
Curse neregulate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
Curse neefectuate din culpa Operatorului	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu Anexa 12, indicatorul 1.
Curse neefectuate din culpa Operatorului, pe același traseu pentru mai mult de 24 de ore	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu Anexa 12, indicatorul 2.
Curse neefectuate fără a se datora culpei Operatorului	Nu se plătește		n.a.
Curse efectuate parțial fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		n.a.
TOTAL			

Până la punerea în funcție a unui Sistem automat de management al traficului, evaluarea modului de realizare a Programului de Transport se va realiza în modul următor:

- a. verificarea prin sondaj a ieșirilor și intrărilor programate din /în depouri/autobaze, pentru conformitatea parcului circulant realizat cu cel programat și raportat;
- b. verificarea prin sondaj a modului de confirmare a curselor la capetele de linii;
- c. verificarea prin sondaj a plecărilor ritmice în traseu (evitarea circulației "în pachete" de vehicule);
- d. verificarea prin sondaj a aderenței prestației efective la Programul de transport în stațiile de plecare, intermediare și terminus, în conformitate cu orarele afișate și asumate de către Operator;
- e. evaluarea și analiza incidentelor în trafic, pe teren și cât mai repede față de momentul producerii lor, pentru stabilirea responsabilităților și a consecințelor asupra formulelor de plată a Operatorului pentru prestația efectiv realizată;
- f. monitorizarea permanentă a funcționalității semafoarelor din intersecțiile străbătute de traseele transportului public, sau care sunt situate în afara traseelor, dar influențează relevant circulația în acele intersecții și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului;



- g. monitorizarea permanentă a stării infrastructurii rutiere (zăpadă, polei, avarii la rețelele urbane, lucrări accidentale și neprevăzute, etc) utilizate de către transportul public și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului;
- h. confruntarea și medierea rapoartelor Operatorului cu cele ale Autorității Contractante se va realiza în primele 10 zile de la depunerea primelor. În cazul menținerii diferențelor, sumele în dispută vor fi depuse de către Autoritate într-un cont separat și blocat până la primirea concluziilor unui audit independent realizat cel târziu odată la 6 luni.



Anexa 14 – Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate în Municipiul Miercurea Ciuc

Caietul de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate se va întocmi în baza Ordinului MT 972/2007 privind aprobarea Regulamentului-Cadru pentru prestarea transportului public local și a Caietului de Sarcini-Cadru al serviciilor de transport public local.



Anexa 15 – Regulament pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Miercurea Ciuc

Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane se va întocmi în baza Ordinului MT 972/2007 privind aprobarea Regulamentului-Cadru pentru prestarea transportului public local și a Caietului de Sarcini-Cadru al serviciilor de transport public local.



Anexa 16 –Politica privind resursele umane și politica socială

Operatorul va aplica propria sa politică de selecție, calificare, instruire, recalificare, concediere și salarizare, potrivit Contractului Colectiv de Muncă, Codului Muncii, și prevederilor legale în vigoare.

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

La data de, operatorul are următoarea structură de personal

Categorie personal	Număr	Observații
Personal administrativ	6	
Personal direct implicat în activitatea de Transport Public	19	
Personal pentru alte activități	3	
TOTAL PERSONAL	28	

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

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

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

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



Anexa 17 – Estimarea anuală a compensației

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

Concept	Planificat 1	Planificat 2	Planificat 3	Planificat 4	Planificat 5	Planificat 6
Anul	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Număr total de auto km = km	299,000.00	299,000.00	1,172,532.50	1,172,532.50	1,172,532.50	1,172,532.50
(C unitar) Cost unitar per km = lei	3.62	3.62	3.45	3.45	3.45	3.45
(I) Cheltuieli eligibile totale (autokm. efectuat x C unitar) = lei	1,082,380.00	1,082,380.00	4,045,237.13	4,045,237.13	4,045,237.13	4,045,237.13
(II) (Pr) Profit rezonabil 2,26*Chelt eligibile	24,461.79	24,461.79	91,422.36	91,422.36	91,422.36	91,422.36
Venituri din servicii de transport public din care: - lei	724,713.00	724,713.00	3,649,786.74	3,649,786.74	3,649,786.74	3,649,786.74
- Venituri din vânzări de bilete = lei	428,277.00	428,277.00	2,156,596.26	2,156,596.26	2,156,596.26	2,156,596.26
- Venituri din vânzări de abonamente = lei	296,436.00	296,436.00	1,493,190.48	1,493,190.48	1,493,190.48	1,493,190.48
- Venituri vânzări legitimații transport (carduri) = lei	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
- Alte venituri încadrate rețelei unde se prestează OSP = lei	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(III) TOTAL VENITURI PLANIFICATE = mii lei	724,713.00	724,713.00	3,649,786.74	3,649,786.74	3,649,786.74	3,649,786.74
IV. DIFERENȚE DE TARIF CUVENITE OPERATORULUI	329,985.00	329,985.00	329,985.00	329,985.00	329,985.00	329,985.00
(C) TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ PLANIFICATĂ (I+II-III+IV) - lei	712,113.79	712,113.79	816,857.74	816,857.74	816,857.74	816,857.74

Estimarea compensației pentru primii 2 ani de derulare a contractului (perioada de tranziție) s-a raportat la cheltuielile și veniturile actuale a activității de transport public, urmând ca din anul 3, anul când se consideră că vor fi implementate în integralitate cele 11 noi trasee și vor fi achiziționate autovehicule ecologice care să deservească serviciul de transport public, aceste date să fie raportate la exploatarea a 11 trasee de transport cu un număr de 23 de autobuze, față de 9 cu cât se realizează în prezent.



Anexa 18 - Redevența

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

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

- Anvergura pieței transporturilor de călători în aria urbană
- Calitatea tramei stradale
- Vechimea parcului de vehicule pus la dispoziția întreprinzătorului
- Nivelul de trai al locuitorilor municipiului
- Costul real al călătoriei (nu costul de comercializare a legitimațiilor)
- Apartenența la o perioadă investițională
- Alte circumstanțe particulare.

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

Redevența pentru bunurile concesionate operatorilor în cadrul contractelor de servicii publice

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

- Minimizarea impactului asupra populației;
- Simplificarea procedurilor de decontare.

Astfel, se pot analiza două variante:

Varianta I - Redevența este egală cu valoarea rămasă anuală a bunurilor concesionate. În acest caz, în special în situația realizării de investiții noi de către municipalitate, valoarea redevenței va fi mare. Operatorul își va recupera cheltuiala cu redevența prin intermediul formulei compensării, deci în final municipalitatea suportă în mare parte redevența (o parte este acoperită din veniturile colectate de la călători). În plus, în acest caz este influențat semnificativ nivelul costurilor eligibile pentru calculul tarifelor, deci această variantă conduce la creșterea tarifelor către populație.

Varianta II Redevența este la o valoare simbolică, sau chiar nulă. Municipalitatea suportă investițiile de la buget, fără a mai avea impact major asupra compensației și/sau tarifelor de călătorie.

Municipalitățile din țară au aplicat diverse metode de plată a acestor redevențe: unele din ele sunt calculate în lei/km parcurs (Oradea), altele în lei/mijloc de transport/ zi (Piatra Neamț), iar altele au o anumită valoare anuală fixă (Arad). Autoritatea contractantă va adopta varianta corespunzătoare strategiei proprii și va adapta Modelul de contract conform variantei adoptate.

Redevența pentru serviciu public prestat

Având în vedere că serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate publică și în vederea unui impact social cât mai mic (și această cheltuială este eligibilă pentru stabilirea tarifelor și calculul compensării), se recomandă a nu fi percepută redevență pentru acest serviciu.



Și privind redevența pentru serviciu, municipalitățile din țară, funcție de politica proprie, au adoptat diverse metode de aplicare a redevenței: % din total venituri din vânzări bilete și abonamente (Ploiești), % din total venituri (Pitești), % din venituri realizate din activitatea obligației de serviciu public din care se scad compensațiile încasate (Arad), nu se aplică redevența pe serviciu.

Scenarii posibile pentru stabilirea redevenței

1. Redevența pentru bunurile concesionate operatorului este egală cu valoarea rămasă anuală a bunurilor concesionate. Valoarea bunurilor puse la dispoziție este de 4.477.810 lei, iar la o durată normală de funcționare de 10 ani raportată la perioadă de delegare a serviciului propusă de 6 ani rezultă o redevență anuală de 746.301 lei. Această redevență ar conduce la o creștere foarte mare a tarifelor actuale la transportul în comun și/sau la creșterea compensației date de autoritatea locală. Nu se percepe redevența pentru serviciul public prestat.
2. Redevența este menținută la valoarea actuală. În prezent, conform prevederilor actualului contract de delegare societatea SC CSIKI TRANS SA nu plătește redevență.
3. Redevența este calculată în funcție de numărul de kilometri parcurși de mijloacele de transport public în activitatea de transport public urban. Astfel, se propune o taxă de 0,02 lei pe km rulat. Concret, redevența anuală ar fi de 0,02 lei/km x 298.916 km/an = 5.978 lei/an. Parcursul total de 298.916 km/an este preluat din raportul de activitate pe anul 2017 al operatorului de transport public local.

Se propune ca și varianta de calcul a redevenței, varianta 3, iar valoarea redevenței pentru primul an de derulare a contractului va fi de 5.978 lei.

Președintele sedinței
Fulop Arpad Zoltan



Contasemnează pentru legalitate
SECRETARUL MUNICIPIULUI
Wolffart Rudolf

Anexa 14

**Caiet de Sarcini al Serviciului de Transport Public Local de persoane prin curse regulate
în Municipiul Miercurea Ciuc**

Capitolul I. Obiectul caietului de sarcini

1. Prezentul caiet de sarcini stabilește condițiile de efectuare a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Miercurea Ciuc („Serviciul”), definind nivelurile de calitate, confort, siguranță și condițiile tehnice necesare efectuării acestui serviciu în condiții de eficiență și siguranță.
2. Prezentul caiet de sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentație tehnică și de referință în vederea stabilirii condițiilor specifice de efectuare a serviciului de transport public local prin curse regulate în Municipiul Miercurea Ciuc.
3. Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația necesară efectuării activităților de realizare a Serviciului și constituie ansamblul cerințelor de bază.
4. Prezentul caiet de sarcini conține specificațiile tehnice și financiare care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic, de performanță și siguranță în exploatare.
5. Caietul de sarcini precizează reglementările obligatorii referitoare la protecția muncii, prevenirea și stingerea incendiilor și protecția mediului, care trebuie respectate pe parcursul efectuării serviciului de transport public local.

Capitolul II. Descrierea situației la data aprobării Caietului de sarcini

6. Municipiul Miercurea Ciuc, reședința județului Harghita, se află la intersecția paralelei 46°21' latitudine nordică cu meridianul de 25°48' longitudine estică.
7. Municipiul Miercurea Ciuc are o suprafață de 161 km², din care suprafața urbană de 17,05 km². La 1 ianuarie 2018, conform datelor Institutului Național de Statistică, populația municipiului Miercurea Ciuc era de 41.793 locuitori.
8. Activitățile economice specifice zonei sunt: industrie, servicii, comerț, turism, construcții și agricultură.
9. Rețeaua rutieră a Municipiului Miercurea Ciuc cuprinde 157 de străzi, cu o lungime totală de 103 km, din care lungime străzi modernizate 84 km (la nivelul anului 2016). Orașul este străbătut de 3 drumuri naționale – DN 12, DN 12A și DN 13 care fac legătură cu Transilvania, dar și cu Moldova. Traficul de tranzit ocolește centrul orașului, fiind deviat pe str. Brașovului, str. Harghita și str. Ret.
10. În Municipiul Miercurea Ciuc, transportul public local este asigurat de SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc. Societatea s-a înființat în urma reorganizării SC GOSCOM SA Miercurea Ciuc în temeiul O.U.G. nr. 30/1997 aprobată prin legea nr. 207/1997, privind reorganizarea regiilor autonome, prin H.C.L nr. 275/29.09.2017 a municipiului Miercurea Ciuc.



16. Conform Legii nr. 92/2007 este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate, transportul care:

- a) se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor *Ordonanței Guvernului nr. 27/2011¹ privind transporturile rutiere, cu modificările ulterioare („OG nr.27/2011”)*, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform legii;
- b) se efectuează pe raza teritorial-administrativă a unei localități, respectiv pe raza administrativ-teritorială a zonei metropolitane, sau numai între localitățile unui județ, în funcție de tipul de transport stabilit potrivit legii;
- c) se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către autoritățile competente desemnate potrivit legii;
- d) se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
- e) persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de OG nr. 27/2011;
- g) transportul cu autobuzele se efectuează numai pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini, elaborate și eliberate în condițiile stabilite prin normele de aplicare elaborate și aprobate prin ordin comun al ministrului administrației și internelor și al ministrului transporturilor și infrastructurii.

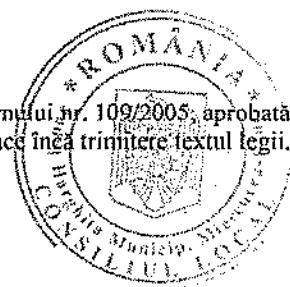
17. Totodată, serviciile de transport public local se supun normelor europene ce reglementează acest domeniu, respectiv Regulamentului nr. 1370/2007 al Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului („Regulamentul nr. 1370/2007”). Acest Regulament se aplică în mod direct în dreptul român, prevederile sale prevalând celor din legislația națională.

18. Pentru acordarea de facilități unor categorii de persoane defavorizate sau provenind din zone defavorizate greu accesibile sau pentru a se asigura capacități suficiente de transport pe anumite rute se pot stabili servicii publice compensate de transport rutier.

19. Prin serviciu public compensat de transport se înțelege acel transport public care necesită compensații bugetare, pe care un operator de transport este obligat să îl efectueze, în condițiile impuse de autoritățile competente, chiar dacă acesta ar avea efecte economice negative asupra activității sale, pe perioada efectuării serviciului public compensat contractat.

20. Prin urmare, pentru asigurarea suportabilității costurilor de către utilizatori, susținerea și încurajarea dezvoltării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Miercurea Ciuc se poate organiza ca serviciu compensat cu respectarea prevederilor Legii nr. 92/2007 și a prevederilor OG nr. 97/1999.

¹Prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 a fost abrogată Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare, la care face încheierea trimitere textul legii.



- Linia 8a (linie nocturnă) – Gara – Fitod – Gara
- Linia 8b (linie nocturnă) – Gara – Ciba – Fitod – Gara

În urma analizei posibilității reconfigurării rețelei de transport public la nivelul municipiului realizată în cadrul studiului de oportunitate în vederea delegării în mod direct a gestiunii serviciului de transport public local de transport persoane în Municipiul Miercurea Ciuc, au fost propuse următoarele trasee:

- LINIA 1 ROȘIE Lungime - 15,01km

Stații: Stație multimodală-Piața-Teatru-Cetatea Miko-Str.Bradului-Spital-Pasaj-Str. Câmpul Mic-Biserica Jigodin-Parcul Natur-Biserica Jigodin-Galeria Nagy Imre-Str.Câmpul Mic-Pasaj-Spital-Str.Bradului-Bi.Frăției-Str.Lelicieni-Lic. Szekely Karoly-str.Culmei-Korona-Lic.Marton Arom-FC Csíkszereda -Kaufland-Stația Multimodală

- LINIA 2 GALBEN Lungime – 14,99km

Stații: Stație multimodală-Piața-Teatru-Cetatea Miko-Str.Bradului-Spital-Pasaj-Str. Câmpul Mic-Galeria Nagy Imre-Str.Carierei-Băile Jigodin-Jigodin-Str.Carierei- Galeria Nagy Imre-Str.Câmpul Mic-Pasaj-Spital-Str.Bradului-Bi.Frăției-Str.Lelicieni-Lic. Szekely Karoly-str.Culmei-Korona-Lic.Marton Arom- FC Csíkszereda -Kaufland-Stația Multimodală

- LINIA 3 VERDE Lungime – 11,89km

Stații: Stația Multimodală-Piața-Posta-Lic.Marton Aron-Str.Szek II-Str.Minei-Str.Szeked-Bis.Franciscană-Str.Koves-Casa de cult.Cioboteni-Str.Koves-Str.Hetvezer-Str.Fesulo-Str.Câmpul Mare-Str.Poienii-Csordagyujto-Str.Izvor-Casa de cult Toplița Ciuc-Str.To-Grup. Scolar-Lic. Marton Aron-Arena Eross Zsolt-Piața Libertății-Parohia-Stația Multimodală

- LINIA 4 MOV Lungime – 12,43km

Stații: Stația Multimodală-Piața-Posta-Lic.Marton Aron-Grup Școlar-Str.Progresului-Biserica Toplița Ciuc-Str.Câmpul Mare-Str.Fesulo-Str.Hetvezer-Str.Kas-Str.Koves-Casa de cultură Cioboteni-Cioboteni Vatak-Cap linie Cioboteni-Cioboteni Vatak-Casa de Cultură-Str.Koves-Biserica Franciscană-Str.Szeked-Str.Minei-Str. Szek II-Lic. Marton Aron-Arena Eross Zsolt-Piața Libertății-Parohia-Stația Multimodală

- LINIA 5 ALBAȘTRA Lungime – 12,32km

Stații: Stația multimodală-Piața-Teatru-Cetatea Miko-Bi.Frăției-Șuta-FitodI- Fitod II- Clopotnița Fitod-Cap linie Fitod-Clopotnița-Fitod II- Fitod I- Șuta-Aleea Copiilor-Primăria-Patinoarul Vakar Lajos- P-ta Kőszeghy(Gara CFR) - Stația multimodală

- LINIA 6 MARO Lungime 12.1 km

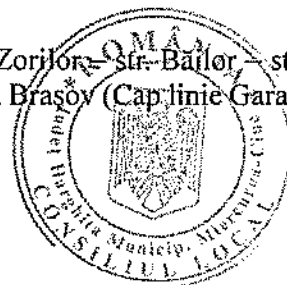
Stații: (Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Harghita – str. Ciba (Cap linie Ciba) – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).

- LINIA 7 NEAGRA Lungime 40.1 km

(Cap linie Gara) str. Kossuth Lajos – str. Harghita – DN 13A – DJ 138A – str. Harghita Băi (Cap linie Harghita Băi) – DJ 138A – DN 13A – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).

- LINIA 8 PORTOCALIU Lungime 9,57 km

(Cap linie Gara) str. Brașov – str. Uzinei Electrice - str. Harghita – str. Zorilor – str. Băilor – str. Obor – str. Salcâm – str. Zorilor – str. Harghita - str. Uzinei Electrice – str. Brașov (Cap linie Gara).



La aceste vehicule se adaugă un vehicul de rezervă.

Operarea pe aceste trasee se va realiza după efectuarea achiziției de autobuze ecologice pe bază de CNG, perioada de primii 2 ani ai contractului de delegare fiind o perioadă de tranziție în care se vor definitiva achizițiile de autobuze

30. Descrierea detaliată a traseelor este prezentată în Anexa nr. 1 la prezentul caiet de sarcini.

31. Denumirea stațiilor se regăsește în Anexa nr. 2 la prezentul Caiet de sarcini.

Capitolul V. Cerințe organizatorice

(A) Cerințe generale

32. Operatorul Serviciului de transport public va asigura:

- a) numărul și tipul corespunzător de mijloace de transport necesare realizării programului de circulație și care satisfac condițiile impuse privind siguranța circulației, confortul pasagerilor și protecția mediului;
- b) numărul de mijloace de transport pentru înlocuirea celor care efectuează cursele cuprinse în programul de circulație, în cazul apariției unor defecțiuni ale acestora;
- c) respectarea reglementărilor legale privind omologarea, înmatricularea/înregistrarea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
- d) operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de delegare a gestiunii și prin prezentul Caiet de sarcini, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități (autorizarea operatorului economic, baza tehnico-materială, personalul utilizat etc.);
- e) menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- f) condiții pentru spălarea, salubritatea și dezinfectarea mijloacelor de transport atât la interiorul, cât și la exteriorul acestora;
- g) spații în suprafață suficientă pentru parcare mijloacelor de transport;
- h) dispecerat și dotări speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare;
- i) personal calificat și vehicule de intervenție operativă;
- j) respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației;
- k) asigurarea pasagerilor și a bagajelor acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport/transportatorului autorizat;
- l) respectarea capacităților de transport și a programelor de circulație impuse prin contractul de delegare a gestiunii;

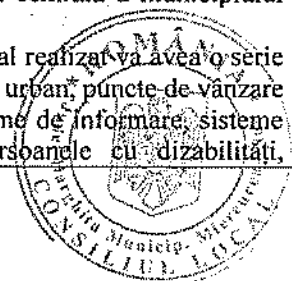


- a) minim o persoană de specialitate desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport cu certificat de competență profesională eliberat de Autoritate Rutieră Română („ARR”) în conformitate cu Ordinul nr. 1214/2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere;
 - b) minim 11 șoferi afectați permanent furnizării serviciului. Obligațiile și răspunderile conducătorilor mijloacelor de transport sunt cuprinse în Regulamentul pentru efectuarea transportului public local în Municipiul Miercurea Ciuc;
 - c) minim 3 persoane pentru vânzarea Titlurilor de călătorie prin intermediul centrului de vânzare;
- (9) are în proprietate sau are încheiat un contract de servicii cu un atelier auto ce deține autorizația tehnică eliberată de autoritatea competentă;
- (10) deține asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru toate mijloacele de transport utilizate pentru prestarea serviciului de transport local de persoane prin curse regulate în Municipiul Miercurea Ciuc;
- (11) deține asigurarea de răspundere civilă pentru călători și asigurare de răspundere pentru bunurile călătorilor.

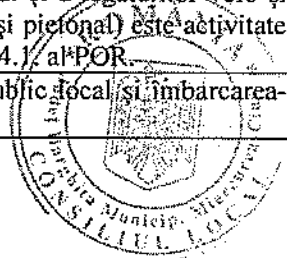
(C) Programul de investiții

34. Autoritatea Contractantă Municipiul Miercurea Ciuc va realiza următoarele investiții în perioada 2018-2023 conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru municipiul Miercurea Ciuc:

DENUMIRE PROIECT	DESCRIERE PROIECT
Achiziționare de autobuze ecologice pentru transportul public de călători în municipiul Miercurea Ciuc	Achiziționarea unui număr de 23 de autobuze midi pe bază de CNG
Modernizarea și Reconfigurarea Autogării Miercurea Ciuc	Modernizarea și Reconfigurarea Autogării Miercurea Ciuc prin reconfigurarea și modernizarea stației de transport public local/zonal de călători (autogării). În urma implementării proiectului autogara va deveni o stație modernă de transfer intermodal între traseele diferitelor moduri de transport public și / sau între transportul public local și alte moduri de transport, precum și stații capăt de linie dinspre limita administrativă a municipiului reședință de județ care va funcționa ca punct intermodal de transfer al pasagerilor la transportul public local/zonal, în condițiile existenței/creării și a altor investiții complementare. Investiția va fi corelată cu realizarea de trasee ale mijloacelor de transport public ce încep de la stația capăt de linie (autogară) și se continuă până în zona centrală a municipiului, puncte de închiriere sau parcare de biciclete, piste pentru biciclete, în vederea contribuției la evitarea aglomerării traficului rutier, datorate intrării vehiculelor, altele decât cele aferente transportului public urban de călători, în zona centrală a municipiului Miercurea Ciuc. Stațiile de transport public de călători intermodal realizat va avea o serie de facilități: adăposturi pentru călători, mobilier urban, puncte de vânzare bilete/carduri, automate de bilete/carduri, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități,



Sistem de management al traficului în municipiul Miercurea Ciuc	Acest proiect include crearea unui sistem de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme de transport inteligente: Sisteme de monitorizare video CCTV, mai ales în intersecții traversate de rutele de TP; Sisteme de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, ce poate asigura prioritizarea mijloacelor de transport în intersecțiile semnalizate/semaforizate; Sisteme de localizare a mijloacelor de transport public urban și de managementul flotei (prin GPS, AVL, etc.); Sisteme de informare în timp real a pasagerilor, amplasate în mijloacele de transport în comun și/sau în stațiile de transport public; „e-ticketing” Crearea de aplicații software pentru informarea în timp real a utilizatorilor asupra programului mijloacelor de transport în comun; Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor; Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware, precum și lucrări punctuale de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor; Sistem de parări ”inteligente”- urmărirea gradului de ocupare a parcarilor, semnalizarea locurilor de parcare libere în sistem
Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate nemotorizată și creșterea siguranței în str. Harghita din Municipiul M- Ciuc	Str. Harghita (partea situată între pasajul CF și limita intravilanului) este o stradă intens circulată, care nu dispune de piste pentru biciclete și de trotuare. Astfel se propune construirea facilităților necesare deplasărilor velo și pietonale în această zonă a municipiului. Activitățile propuse în cadrul proiectului (construire de piste pentru biciclete și de trotuare) sunt activități eligibile în cadrul Activității nr.B2 și B4, O.S. 4.1. al POR.
Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate nemotorizată și creșterea siguranței în zona Căii Ferate	Acest proiect include construirea unui pasaj supratran pentru bicicliști și pietoni (cu piste pentru biciclete și pentru pietoni) peste calea ferată și strada Brașovului, pentru a asigura o accesibilitate mai bună dintre partea centrală a municipiului și zona vestică, amplasată la vest de linia CFR Brașov – Deda, care traversează municipiul. Pasajul va fi construit în zona Gării CFR / Autogării, str. Brașovului. Pe lângă acest pasaj propus, în cadrul proiectului vor fi realizate legături cu piste de biciclete existente în zonă precum și legături pietonale. Realizarea acestui pasaj este de o importanță deosebită pentru mobilitatea din municipiu, datorită faptului că în prezent există un singur pasaj peste calea ferată care este supraaglomerat, iar pasajul subteran din zona Gării CFR nu poate fi folosită, iar modernizarea acestuia nu este posibilă din cauza dreptului de proprietate (al CFR). Activitățile propuse în cadrul proiectului (construirea unui pasaj supratran pentru bicicliști și pietoni (cu piste pentru biciclete și pentru pietoni) peste calea ferată, pentru a asigura o accesibilitate mai bună dintre partea centrală a municipiului și zona vestică, amplasată la vest de linia CF Brașov – Deda, care traversează municipiul și a legăturilor velo și pietonale cu sistemul de piste pentru biciclete și pietonal) este activitate eligibilă în cadrul Activității nr.B2 și B4, O.S. 4.1/ al POR.
Amenajare stații de transport public local	Asigurarea opririi autobuzelor transportului public local și îmbarcarea-debarcarea pasagerilor



confort, regularitate și continuitate, operatorul de transport trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- (a) să asigure afișarea la părțile din față și laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului și capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afișa cel puțin indicativul traseului. Elementele de informare menționate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută.
- (b) în salonul mijlocului de transport se va asigura informarea publicului călător prin mijloace vizuale și sonore cu privire la denumirea stației care urmează și la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;
- (c) să asigure afișarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărții schematice care să permită vizualizarea traseului, a instrucțiunilor privind modul de desfășurare a transportului, a obligațiilor publicului călător și a altor informații de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare.
- (d) să asigure vânzarea titlurilor de transport prin minim 1 centru de vânzare a titlurilor de călătorie și în punctele stabilite de comun acord cu Autoritatea Contractantă și nominalizate printr-o anexă la Contractul de delegare a gestiunii.
- (e) în stațiile din programul de circulație, să asigure afișarea intervalelor de succedare a curselor, precum și a hărților simplificate cu indicarea traseului și stațiilor pentru informarea publicului călător; afișajul se va face la înălțimea de cel mult 1.80 m, textul afișajului fiind realizat cu litere îngroșate de cca. 1 cm înălțime; programul de circulație actualizat și detaliat va fi pus obligatoriu la dispoziția publicului călător și pe site-ul internet al operatorului de transport.
- (f) să emită titluri de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri/gratuități ale costului abonamentului;
- (g) să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;
- (h) să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;
- (i) mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;
- (j) să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, mijlocul de transport să nu pornească din stații cu ușile deschise sau având călători aflați pe scările acestuia sau agățați de exteriorul caroseriei;
- (k) să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;
- (l) să nu îmbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport, exprimată prin numărul de locuri din cartea tehnică;
- (m) să îmbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;
- (n) să utilizeze numai titluri de călătorie cu regim special, agreate de Autoritatea Contractantă;



- (dd) să respecte reglementările obligatorii în domeniul prevenirii și stingerii incendiilor; informații detaliate privind reglementările în vigoare se pot obține de la Inspectoratul General pentru Situații de Urgență (<http://www.igsu.ro>);
- (ee) să respecte reglementările obligatorii privind protecția mediului. Operatorii economici pot obține informații detaliate privind reglementările în vigoare de la Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, Agenția Națională pentru Protecția Mediului (<http://www.anpm.ro>);
- (ff) să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;
- (gg) să elaboreze strategii de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri, și la gestionarea serviciului public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;
- (hh) nu se admit în circulație mijloace de transport care nu au ușa din față accesibilă publicului călător, în totalitate;
- (ii) la oprirea în stații, mijloacele de transport se vor alinia cu trotuarul stației astfel încât urcarea/coborârea călătorilor să se poate face cu ușurință și în condiții de siguranță;
- (jj) mijloacele de transport care se retrag la garaj vor prelua călătorii aflați în stații, dacă retragerea la garaj se face pe traseul de circulație stabilit;
- (kk) operatorul de transport va asigura în permanență o linie telefonică prin care să ofere relații publicului călător 24/24 ore;
- (ll) să asigure un număr suficient de controlori pentru titlurile de călătorie valabile în vederea reducerii numărului de călători frauduloși sau să asigure un sistem de validare în mijlocul de transport astfel încât toți călătorii să valideze titlurile de călătorie la urcare.

Capitolul VII. Titlurile de călătorie

46. Titlurile de călătorie, trebuie să respecte următoarele cerințe odată cu implementarea sistemului de taxare electronică la nivelul serviciului de transport public din Municipiul Miercurea Ciuc:

- (a) Pentru diminuarea costurilor legate de achiziția, gestiunea, vânzarea și validarea biletelor de hârtie, titlurile de călătorie vor fi de tipul carduri electronice de călătorie care vor permite o aplicație de tipul „*portofel electronic*” reprezentând un număr de călătorii încărcate pe card similare unui număr de bilete de călătorie pe suport de hârtie și/sau achiziția de abonamente.
- (b) Cardurile vor avea la bază o tehnologie contactless, dimensiunile lor fiind similare cu cele ale unor carduri bancare urmând ca formatul lor să fie avizat de către Autoritatea de autorizare.
- (c) Cardurile electronice de călătorie vor putea fi nominale și nenominale.
- (d) Să se asigure și posibilitatea comercializării titlurilor de călătorie pe suport de hârtie.
- (e) Plata titlurilor de călătorie va fi posibilă în numerar, cu card bancar sau online.
- (f) Asigurarea centrelor de vânzare și a automatelor de eliberare a titlurilor de călătorie și a softului pentru plata online sunt în sarcina operatorului de transport rutier. Prin centrul de vânzare se va înțelege spațiul destinat vânzării titlurilor de călătorie prin intermediul unui vânzător.



(C) Suprataxa

54. Călătorul care circulă fără Titlu de Călătorie valabil are posibilitatea să achite pe loc, către agentul de control, contravaloarea unui card de Suprataxă; în această situație nu se mai încheie proces verbal de constatare a contravenției și orice urmărire încetează.

55. În caz contrar, agentul de control va întocmi proces verbal de constatare a contravenției.

56. Suprataxa este valabilă doar pentru călătoria cu Mijlocul de Transport pentru care călătorul circulă fără un Titlu de Călătorie valabil, până la capătul liniei. După ce călătorul coboară din vehicul, cardul de Suprataxă eliberat își pierde valabilitatea.

57. Contravaloarea Suprataxei este stabilită de Consiliul Local al Municipiului Miercurea Ciuc și reprezintă venit al operatorului de transport.



6. Spitalul Jud.
7. Pasaj
8. Str. Campul Mic
9. Galeria Nagy Imre
10. Str. Carierei
11. Baile Jigodin CL

Stații retur

12. Baile Jigodin CL
13. Jigodin
14. Str. Carierei
15. Galeria Nagy Imre
16. Str. Campul Mic
17. Pasaj
18. Spitalul Jud.
19. Str. Bradului
20. Bd. Fratiei
21. Str. Lelicieni
22. Lic. Szekely Karoly
23. Str. Culmei
24. Korona
25. Lic. Marton Aron
26. FC Csikszereda
27. Kaufland
28. Statia Multimodala CL

• Linia nr. 3 Verde – Stația Multimodală – Casa de Cultură Cioboteni

- Lungime – 11,89 km/cursă
- Total Km planificați: 404,26 km/zi lucrătoare, 154,57 km/zi de weekend și sărbători legale
- Număr stații: 25

Stații tur

1. Statia Multimodala CL
2. Piata
3. Posta
4. Lic. Marton Aron
5. Str. Szek II
6. Str. Minei
7. Str. Szeked
8. Biserica Franciscana
9. Str. Koves
10. Casa Cult. Cioboteni CL

Stații retur

11. Casa Cult. Cioboteni CL
12. Str. Koves
13. Str. Hetvezer
14. Str. Fesulo
15. Str. Campul Mare
16. Str. Poienii



• **Linia nr. 5 Albastră – Stația Multimodală – Fitod**

- Lungime – 12,32 km/cursă
- Total Km planificați: 246,4 km/zi lucrătoare, 160,16 km/zi de weekend și sărbători legale
- Număr stații: 19

Stații tur

1. Statia Mutimodala CL
2. Piata
3. Teatru
4. Cetatea Miko
5. Bd. Fratiei
6. Suta
7. Fitod I
8. Fitod II
9. Clopotnita Fitod
10. Fitod CL

Stații retur

11. Fitod CL
12. Clopotnita Fitod
13. Fitod II
14. Fitod I
15. Suta
16. Al. Copiilor
17. Primaria
18. Patinoarul Vakar Lajos
19. Pta Koszeghy
20. Statia Mutimodala CL

• **Linia nr. 6 Maro – Statia Multimodala – Ciba**

- Lungime – 12,1 km/cursă
- Total Km planificați: 338,8 km/zi lucrătoare, 133,1 km/zi de weekend și sărbători legale
- Număr stații: 16

Stații tur

1. Statia Mutimodala CL
2. Str. Salciei
3. Arta
4. Fabrica de Bere
5. Str. Poienii
6. Str. Zorilor
7. Subpadure
8. Ramificatie Ciba
9. Ciba CL

Stații retur

10. Ciba CL
11. Ramificatie Ciba
12. Subpadure
13. Str. Zorilor



12. Str. Obor
13. Str. Salcam
14. DPD Romania
15. Elit Romania
16. Str. Zorilor
17. Str. Poienii
18. Fabrica de Bere
19. Arta
20. Statia Mutimodala CL

• **Linia nr. 9 Alb – Statia Multimodala – Cart. Szecseny**

- Lungime – 12,53 km/cursă
- Total Km planificați: 175,42 km/zi lucrătoare, 137,83 km/zi de weekend și sărbători legale
- Număr stații: 23

Stații tur

1. Statia Mutimodala CL
2. Str. Salciei
3. Arta
4. Fabrica de Bere
5. Str. Poienii
6. Str. Zorilor
7. Elit Romania
8. DPD Romania
9. Str. Salcam
10. Str. Bailor
11. Baile Miercurea Ciuc
12. Cart. Szecseny CL

Stații retur

13. Cart. Szecseny CL
14. Baile Miercurea Ciuc
15. Str. Bailor
16. Str. Obor
17. Str. Salcam
18. DPD Romania
19. Elit Romania
20. Str. Zorilor
21. Str. Poienii
22. Fabrica de Bere
23. Arta
24. Statia Mutimodala CL

• **Linia nr. 1 Interioară – Statia Multimodală – Str. Culmei**

- Lungime – 6,53 km/cursă
- Total Km planificați: 620,35 km/zi lucrătoare, 287,32 km/zi de weekend și sărbători legale
- Număr stații: 15

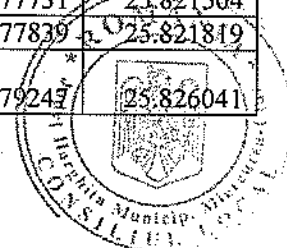
Circuit

1. Statia Mutimodala CL



Anexa nr. 2 - Denumirea stațiilor

Nr. crt.	DENUMIRE	CURSE	INDICATOR STAȚIE	Latitudine	Longitudine
1	Gara CFR	1,2,3,4,5,6,7	Afișaj electronic	46.359638	25.794833
2	Pietii	1,2,3,4,5,	Afișaj electronic	46.361778	25.798765
3	Csiki Játékszín	1,2,5	Afișaj electronic	46.358675	25.802844
4	Cetatea Mikó	1,2,5,	Afișaj electronic	46.355901	25.803422
5	Str. Bradului	1,2,	X	46.352508	25.807583
6	Str. Bradului R	1,2,	X	46.352126	25.807829
7	Spitalul Județean	1,	X	46.348907	25.809372
8	Pasaj	1,2,	X	46.348391	25.804540
9	Pasaj R	1,2,	X	46.347646	25.804400
10	Str. Câmpul Mic	1,2,	X	46.343774	25.804603
11	Str. Câmpul Mic R	1,2,	X	46.343631	25.804801
12	Biserica Jigodin	1,		46.342567	25.811438
13	Biserica Jigodin R	1,		46.342372	25.811011
14	Cap linie Cartierul Natur	1,		46.343958	25.826567
15	Galeria Nagy Imre	2,	X	46.339645	25.807041
16	Galeria Nagy Imre R	1,2,	X	46.340244	25.806872
17	B-dul Frăției	1,	X	46.355064	25.810286
18	Str. Lelicieni	1,	X	46.358987	25.812213
19	Grup școlar Székely Károly	1,	X	46.362993	25.811380
20	Str. Culmei	1,	X	46.365740	25.809945
21	Liceul Márton Áron R	1,2,3,4,	X	46.367286	25.806025
22	Liceul Márton Áron	4,	X	46.367104	25.805869
23	B-dul Timișoarei	1,3,	X	46.365419	25.798802
24	P-ța Libertății	1,3,	X	46.363369	25.801334
25	Parohia Sfânta Cruce	1,3,4,	X	46.361788	25.798242
26	Str. Sălciei	1,3,4,5,6,7,	X	46.362507	25.794293
27	Str. Carierei	2,	X	46.336476	25.809618
28	Str. Carierei R	2,	X	46.336353	25.809772
29	Cap linie Băile Jigodin	2,		46.325272	25.816020
30	Pasaj CFR	2,	X	46.331397	25.813375
31	Primăria	2,5,	X	46.355592	25.803800
32	Poșta	2,3,4,	Afișaj electronic	46.362452	25.805666
33	Poșta R	4,	X	46.362638	25.805219
34	Kaufland	2,	X	46.365566	25.797623
35	Autogară	2,		46.361977	25.792121
36	Str. Szék II.	3,	X	46.371627	25.811195
37	Str. Szék II. R	4,	X	46.371185	25.810282
38	Str. Minei	3,	X	46.374509	25.816001
39	Str. Minei R	4,	X	46.374989	25.816686
40	Str. Széked	3,	X	46.377731	25.821504
41	Str. Széked R	4,	X	46.377839	25.821819
42	Biserica Franciscană	3,	X	46.379247	25.826041



Nr. crt.	DENUMIRE	CURSE	INDICATOR STAȚIE	Latitudine	Longitudine
87	Subpădure	6,7,	X	46.370852	25.751811
88	Subpădure R	6,7,	X	46.370752	25.752801
89	Ramificație Ciba	6,7,		46.375915	25.736084
90	Cap de linie Ciba	6,		46.378462	25.742518
91	Ramificație Ciba R	6,7,	X	46.375963	25.735826
92	Cap linie Băile Harghita	7,		46.384207	25.635119



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

Pentru alocarea costurilor, se va respecta principiul privind **conceptul costului total alocat**, în care costul total aferent desfășurării unui anumit tip de serviciu sau realizării unui singur produs este atribuit aceluși serviciu sau produs.

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

- a) costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale și servicii efectuate de terți care au legătură cu Serviciul, inclusiv serviciul datoriei, folosite exclusiv pentru îndeplinirea Obligației de serviciu public;
- b) o cotă proporțională din cheltuielile indirecte, incluzând costurile tehnice și administrative cu personalul, de capital și resurse materiale.

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

- cheltuielile de exploatare (întreținere, amortismente, utilități) generate de elementele comune de infrastructură (substații electrice, depouri, etc) se repartizează pe moduri direct proporțional cu parcul de vehicule în exploatare;
- defalcarea cheltuielilor administrative și a celor pentru servicii-suport între activitatea de furnizare a Serviciului și celelalte activități desfășurate de operator se face direct proporțional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activități.

Aceste cheltuieli vor fi evidențiate în memoriul justificativ și se va preciza cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate.

Costurile privind ineficiența conducerii afacerii, precum devalorizări, provizioane, penalități sau amenzi, precum și alte cheltuieli neprevăzute precum prime și alte bonusuri acordate personalului nu sunt considerate eligibile.

2.3. Profitul Rezonabil

„Profitul Rezonabil” este profitul recunoscut operatorului din furnizarea Serviciului, stabilit pe baza ratei de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate din care face parte Serviciul și care ține seama de riscul sau de absența riscului suportat de către operator.

Prin raportare la prevederile legale în vigoare și la recomandările UE precum și prin comparație cu operatorii existenți pe piață, o rată de maxim 2,26% din totalul cheltuielilor eligibile este considerată Profit Rezonabil.

3. Costul unitar pe kilometru

Pe baza Costurilor Eligibile, la care se adaugă cota de Profit Rezonabil și a Programului de Transport, se calculează costul unitar pe kilometru („Costul km”).



Operatorul va furniza serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Miercurea Ciuc („Serviciul”) cu respectarea obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:

- va aplica Tarifele de Călătorie aprobate de Consiliul Local al Municipiului Miercurea Ciuc;
- va furniza Serviciul pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliului Local al Municipiului Miercurea Ciuc și ale Contractului de delegarea a gestiunii serviciului de transport local de persoane prin curse regulate;
- va presta Serviciul în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de Transport;
- va presta Serviciul în conformitate cu Indicatorii de Performanță;
- va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute de contractul de delegare și de legislația aplicabilă;
- va presta Serviciul cu Mijloacele de Transport ale căror caracteristici tehnice sunt solicitate prin Caietul de Sarcini.

În contrapartida obligațiilor de serviciu public impuse operatorului, acestuia i se vor acorda Diferențele de Tarif.

„Diferențele de Tarif” reprezintă sumele acordate operatorului de la bugetul local al Municipiului Miercurea Ciuc, aferente acoperirii influențelor financiare rezultate din aplicarea Tarifului de Călătorie cu valoare redusă. Acoperirea Diferențelor de Tarif se va face până la valoarea integrală a Titlurilor de Călătorie, în baza numărului de Titluri de Călătorie cu Tarif cu valoare redusă vândute de operator.

6. Ajustarea și modificarea Tarifelor și a Costului km

Ajustarea și modificarea Tarifelor se realizează în conformitate cu prevederile Normelor – cadru.

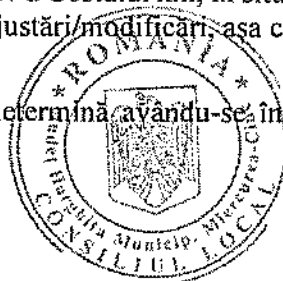
Potrivit Normelor – cadru:

- ajustarea de tarife este activitatea de analiză și verificare a elementelor de cheltuieli componente ale tarifelor, desfășurată de autoritățile administrației publice locale implicate, potrivit normelor-cadru, prin care se asigură corelarea nivelului tarifelor existente cu evoluția generală a prețurilor și tarifelor din economie;
- modificarea de tarife este operațiunea de analiză a nivelului tarifelor actuale și a structurii acestora, potrivit normelor-cadru, aplicabilă de autoritățile administrației publice locale implicate, în situațiile în care intervin schimbări majore în structura costurilor care conduc la recalcularea tarifelor existente, creșterea acestora fiind mai mare decât evoluția indicelui prețurilor de consum față de perioada anterioară.

Odată cu solicitarea de ajustare a Tarifului Serviciului sau, după caz, de modificare a Tarifului Serviciului, operatorul va solicita și ajustarea/modificarea Costului km, dacă este cazul.

Operatorul va putea solicita ajustarea Tarifului Serviciului, respectiv a Costului km, în situațiile în care inflația cumulată față de nivelul existent la data precedentei ajustări/modificări, așa cum este raportată de către Institutul Național de Statistică, depășește 5%.

Modificarea Tarifului Serviciului, respectiv a Costului km, se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli:



- a) Bilanțul contabil și anexele la acesta
- b) Raportul de gestiune al administratorilor
- c) Raportul auditorului
- d) Raportul privind inventarierea patrimoniului
- e) Raportul privind realizarea investițiilor prevăzute în anexele la contract
- f) Situația veniturilor.
- g) Situația amortizării.
- h) Situația costurilor directe.
- i) Situația costurilor indirecte.
- j) Numărul angajaților și costurile de muncă.

Președintele Sedintei,
Făloș Anghel Zoltan

Contasemnează pentru legalitate,
Secretarul Municipality
WOHLFART RUDOLF



Anexa 15 – Regulament pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Miercurea Ciuc

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art. 1. - (1) Prezentul regulament stabilește cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc, definind modalitățile și condițiile-cadru ce trebuie îndeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanță, condițiile tehnice, precum și raporturile dintre operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați și utilizatorii serviciilor.

(2) Prevederile prezentului regulament-cadru, elaborate în conformitate cu prevederile legale în vigoare din domeniul transporturilor rutiere se aplică următoarelor servicii de transport public local efectuate cu autobuze urbane în municipiul Miercurea Ciuc:

- a) servicii de transport public local de persoane prin curse regulate;
- b) servicii de transport public local de persoane prin curse regulate speciale;

(3) Serviciile de transport public local se pot efectua numai în condițiile respectării prevederilor prezentului regulament, ale Caietului de sarcini al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Art. 2. - Organizarea și efectuarea activităților specifice serviciilor de transport public local trebuie să asigure satisfacerea unor cerințe și nevoi de utilitate publică ale comunităților locale, și anume:

- a) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul unității administrativ-teritoriale a Municipiului Miercurea Ciuc;
- b) îmbunătățirea siguranței rutiere, protecției mediului și calității transportului public local;
- c) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- d) accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport rutier, respectiv al transportatorilor autorizați, la piața transportului public local;
- e) optimizarea funcționării pieței transportului public local prin asigurarea unui cadru concurențial normal, dinamic și loial;
- f) protecția categoriilor sociale defavorizate;
- g) creșterea siguranței în exploatare și asigurarea continuității serviciului.



fiecare dintre autovehiculele sau ansamblurile de vehicule rutiere deținute conform legii, care atestă atribuirea unuia dintre serviciile de transport public local nominalizate la art. 1 alin. (2);

- k) *inspecție tehnică periodică* – operațiune de control periodic a vehiculelor aflate în exploatare, care privește în principal sistemele și componentele acestora ce contribuie la siguranța circulației, protecția mediului și încadrarea în categoria de folosință;
- l) *întreprindere* – agent economic, persoană fizică sau juridică, cu/fără scop patrimonial, orice asociație sau grupare de persoane fără personalitate juridică, cu/fără scop patrimonial, sau orice organism oficial care are personalitate juridică ori care depinde de o autoritate care are această personalitate;
- m) *licență de traseu* - documentul care dă dreptul operatorului de transport rutier să efectueze transport public local de persoane prin curse regulate sau curse regulate speciale cu autobuze pe un anumit traseu, conform programului de transport;
- n) *microbuz* – autobuz care are o capacitate de transport de cel mult 22 de persoane pe scaune, în afara locului conducătorului auto;
- o) *operator de transport rutier* - întreprindere care desfășoară activitatea de transport rutier de mărfuri și/sau persoane, contra cost;
- p) *organizatorul transportului* – persoana care angajează serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate speciale pe bază de contract încheiat cu operatorul de transport rutier de persoane;
- q) *manager de transport* - persoana fizică care are calitatea de manager al activității de transport rutier, posesoare a unui certificat de competență profesională și care este angajată pe bază de contract de muncă să conducă permanent și efectiv activitatea de transport a operatorului de transport rutier/transportatorului autorizat; în cazul persoanelor fizice/asociațiilor familiale autorizate ca transportator, managerul de transport trebuie să fie persoana fizică sau unul dintre membrii asociației familiale;
- r) *program de circulație* - documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații și intervalele de succedare a curselor;
- s) *program de transport public local* - programul propus și aprobat de Consiliul Local al Municipiului Miercurea Ciuc, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza teritorial-administrativă a localității, programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare;
- t) *serviciul de transport public local* – serviciul care asigură transportul de persoane la intervale stabilite, prin trasee stabilite, persoanele fiind îmbarcate și debarcate la puncte de oprire prestabilite;
- u) *stație publică* - punctul de pe traseul unui serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate/regulate speciale, amenajat corespunzător, semnalizat printr-un



(2) Pentru accesul la infrastructura rutieră, vehiculele rutiere fabricate în țară sau în străinătate, înmatriculate sau care urmează să fie înmatriculate în România, sunt supuse omologării în vederea înmatriculării ori înregistrării și/sau inspecției tehnice periodice, după caz, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(3) Transportul public local de persoane se efectuează numai cu vehicule rutiere destinate prin construcție tipului respectiv de transport și, după caz, dotate cu tahografe și limitatoare de viteză, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Art. 7. - Transportul public local se efectuează cu respectarea ansamblului reglementărilor care contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere, referitoare la condițiile pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport, infrastructura rutieră, persoanele cu atribuții care concură la siguranța circulației și ceilalți participanți la trafic.

Art. 8. - Efectuarea serviciului de transport public local trebuie să asigure:

- a) creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor serviciilor publice de transport public local de persoane prin curse regulate;
- b) accesul la serviciile de transport public local și protecția categoriilor sociale defavorizate;
- c) informarea publicului călător;
- d) executarea transportului public local de persoane prin curse regulate în condiții de regularitate, siguranță și confort;
- e) corelarea capacității de transport cu fluxurile de călători existente;
- f) continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

SECȚIUNEA a 2-a

Licențe, autorizații și alte documente
necesare pentru efectuarea transportului public local

1. Transportul public local de persoane prin curse regulate

Art. 9. - Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează numai de către operatorii de transport rutier care dețin licență de traseu valabilă.

Art. 10. Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Miercurea Ciuc.

Art. 11. - Operatorii de transport rutier au obligația de a deține la bordul mijlocului de transport în comun, pe toată durata transportului public de persoane prin curse regulate, următoarele documente:



- f) contractul de leasing în original ori o copie conformă cu originalul, în cazul în care vehiculul rutier este utilizat în baza unui asemenea contract;
- g) actul prin care se dovedește dreptul de muncă în România, în cazul conducătorilor auto străini;
- h) asigurarea pentru persoanele transportate și bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina operatorului de transport rutier, în copie;
- i) certificatul de competență profesională al conducătorului auto pentru transportul rutier public de persoane, valabil;
- j) legitimații de serviciu valabile, eliberate de beneficiarul transportului pentru persoanele transportate, în cazul transportului angajaților instituțiilor/operatorilor economici.

Art. 17. - Licența de traseu se eliberează de către autoritatea de autorizare constituită în cadrul aparatului de lucru al primarului Municipiului Miercurea Ciuc, în numărul de exemplare corespunzător numărului mijloacelor de transport în comun necesar efectuării traseului.

SECȚIUNEA a 3-a Siguranța rutieră

Art. 18. - În scopul prevenirii cauzelor generatoare de evenimente rutiere, operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public local au obligația să adopte măsurile necesare pentru cunoașterea, aplicarea și respectarea reglementărilor legale privind siguranța rutieră și a condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport și persoanele cu atribuții care concură la siguranța circulației.

Art. 19. - Operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați care efectuează servicii publice de transport local au următoarele îndatoriri:

1. să respecte reglementările legale privind omologarea, înmatricularea, efectuarea inspecțiilor tehnice periodice, repararea, întreținerea, reglarea, modificarea constructivă și reconstrucția mijloacelor de transport;
2. să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate/clasificate/incadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare;
3. în intervalul dintre două inspecții tehnice periodice/revizii tehnice periodice, să asigure menținerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, utilizând în acest scop numai sisteme



pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere.

Art. 21. - Sarcinile consilierului de siguranță sunt cele prevăzute în Regulamentul pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.044/2003, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 22. - Conducătorii mijloacelor de transport au următoarele atribuții și responsabilități:

1. să se prezinte pentru efectuarea examinării medicale și psihologice, inițială și periodică, și să respecte recomandările comisiilor medicale și psihologice;
2. să respecte normele și regulile privind conducerea în condiții de siguranță rutieră și conduita preventivă;
3. să respecte regulile privind prevenirea accidentelor de muncă în circulația rutieră;
4. să respecte regulile privind încărcarea, repartizarea încărcăturii, asigurarea și fixarea mărfurilor transportate;
5. să cunoască și să respecte măsurile ce trebuie luate după un accident sau incident în ceea ce privește asigurarea vehiculului, protecția personală și a celorlalți participanți la trafic, protecția mediului, protecția bunurilor;
6. să respecte perioadele de conducere și perioadele de odihnă, conform reglementărilor legale în vigoare, și să utilizeze corect tahograful;
7. să nu intervină asupra tahografului sau a limitatorului de viteză pentru scoaterea acestora din uz sau modificarea caracteristicilor de funcționare;
8. să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

Art. 23. - Operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public local vor întreprinde o investigație pe linie administrativă în toate cazurile de accidente de circulație în care au fost angajate vehiculele utilizate, indiferent de gravitatea accidentului.

Art. 24. - Rezultatele cercetării administrative vor sta la baza adoptării măsurilor ce se impun pentru eliminarea repetării cauzelor generatoare de evenimente rutiere.



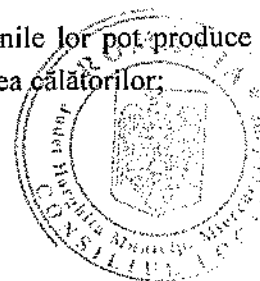
6. să emită abonamente de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;
7. să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;
8. să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;
9. mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu dizabilități, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe și să permită îmbarcarea/debarcarea persoanelor cu dizabilități;
10. să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, să nu plece cu mijlocul de transport din stații cu ușile deschise sau cu călători aflați pe scările acestuia, precum și cu călători agățați de exteriorul caroseriei;
11. să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări, ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;
12. să nu îmbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport;
13. să asigure spațiile necesare pentru bagajele de mână ale călătorilor;
14. să îmbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;
15. să utilizeze numai titluri de călătorie cu regim special, agreate de autoritatea administrației publice locale;
16. să nu permită transportul călătorilor decât pe baza titlurilor de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
17. să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport;
18. să țină evidența curselor sosite și plecate, la fiecare capăt de linie;
19. să asigure înlocuirea mijlocului de transport imobilizat pe traseu;
20. să asigure, prin dispecerate și dotări speciale, urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare, precum și aplicarea cu operativitate a măsurilor ce se impun în caz de eveniment, incident, accident sau alte situații care pot afecta desfășurarea transportului, în vederea asigurării condițiilor asumate privind regularitatea, siguranța și confortul;
21. să dispună de echipaje de intervenție și depanare dotate corespunzător pentru degajarea drumului public sau a căii de rulare în cazul defectării mijlocului de transport;
22. să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unui traseu în caz de forță majoră;
23. să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport;



- b) programul de începere/încheiere a activităților, respectiv programul de intrare/ieșire din schimb este identic pentru toți beneficiarii transportați;
- c) beneficiarii transportați își desfășoară activitatea în același perimetru sau într-un perimetru învecinat;
- d) capacitatea de transport a vehiculului/vehiculelor cu care se efectuează transportul permite transportul beneficiarilor nominalizați de către persoanele care au contractat serviciul.

(3) Operatorii de transport rutier vor efectua serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate speciale cu respectarea următoarelor condiții:

1. să utilizeze pe timpul executării transportului rutier placa de traseu, cu indicarea executantului, a traseului și a tipului de transport;
2. să preia la transport numai beneficiarii nominalizați în anexă la contractul de transport;
3. să asigure preluarea beneficiarilor din mijloacele de transport rămase imobilizate pe traseu;
4. să asigure instruirea conducătorilor auto cu privire la obligațiile ce le revin;
5. să preia la transport mărfuri sau colete doar în limita spațiilor disponibile destinate acestui scop;
6. să asigure urcarea și coborârea bagajelor în/din portbagajul mijlocului de transport; bagajele se manipulează numai de către conducătorul auto;
7. îmbarcarea/debarcarea beneficiarilor să se facă în stații stabilite special, altele decât stațiile pentru efectuarea transportului public locale de persoane prin curse regulate, în locul unde își desfășoară activitatea sau la domiciliu/reședință;
8. să oprească în toate stațiile prevăzute în graficul de circulație aferent licenței de traseu, fără a opri pentru urcarea sau coborârea beneficiarilor în alte locuri decât cele prevăzute în graficul de circulație;
9. să transporte beneficiarii doar în limita numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare;
10. mijlocul de transport să nu circule cu ușile deschise sau cu pasageri pe scara acestuia;
11. să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport:
 - materii greu mirositoare;
 - materii inflamabile;
 - butelii de aragaz;
 - butoaie cu carbid;
 - tuburi de oxigen;
 - materiale explozibile;
 - filme cinematografice neambalate în cutii metalice;
 - produse caustice;
 - materiale sau obiecte care prin natura, formatul ori dimensiunile lor pot produce daune sau pot murdări autovehiculul, bagajele ori îmbrăcămintea călătorilor;



- e) să utilizeze infrastructura tehnico-edilitară a sistemului de transport public local de persoane, în condițiile stabilite conform contractului de delegare a gestiunii, după caz;
- f) să beneficieze de o despăgubire adecvată și efectivă pentru prejudiciile aduse în caz de modificare unilaterală a contractului de delegare a gestiunii de către delegatar, fără respectarea termenelor și condițiilor prevăzute în acesta;
- g) să ceară întreruperea serviciului în cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de prejudicii importante patrimoniului încredințat spre gestionare;
- h) să se adreseze instanței competente în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către autoritățile administrației publice locale, conform legislației în vigoare.

Art. 28. - Suplimentar față de obligațiile ce decurg din prevederile secțiunilor a 3-a și a 4-a ale cap. II, operatorii de transport rutier și, după caz, transportatorii autorizați au următoarele obligații:

- a) să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport pe care o execută;
- b) să efectueze serviciul conform prevederilor contractuale;
- c) să respecte sarcinile asumate potrivit contractului de delegare a gestiunii serviciului sau contractului de transport încheiat cu beneficiarul, după caz;
- d) să respecte indicatorii de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii prin contractul de transport încheiat cu beneficiarul;
- e) să permită accesul liber și nediscriminatoriu al utilizatorilor la serviciul de transport public local;
- f) să asigure respectarea drepturilor utilizatorilor în efectuarea serviciului de transport public local;
- g) să efectueze transportul public de persoane prin curse regulate, conform prevederilor programului de circulație, în condiții de calitate, siguranță, regularitate și confort;
- h) să asigure continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;
- i) să coreleze capacitatea de transport cu fluxurile de călători existente;
- j) să fundamenteze și să supună aprobării Consiliului Local al Municipiului Miercurea Ciuc tarifele ce vor fi utilizate în activitatea de transport public local de persoane prin curse regulate;
- k) să nu încarce în mod artificial costurile serviciului;
- l) să pună la dispoziția publicului călător mijloace de transport care să îndeplinească condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;
- m) să efectueze întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale care se impun, în limita bugetului aprobat, la bunurile concesionate, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de acesta;



- v) să furnizeze Municipiului Miercurea Ciuc, respectiv autorităților de reglementare competente conform legii, informațiile solicitate și să asigure accesul la documentațiile și la actele individuale pe baza cărora prestează serviciul, necesare verificării și evaluării modului de prestare a serviciului;
- w) să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale și/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin polițe de asigurare;
- x) să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;
- y) să pună în aplicare metode performante de management, care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri;
- z) să gestioneze serviciul public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;
- aa) să promoveze dezvoltarea, modernizarea și exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat.

Art. 29. - (1) Principalele drepturi ale călătorilor/utilizatorilor sunt următoarele:

- a) să beneficieze, liber și nediscriminatoriu, de serviciul de transport public local;
- b) să aibă acces la informațiile publice cu privire la serviciul de transport public local. Municipiul Miercurea Ciuc are obligația de a comunica informații cu privire la indicatorii de calitate ai serviciului, la structura tarifară și la clauzele contractuale care sunt de interes public;
- c) să le fie aduse la cunoștință hotărârile consiliilor locale, ale consiliilor județene;
- d) să conteste hotărârile Consiliului Local al Municipiului Miercurea Ciuc, în vederea prevenirii sau reparării unui prejudiciu direct ori indirect provocat de acestea, în condițiile legii;
- e) să solicite și să primească, în condițiile legii, despăgubiri sau compensații pentru daunele provocate lor de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați, prin nerespectarea obligațiilor asumate prin contractele de atribuire a gestiunii;
- f) să sesizeze Municipiului Miercurea Ciuc orice deficiențe constatate în efectuarea serviciilor de transport public local și să facă propuneri vizând înlăturarea acestora;
- g) să renunțe, în condițiile legii, la serviciile contractate;
- h) să fie consultați, direct sau prin intermediul unor organizații neguvernamentale reprezentative, în procesul de elaborare și adoptare a deciziilor, strategiilor și reglementărilor privind serviciul de transport public local;

(2) Anumite categorii de utilizatori, persoane fizice, beneficiază, în condițiile legii, de facilități pentru plata serviciului de transport public local.

Art. 30. - Principalele obligații ale călătorilor/utilizatorilor sunt următoarele:

- a) să dețină titluri de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege,



- (a) vor informa la timp Municipiul Miercurea Ciuc în legătură cu această nerespectare;
- (b) vor propune aplicarea penalităților corespunzătoare, stipulate în contractul de delegare a gestiunii;

CAPITOLUL V

Răspunderi și sancțiuni

Art. 33. - Încălcarea dispozițiilor prezentului regulament-cadru atrage răspunderea disciplinară, patrimonială, civilă, contravențională sau penală, după caz, în condițiile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 cu modificările și completările ulterioare, ale Legii nr. 92/2007, precum și ale actelor normative din domeniul transporturilor rutiere.

Art. 34. Încălcarea dispozițiilor prezentului Regulament constituie contravenție și se sancționează după cum urmează:

- a) cu amendă de la 1.000 lei la 1.500 lei, nerespectarea dispozițiilor art. 19 punctele 4, 5, 8, art. 22 punctele 2, 3, 4, 5, art. 25 (2) punctele 1, 2, 3, 5, 13, 15, 27, art. 26 (3) punctele 1, 12, 15, 16, art. 35 litera i;
- b) cu amendă de la 1.500 lei la 2.000 lei, pentru nerespectarea dispozițiilor art. 11, art. 16, art. 19 punctele 3, 7, 9, 10, 12, 13, art. 22 punctele 1, 6, 7, art. 25 (2) punctele 4, 6, 7, 8, 14, 16, 18, 21, 23, 25, 26, art. 26 (3) punctele 2, 4, 5, 6, 8, 9, 14, 18, 21, art. 28 literele d, f, g, h, j, k, m, n, o, q, v, w, x, y;
- c) cu amendă de la 2.000 lei la 2.500 lei, pentru nerespectarea dispozițiilor art. 9, art. 14, art. 19 punctele 1, 2, 11, 14, 15, art. 22 punctul 8, art. 25 (2) punctele 9, 10, 11, 12, 17, 19, 20, 22, 24, 28, 29, art. 26 (3) punctele 3, 7, 10, 11, 13, 17, 19, 20, art. 28, literele a, b, c, e, l, p, r, s, t, u;

Art. 35. - (1) Constituie contravenții următoarele fapte săvârșite de călători, persoane fizice care utilizează mijloacele de transport public local de călători:

- a) călătoria fără titlu de călătorie valabil, nevalidat sau validat necorespunzător;
- b) folosirea titlurilor de călătorie de tip abonament de către alte persoane decât titularii acestora precum și folosirea titlurilor de călătorie cu tarif redus sau acordate gratuit, de către alte persoane decât cele îndreptățite să beneficieze de ele;
- c) refuzul călătorului de a prezenta organului de control titlul de călătorie valabil. În acest caz pentru identificarea călătorului în scopul aplicării sancțiunii, organul de control poate apela în caz de nevoie la organele de poliție, sau polițiști locali care sunt obligați să-i acorde sprijin;



- a) oprirea, sau staționarea în stațiile de îmbarcare/debarcare a călătorilor și capetele de traseu autorizate pentru transportul public local de călători, a altor autovehicule decât cele prin care este efectuat serviciul de transport public local în Municipiul Miercurea Ciuc;
- b) oprirea sau staționarea nejustificată pe banda de circulație destinată mijloacelor de transport public local de călători.

Art. 37. - Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către reprezentanții împuterniciți ai Primarului Municipiului Miercurea Ciuc.

Art. 38. - (1) Contravenienții beneficiază de posibilitatea achitării a jumătate din minimul amenzii în termen de 48 de ore de la comunicarea Procesului-verbal de contravenție.

(2) Împotriva Procesului-verbal de contravenție se poate depune plângere la Judecătoria Miercurea Ciuc, în termen de 15 zile de la comunicare.

Art. 39. Amenzile se plătesc prin mijloace de plată online sau la casieria Serviciului impozite, taxe și alte venituri din cadrul Primăriei Miercurea Ciuc.

CAPITOLUL VI

Tarife

Art.40. (1) Pentru eliberare documente, se vor percepe următoarele tarife:

- tarif eliberare licență de traseu și caiet de sarcini al licenței de traseu – 100lei/ traseu pentru curse regulate;
- tarif eliberare licență de traseu și caiet de sarcini al licenței de traseu – 100lei/ traseu pentru curse regulate speciale;
- tarif eliberare duplicat, ca urmare a pierderii, deteriorării licenței de traseu și a caietului de sarcini – 100lei.

(2) Încasările realizate din aplicarea tarifelor prevăzute la alin.(1) se fac venit la bugetul local și nu intră în sfera de aplicare a taxei pe valoarea adăugată.

CAPITOLUL VII

Dispoziții finale și tranzitorii

Art.41. (1) Modelul licențelor de traseu a serviciului de transport public local prin curse regulate și a caietului de sarcini ale licențelor de traseu sunt cele prevăzute în Ordinul



Anexa 1 la Regulamentul pentru efectuarea transportului public local

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ
pentru efectuarea transportului public local de persoane

Nr. Crt.	Denumirea indicatorului	Nivel indicator
1	Numărul de curse pe care operatorul a suspendat/întârziat executarea transportului față de programul de circulație;	
2	Numărul de suspendări(curse neefectuate) pe o perioada mai mare de 24 de ore;	
3	Numărul de călători estimați afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2, determinat pe baza fluxurilor de călători înregistrate;	
4	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;	
5	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:	
5.1	Numărul de reclamații justificate din total reclamații înregistrate	
5.2	Numărul de reclamații rezolvate din total reclamații justificate	
5.3	Numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale	
6	Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;	
7	Mijloace de transport adaptate îmbarcării/debarcării persoanelor cu dizabilități	
8	Mijloace de transport dotate cu sisteme de încălzire/răcire	
9	Mijloace de transport curate	
10	Despăgubirile plătite de către operator pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;	
11	Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;	
12	Numarul de accidente de circulatie produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport rutier/transportatorului autorizat.	



Anexa 3 la Regulamentul pentru efectuarea transportului public local

Primăria municipiului MIERCUREA CIUC

Operatorul de transport rutier

.....

.....

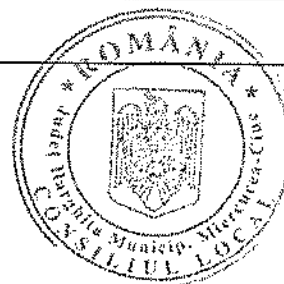
CAIET DE SARCINI AL LICENȚEI DE TRASEU

Seria..... Nr.¹⁾

Servicii de transport public local de persoane prin curse regulate

A. Denumirea
traseului.....

Linia/Lungimea traseului	Nr. de stație	Denumirea stației



Prezentarea indicatorilor pentru proiectul

„Reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Miercurea Ciuc prin investiții bazate pe Planul de Mobilitate Urbana Durabila”

pe baza documentației: Studiul de oportunitate în vederea delegării în mod direct a gestiunii serviciului de transport public local de persoane în municipiul Miercurea Ciuc

1. Scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră (tone echivalent CO₂/an)

Rezultat așteptat	Valoare estimată pentru primul an de implementare a proiectului (anul de bază) ¹ - 2018	Valoare estimată pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului ² - 2020	Valoare estimată pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare - 2025
Scenariul „fără proiect”	1184	1110	1167
Scenariul „cu proiect”	-	1095	1139
Scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră (tone echivalent CO ₂ /an) ³	-	15	28

2. Reducerea deplasărilor prin utilizarea transportului privat cu autoturisme în aria de studiu a proiectului (veh. x km / zi)

Rezultat așteptat	Valoare estimată pentru primul an de implementare a proiectului (anul de bază) - 2018	Valoare estimată pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului ⁴ - 2020	Valoare estimată pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare - 2025
Scenariul „fără proiect”	9575	9477	11969
Scenariul „cu proiect”	-	8756	11157

¹ Pentru anul de bază (a se vedea și Studiul de trafic) se pot înregistra aceleași valori pentru scenariul „fără proiect” și „cu proiect”;

² Sau primul an de operare;

³ Diferența dintre scenariile „fără proiect” și „cu proiect”;

⁴ Sau primul an de operare



Reducerea anuală estimată	-	721	539
---------------------------	---	-----	-----

3. Creșterea estimată a numărului de pasageri transportați în cadrul sistemelor de transport public de călători construite/modernizate/extinse (nr. cal. x km)

Rezultat așteptat	Valoare estimată pentru primul an de implementare a proiectului (anul de bază) - 2018	Valoare estimată pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului ⁵ - 2020	Valoare estimată pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare - 2025
Scenariul „fără proiect”	11863	11781	10368
Scenariul „cu proiect”	-	66086	77775
Creșterea anuală estimată	-	54305	67407

4. Creșterea estimată a numărului de persoane care utilizează piste/trasee pentru biciclete construite/modernizate/extinse (nr. persoane)

Rezultat așteptat	Valoare estimată pentru primul an de implementare a proiectului (anul de bază) - 2018	Valoare estimată pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului ⁶ - 2020	Valoare estimată pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare - 2025
Scenariul „fără proiect”	2580	2150	2530
Scenariul „cu proiect”	-	2675	2870
Creșterea anuală estimată	-	525	340

Miercurea Ciuc

__12.2018

Președinte de ședință **FULOP ÁRPÁD ZOLTÁN**

Secretarul Municipiului **WOLFFART RUDOLF**

Elaborator studiu

⁵ Sau primul an de operare

⁶ Sau primul an de operare





ROMÂNIA
JUDEȚUL HARGHITA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI
MIERCUREA – CIUC

HOTĂRÂREA Nr.356/2018

**pentru aprobarea delegării în mod direct a gestiunii serviciului de transport public local
de transport persoane în municipiul Miercurea Ciuc**

Consiliul Local al Municipiului Miercurea-Ciuc, întrunit în ședința extraordinară din data de 19.12.2018;

Analizând Expunerea de motive nr. 12926/1/05.06.2018 și Raportul de specialitate nr.12926/2/ 05.06.2018 întocmite de Direcția managementul proiectelor, achiziții publice și investiții din cadrul aparatului de specialitate a Primarului Municipiului Miercurea-Ciuc, prin care se propune aprobarea Studiului de oportunitate pentru achiziționare autobuze ecologice în Municipiul Miercurea Ciuc;

Pe baza rapoartelor comisiei pentru:

- administrația publică locală, juridică, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor și libertăților cetățenilor;

- de studii și prognoze economico-sociale, buget, finanțe, investiții și administrarea domeniului public și privat.

Ținând cont de Hotărârea AGA al SC GOSCOM SA, nr.10/2010 privind înființarea S.C. CSIKI TRANS S.R.L. Miercurea Ciuc, prin care transportul local de persoane prin curse regulate la nivelul Municipiului Miercurea Ciuc este deservită de această societate, a Hotărârii C.L.M. nr.181/2010 privind cumpărarea părților sociale al S.C. CSIKI TRANS S.R.L., a Hotărârii C.L.M. nr.21/2011 privind delegarea în mod direct a gestiunii serviciului de transport public local de transport persoane prin curse regulate, efectuate cu autobuze pe raza unității teritorial administrative ale municipiului Miercurea Ciuc, operatorului de transport SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc și a CONTRACTULUI de delegare prin concesiune a serviciului de transport public local de călători nr.16 din 2013 cu valabilitate până la 22 ianuarie 2019, raportul de specialitate al Compartimentului Transport Public Local, precum și raportul de avizare al comisiei de specialitate a Consiliului Local,

Având în vedere:

Legea nr. 215/2001 administrației publice locale cu modificările și completările ulterioare;;

Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;

Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;

Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;

Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale ;

Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice cu modificările și completările ulterioare;

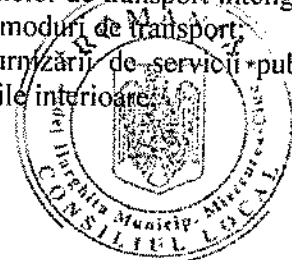
Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;

Ordinul Ministerului Internelor si Reformei administrative nr. 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;

Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;

Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;

Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;



Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

Ordinul nr. 140/7. Iunie 2017 a președintelui A.N.R.S.C. privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;

Ordinul nr. 272/ 12 decembrie 2007 a președintelui A.N.R.S.C. pentru aprobarea Normelor cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local;

Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;

Legea nr.20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.77/2014;

Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;

Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;

Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr 1191/69 și nr 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";

Regulamentul (UE) nr 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013".

Regulamentul (UE) nr 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006.

În temeiul art.36 alin.1, alin. 2 lit.d, art.45 alin.3 și art.115 alin.1, lit.b din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată,

HOTĂRĂȘTE

Art.1 Se aprobă Studiul de oportunitate în vederea delegării în mod direct a gestiunii serviciului de transport public local de persoane în municipiul Miercurea Ciuc, conform anexei 1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se aprobă atribuirea în mod direct a delegării serviciului public local de transport persoane prin curse regulate, efectuate cu autobuze pe raza unității teritorial administrative ale municipiului Miercurea Ciuc operatorului de transport SC CSIKI TRANS SRL Miercurea Ciuc, pe o perioadă de 6 ani, începând cu data semnării Contractului de prestări servicii.

Primii 2 ani vor fi perioadă de tranziție, până la implementarea planului de investiții pentru modernizarea transportului public.

Art.3. Se aprobă Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local în municipiul Miercurea Ciuc, conform anexei 2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.4. Se aprobă Caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Miercurea Ciuc, conform anexei 3 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.5. Se aprobă Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Miercurea Ciuc, conform anexei 4 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.



Art.6. Se aprobă descrierea investiției și prezentarea indicatorilor tehnico economici conform anexei 5, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

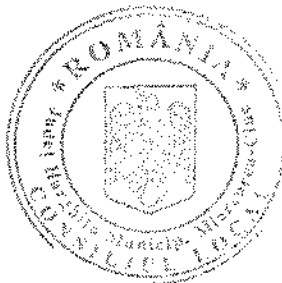
Art.7. La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri se abrogă Hotărârea 21/2010 și Hotărârea nr. 275/29.09.2017. La data semnării noului contract de delegare a serviciului de transport public local de călători se abrogă contracul nr. 16 din 2013.

Art.8. Cu aducerea la îndeplinirea a prezentei hotărâri se însărcinează viceprimarul Szöke Domokos prin Direcția managementul proiectelor, achiziții publice și investiții și SC CSIKI-TRANS SRL.

Art.9. Prezenta hotărâre se comunică:

- a) Instituției Prefectului Județului Harghita;
- b) Primarului municipiului Ráduly Róbert Kálmán;
- c) Viceprimarului municipiului Szöke Domokos;
- d) Viceprimarului municipiului Füleki Zoltán Ladislau.
- e) Direcției economice- Compartimentul financiar contabil și control financiar de gestiune;
- f) Direcției managementul proiectelor, achiziții publice și investiții;
- g) Biroului de investiții;
- h) Serviciului de gospodărie, management energetic, transport local și administrarea drumurilor
- i) SC CSIKI-TRANS SRL.
- j) SC CERTRANS LEVEL SRL.

Președintele ședinței
FÜLÖP ÁRPÁD ZOLTÁN



Contrasemnează pentru legalitate –
Secretarul municipiului
WOHLFART RUDOLF

