



PROIECT nr. 194 / 02.11.2022

HOTĂRÂRE

**privind delegarea serviciului de transport public
către Societatea Compania De Transport Public Iași S.A.
și atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de
transport public local**

Consiliul local al Comunei Valea Lupului, întrunit în ședința ordinară din data de _____
Luând în dezbateri:

- H.C.L. nr. 122/26.11.2020 prin care Consiliul Local al Comunei Valea Lupului a aprobat participarea, în calitate de membru fondator, la constituirea ADI Asociația Metropolitană de Transport Public Iași;
- Hotărârea nr. 6 a Adunării Generale a AMTPI din data de 29.03.2022 prin care s-a conferit societății Compania de Transport Public Iași S.A. statutul de operator local la nivel metropolitan;
- Referatul de specialitate nr. 171 din 02.11.2022, întocmit de către Autoritatea Metropolitană de Transport Public – organism de reglementare și control autorizat ANRSC din cadrul Asociației Metropolitane de Transport Public Iași;
- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 92/2007 serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 980/2011, 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, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006, pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- 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 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;
- Ordonanța Guvernului nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral, cu modificările ulterioare;
- Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- 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;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- 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;
- Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul A.N.R.S.C. nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 1088/2011, privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 117/2010, pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România;
- Ordinul M.T. nr. 290/2000, privind admiterea tehnica a produselor și/sau serviciilor destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru transportul feroviar și cu metroul, cu modificările ulterioare;
- Ordinul M.L.P.T.L. nr. 458/2002, pentru aprobarea Normelor metodologice privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și a microbuzelor utilizate pentru transportul rutier național de persoane prin servicii regulate, cu modificările ulterioare;
- Ordinul M.T. nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul M.T.I.C. nr. 2224/2020 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;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare;
- 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, cu modificările și completările ulterioare;
- 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", cu modificările ulterioare;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- 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;
- 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;
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor;

În temeiul dispozițiilor art. 129, alin. (2), lit. d) și alin. (7) lit. n), precum și art. 196 alin. (1) lit. a) din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă Studiul de oportunitate pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Iași și comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Holboca, Miroslava, Popricani, Reditu, Tomești, Țuțora și Valea Lupului, conform Anexei nr. I, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Începând cu data emiterii avizului de către Consiliul Concurenței, se aprobă delegarea gestiunii serviciului de transport public SOCIETĂȚII COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC IASI S.A. și se atribuie în mod direct acestei societăți contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin concesiune pe o perioadă de maxim doi ani de zile de la data semnării contractului în comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Holboca, Miroslava, Popricani, Reditu, Tomești, Țuțora și Valea Lupului, conform Anexei nr. II, ce constituie parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3. Se aprobă lista traseelor ce vor fi operate în cadrul Comunei Valea Lupului și a caietelor de sarcini ce conțin descrierea acestora, stațiile de îmbarcare/debarcare și frecvența curselor.

Art. 4. Se aprobă tarifele practicate pentru operarea serviciului de transport public, precum și valoarea abonamentelor și condițiile acordării acestora, conform Anexei III, ce constituie parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 5. Se aprobă categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun, conform ANEXEI IV, ce constituie parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 6. Prezenta Hotărâre produce efecte juridice de la data emiterii avizului favorabil al Consiliului Concurenței.

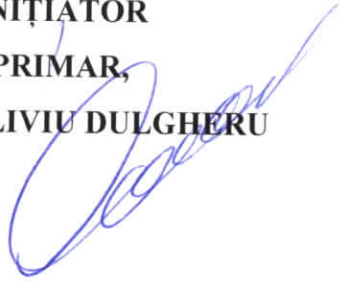
Art. 7. Se mandatează Asociația Metropolitană de Transport Public Iași ca, prin organele sale statutare, să negocieze, să aprobe și să semneze, în numele și pe seama Comunei Valea Lupului, contractul de delegare a gestiunii prin curse regulate dintre Comuna Valea Lupului și SOCIETATEA COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC IASI S.A., precum și actele adiționale la acesta (cu titlu de exemplificare: ajustare tarife, ajustare frecvență, modificări de trasee). Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport va fi semnat și va intra în vigoare după data emiterii avizului de către Consiliul Concurenței.

Art. 8. Prezenta hotărâre va fi comunicată: Primarului Comunei Valea Lupului, Compartimentului Patrimoniu, Compartimentului economic/casierie, ADI Asociația Metropolitană de Transport Public Iași, A.N.R.S.C.U.P., S.C.T.P. IAȘI, în vederea punerii ei în aplicare și Instituției Prefectului Județului Iași, în vederea exercitării controlului de legalitate.

INIȚIATOR

PRIMAR,

FLORIN-LIVIU DULGHERU



REFERAT DE APROBARE

**A proiectului de hotărâre privind delegarea serviciului de transport public
către Societatea Compania De Transport Public Iași S.A.
și atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de
transport public local**

Având în vedere:

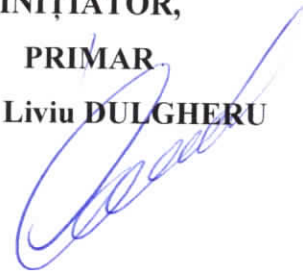
- H.C.L. nr. 122/26.11.2020 prin care Consiliul Local al Comunei Valea Lupului a aprobat participarea, în calitate de membru fondator, la constituirea ADI Asociația Metropolitană de Transport Public Iași;
- Hotărârea nr. 6 a Adunării Generale a AMTPI din data de 29.03.2022 prin care s-a conferit societății Compania de Transport Public Iași S.A. statutul de operator local la nivel metropolitan;
- Referatul de specialitate nr. 171 din 02.11.2022, întocmit de către Autoritatea Metropolitană de Transport Public – organism de reglementare și control autorizat ANRSC din cadrul Asociației Metropolitane de Transport Public Iași;
- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 92/2007 serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;
- HCL nr. 63/25.04.2022 prin care s-a aprobat ca, începând cu dta de 01.01.2023 să înceteze aplicabilitatea HCL nr. 19/2019 privind aprobarea programului de circulație al traseului public de persoane județean Iași,

Supun aprobării în ședința Consiliului Local Proiectul de *"Hotărâre privind delegarea serviciului de transport public către Societatea Compania De Transport Public Iași S.A. și atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local"*.

INIȚIATOR,

PRIMAR

Florin Liviu DULGHERU



RAPORT DE SPECIALITATE

proiect hotărâre privind delegarea serviciului de transport public către Societatea Compania De Transport Public Iași S.A. și atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local

Analizând

- Proiectul de hotărâre privind delegarea serviciului de transport public către Societatea Compania De Transport Public Iași S.A. și atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, :

- H.C.L. nr. 122/26.11.2020 prin care Consiliul Local al Comunei Valea Lupului a aprobat participarea, în calitate de membru fondator, la constituirea ADI Asociația Metropolitană de Transport Public Iași;

- Hotărârea nr. 6 a Adunării Generale a AMTPI din data de 29.03.2022 prin care s-a conferit societății Compania de Transport Public Iași S.A. statutul de operator local la nivel metropolitan;

- Referatul de specialitate nr. 171 din 02.11.2022, întocmit de către Autoritatea Metropolitană de Transport Public – organism de reglementare și control autorizat ANRSC din cadrul Asociației Metropolitane de Transport Public Iași;

- Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr. 92/2007 serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 980/2011, 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, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006, pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;

- 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 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată;

- Ordonanța Guvernului nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral, cu modificările ulterioare;

- Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordin nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- 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;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- 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;
- Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul A.N.R.S.C. nr. 22/2017 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 1088/2011, privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 117/2010, pentru aprobarea Regulamentului de investigare a accidentelor și a incidentelor, de dezvoltare și îmbunătățire a siguranței feroviare pe căile ferate și pe rețeaua de transport cu metroul din România;
- Ordinul M.T. nr. 290/2000, privind admiterea tehnica a produselor si/sau serviciilor destinate utilizării în activitățile de construire, modernizare, întreținere și de reparare a infrastructurii feroviare și a materialului rulant, pentru transportul feroviar și cu metroul, cu modificările ulterioare;
- Ordinul M.L.P.T.L. nr. 458/2002, pentru aprobarea Normelor metodologice privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și a microbuzelor utilizate pentru transportul rutier național de persoane prin servicii regulate, cu modificările ulterioare;
- Ordinul M.T. nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul M.T.I.C. nr. 2224/2020 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;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, cu modificările și completările ulterioare;
- 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, cu modificările și completările ulterioare;
- 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", cu modificările ulterioare;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
- 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;
- 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;
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor

Drept urmare, susținem dezbateră în Consiliul Local al Comunei Valea Lupului a proiectului de *“Hotărâre privind delegarea serviciului de transport public către Societatea Compania De Transport Public Iași S.A. și atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local”*.

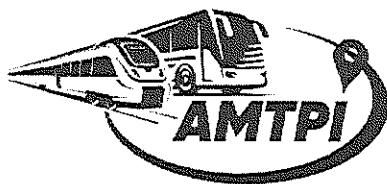
COMPARTIMENT PATRIMONIU,

Elena PANȚIRU

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea,
corectitudinea și legalitatea întocmirii acestui înscris



ASOCIAȚIA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT PUBLIC IAȘI



Jud. Iași, Mun. Iași,
str. Agatha Bârsescu nr. 16, et. 1, cam. 6,
amtp.iasi@gmail.com
Tel./Fax: 0332 407 386

Adresă corespondență: Mun. Iași, Bd. Tudor Vladimirescu nr. 32, sc. B, et. 1,
cod 700310

Nr. 171/2.11.2022

REFERAT DE SPECIALITATE

la proiectul de hotărâre
privind delegarea serviciului de transport public
către SOCIETATEA COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC IAȘI S.A.
și atribuirea Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local
în comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Holboca, Miroslava, Popricani, Reditu,
Tomești, Țuțora, Valea Lupului
și în Municipiul Iași

Până în prezent, Municipiul Iași are serviciul de transport public operat de către Societatea Compania de Transport Public Iași S.A., companie în care Municipiul Iași este acționar unic. Cele 10 comune (Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Holboca, Miroslava, Popricani, Reditu, Tomești, Țuțora, Valea Lupului), care intră în prima etapă de dezvoltare a serviciului de transport fac parte până la data de 31.12.2022 din programul județean de transport.

Având în vedere faptul că mare parte din aglomerația auto din municipiul Iași este generată de traficul dinspre și către comunele învecinate,

având în vedere dezideratul de a realiza o integrare tarifară între Municipiul Iași și primul inel metropolitan, precum și de a crește mobilitatea cetățenilor, de a-i convinge să renunțe la transportul individual în favoarea celui în comun,

toate acestea conducând, în cele din urmă, la reducerea gradului de poluare dar și la atingerea și respectarea standardelor europene privind protecția mediului,

propunem delegarea gestiunii către un operator de transport unic care să poată întreprinde un transport caracterizat de un management judicios, o strategie de dezvoltare viabilă și o politică coerentă.

În aceste condiții, cele 10 comune vizate au aderat la A.D.I. - A.M.T.P.I. (Asociația Metropolitană de Transport Public Iași). În același timp, aceste comune au decis scoaterea traseelor locale din programul județean de transport.

Având în vedere cele prezentate, reiterăm faptul că se impune stabilirea provizorie a unui operator către care să fie delegat serviciul de transport public până la data organizării unei licitații publice sau atribuirea prin concesiune pentru o perioadă mai lungă, conform normelor juridice naționale în vigoare, dar și conform Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.

ÎNTOCMIT DE A.M.T.P.I – AUTORITATEA METROPOLITANĂ DE TRANSPORT PUBLIC IAȘI

Eustațiu Gheorghiu

Consilier Juridic AMTPI

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea, corectitudinea, legalitatea întocmirii acestui înscris.

Nicușor Tudosă

Responsabil Control și Reglementare AMTPI

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea, corectitudinea, legalitatea întocmirii acestui înscris.

Director Executiv AMTPI,
Eduard P. Boz

Îmi asum responsabilitatea corectitudinii și
legalității în solidar cu întocmitorul înscrisului.



ANEXA NR. II

LA H. NR.....

CONTRACT DE DELEGARE

**A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL
ÎN MUNICIPIUL IASI SI IN ZONA METROPOLITANA A MUNICIPIULUI
IASI,**

in unitatile administrativ-teritorialebeneficiare ale serviciului de transport public local

si membre ale A.M.T.P.I.

Nr. _____/_____

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

ASOCIATIA METROPOLITANA DE TRANSPORT PUBLIC IASI, persoană juridică, cu sediul în Iasi,, având cod fiscal nr., cont nr. deschis la, reprezentat legal prin, având funcția de **PRESEDINTE**, în calitate de **delegatar**, pe de o parte, denumit în continuare **A.M.T.P.I./Autoritatea Contractantă**, pe seama și în numele unităților administrativ-teritoriale beneficiare ale serviciului de transport public local și membre ale Autorității Contractante (denumite în continuare U.A.T.-uri beneficiare și membre A.M.T.P.I.: Municipiul Iasi, Comuna Aroneanu, Comuna Barnova, Comuna Ciurea, Comuna Holboca, Comuna Miroszlava, Comuna Popricani, UAT Rădăuți, Comuna Tomesti, Comuna Tutora, Comuna Valea Lupului) și

Operatorul de transport **SOCIETATEA COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC IASI S.A.**, cu sediul în Iasi, str. Silvestru nr. 5, et. 2 camera 3, jud. Iasi, înregistrat sub nr. J22/1473/2013 la Registrul Comerțului Iasi, având contul RO55BTRLRONCRT0224953501, deschis la Banca Transilvania, codul unic de înregistrare 32175213, reprezentat legal prin Cristian Stoica, având funcția de **DIRECTOR GENERAL**, în calitate de **delegat**, denumit în continuare Operatorul/CTP, pe de altă parte,

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

ÎNTRUCĂT:

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 hotărârilor de atribuire a serviciului de transport public către **SOCIETATEA COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC IASI S.A.**

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 Iași în Zona Metropolitană a Municipiului Iași, în unitățile administrativ-teritoriale beneficiare ale serviciului de transport public local și membre ale A.M.T.P.I. (Autorității Contractante),

PRIN URMARE, luând în considerare cele de mai sus, părțile convinsă 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:

„Activitate de transport public local de călători”	Înseamnă Servicii regulate de transport public local de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu pentru satisfacerea nevoilor de mobilitate identificate la nivelul unităților administrativ-teritoriale.
A.N.R.S.C.”	Înseamnă Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.
„An”	Anul calendaristic anterior, pentru care există situații financiare certificate de un Auditor certificat independent
„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 a avut în vedere este ceareglementată 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 cu atribuții de organizare, reglementare, autorizare, monitorizare și control al serviciului public de transport călători înființată în cadrul Autorității Contractante

„Autoritatea Contractantă”	Înseamnă ASOCIAȚIA MEROPOLITANA DE TRANSPORT PUBLIC IASI – A.M.T.P.I. , care are competență legală de a delega gestiunea Serviciului de transport public local și capacitatea de a monitoriza bunurile puse la dispoziție de către U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I.
„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”	Este abilitatea de menținere și reconstituire a funcțiilor esențiale ale serviciului de transport public conform cerințelor prezentului contract (activitățile sau sarcinile pe care un operator de transport public trebuie să le îndeplinească pentru asigurarea limitată a serviciilor vitale pentru susținerea funcțiilor social/economice ale unei zone).
„Contract”	Înseamnă prezentul Contract de delegare a gestiunii serviciului public 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.
„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 tarife și/sau gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale pentru anumite categorii de călători, potrivit Capitolului 8 din prezentul Contract și Anexei 7.

„Drept exclusiv”	Dreptul exclusiv avuți 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 pe 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 înseamnă 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 autorizare, opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă că Operatorul are dreptul să presteze serviciul local 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;
„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 înseamnă 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 CTP, societatea 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 exploatarea sistemului de utilități publice aferent acestuia, conform prevederilor prezentului contract. 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 exploateazăserviciipublice de transport de călători, sau orice organism public care presteazăserviciipublice de transport de călători. C.T.P.este un operator intern, astfel cum acesta este definit de art. 2 litera (j) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, respectiv o entitate cu personalitatejuridicădistinctă, asupra căreia Municipiul Iasi- o unitateadministrativ-teritorialabeneficiara a serviciului de transport public local si membra a A.M.T.P.I.,exercită un control asemănător cu celeexercitate suprapropriilor sale departamenteși are toateobligățiilelegalecedecurg din aceastăcalitate.
„Program de circulație”	Înseamnădocumentulutilizatîntransportul public local de persoaneprin curse regulate, care conțineîn principal informațiiprivindtraseul, capetele de traseu, lungimeatraseului, stațiilepentruîmbarcarea/debarcareacălătorilor, distanțeledintrestațiișiintervalele de succedare a curselor. Programele de circulatie sunt aferentetraseelorcefacparte din Programul de transport asumat de Operator prinprezentul Contract, atașat la prezentul Contract ca Anexa 2.2.
„Programul anual de întreținereșireparareainfrastructurii de operare”	Înseamnăprogramul de întreținereșireparareainfrastructurii de transport, asumat de Operator șiaprobat de AutoritateaContractantăînconformitate cu prevederiledin prezentul Contract.
„Programul de investiții”	ÎnseamnăProgramul de investiții al OperatoruluișiProgramul de Investiții al AutoritățiiContractante, atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.
„Programul de investiții cu finanțare integrală sau parțială de la bugetele U.A.T.-urilor beneficiare ale serviciului de transport public localsi membre ale AutoritățiiContractante”	Înseamnăprogramulestimativ al lucrărilor de investiții asumate de unitatileadministrativ-teritorialebeneficiariesimembre ale AutoritățiiContractante, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiectivenoi, atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduripublice ale acestora, atașat la prezentul Contract ca Anexa 3.2.
„Programul de investitii al Operatorului”	Înseamnăprogramulestimativ al lucrărilor de investiții asumate de către Operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiectivenoi 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 tramvaielor /autobuzelor/microbuzelor 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 unitățile administrativ-teritoriale beneficiare și membre ale Autorității Contractante plătesc 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 teritorială de competență 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 călătorii astfel definit de art. 2 litera a) din Regulamentul CE nr. 1370/2007, drept serviciu de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu 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, pe aria de competență a Autorității Contractante.
„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, supra taxe, legitimații, titluri și autichete de călătorie, carduri magnetice sau contactless, portofele electronice, emise în orice formă, ce permit deplasarea călătorilor beneficiari ai Serviciului de transport public local, emise conform prevederilor legale.
„Bunuri publice”	Bunuri care fac parte din domeniul public sau privat al U.A.T.-rilor beneficiare și membre A.M.T.P.I., aferent serviciului de transport public.
„Zi”	Zi calendaristică, dacă nu se prevede în altfel.
„Unități administrativ-teritoriale beneficiare ale serviciului de transport public local și membre A.M.T.P.I. (ale Autorității Contractante)”	Înseamnă fiecare Unitate Teritorial Administrativă membră a Autorității Contractante beneficiară a serviciului de transport public local de călători, denumită U.A.T. beneficiara și membră A.M.T.P.I. în prezentul contract, beneficiară a serviciului de transport public prestat de către C.T.P. IASI S.A., de pe aria de competență a Autorității Contractante, reprezentată prin Primarul acesteia sau persoana împuternicită de U.A.T. pentru semnarea contractului.
„Valoarea totală a contractului”	Reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, fără TVA, convenită operatorului.
„Valoarea medie anuală”	Reprezintă echivalentul valorii totale a contractului împărțită la numărul de luni de valabilitate a contractului, înmulțită cu 12.

CAPITOLUL 2. OBIECTUL CONTRACTULUI

2.1. Obiectul prezentului Contract îl constituie delegarea către Operator, prin concesiunea gestiunii Serviciului de transport public local cu tramvaie/autobuze, pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Iași și a Județului Iași, pentru unitățile administrativ-teritoriale membre A.M.T.P.I. și beneficiare ale serviciului de transport public local (U.A.T.-uri beneficiare și membre A.M.T.P.I.), delegare realizată de către Autoritatea Contractantă, 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 U.A.T.-urilor beneficiare si membre A.M.T.P.I., în termenii și în condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- ii. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract, pentru toti utilizatorii de pe teritoriul administrativ al U.A.T.-urilor beneficiare si membre A.M.T.P.I.;
- 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, direct sau prin prin mandatar, Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în prezentul Contract, pentru toti utilizatorii de pe teritoriul administrativ al U.A.T.-urilor beneficiare si membre ale A.M.T.P.I.;
- 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 ;
- vi. dreptul de a realiza investiții din fondurile alocate de la bugetele locale ale U.A.T.-urilor beneficiare si membre ale A.M.T.P.I., conform reglementărilor aplicabile.

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 cucerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile A.M.T.P.I., ale consiliilor locale ale U.A.T.-urilor beneficiare si membre ale A.M.T.P.I., potrivit prevederilor prezentului Contract;
- ii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;

- iii. Operatorul va presta Serviciul de transport public local în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în prezentul Contract;
- iv. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în prezentul Contract și în legislația Europeană și națională;
- v. Operatorul va presta Serviciul de transport public local cu vehiculele prevăzute în prezentul Contract, potrivit Anexei care va fi actualizată în perioada de derulare a contractului.

3.1. Valoarea totală estimată a contractului este **lei**, după cum urmează:

Total contract	 lei	din care:
total venituri	 lei	la care se adaugă TVA
total compensație pentru OSP	 lei	din care:
diferențe de tarif	 lei	la care se adaugă TVA
compensație	 lei	nu intră în baza de calcul a TVA

UAT-urile prevăd în bugetele proprii:

- 1. diferențe de tarif + TVA (la data semnării contractului -19 %)
- 2. compensație (la data semnării contractului nu intră în sfera TVA).

3.3. Valoarea medie anuală a contractului **este** lei, la care se adaugă TVA.

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 către U.A.T.-urile beneficiare și membre ale A.M.T.P.I. către Operator în scopul executării Contractului, prevăzute în Anexa 4.1, bunurile de natură domeniului public sau privat, nou create sau cele existente, dezvoltate și modernizate cu alocații bugetare pentru investiții de la bugetul local sau central, precum și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții al U.A.T.-urilor beneficiare și membre ale A.M.T.P.I. și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, U.A.T.-urilor beneficiare și membre ale A.M.T.P.I. care le-au pus la dispoziție, conform prevederilor legale;

- 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. Amortizarea acestor bunuri este eligibilă pentru calculul compensației. Bunurile de preluare sunt prevăzute în Anexa 4.2. La încetarea Contractului, din orice cauză, U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I. și/sau Autoritatea Contractantă (în ordine solicitării și achitării valorii bunurilor) au dreptul de a dobândi bunurile de preluare în schimbul plății către Operator în termen de 30 de zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea stabilită printr-o evaluare realizată de către un expert desemnat de către Operator. Până la durată 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, rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului, și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția celor prevăzute la punctul ii) de mai sus. Bunurile proprii sunt prevăzute în Anexa 4.3. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

CAPITOLUL 5. DURATA CONTRACTULUI

5.1. Durata contractului este de 2 ani, începând cu data de

5.2. Cu cel puțin un an înainte de expirarea contractului, Autoritatea Contractantă va asigura publicarea în Jurnalul Oficial al UE a informațiilor prevăzute la art 7 alin. (2) din Regulamentul nr. 1370/2007.

CAPITOLUL 6. REDEVENȚA

6.1 În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor puse la dispoziție, prevăzute în Anexa 4.2 Operatorul se obligă să plătească către fiecare U.A.T., membru A.M.T.P.I. care a pus la dispoziție bunuri, o redevență anuală, calculată prin aplicarea unui procent de 0,1% asupra totalului valorii bunurilor date spre exploatare conform prezentului contract.

6.2 Operatorul va achita lunar către fiecare U.A.T. beneficiar si membru A.M.T.P.I. care a pus la dispoziție bunuri, valoarea redevenței în termen de 30 de zile de la ultima zi a lunii pentru care se calculează și se datorează redevența.

6.3. Înainte de semnarea contractului, fiecare U.A.T. beneficiar si membru A.M.T.P.I. va transmite către Operator, lista bunurilor puse la dispoziție spre exploatare, împreună cu valoarea lor de intrare pentru a fi calculată redevența lunară. În situația în care, pe parcursul derularii contractului, vor interveni modificări privind situația bunurilor (completarea cu alte bunuri sau eliminarea unor bunuri), aceste informații vor fi comunicate între Operator si U.A.T.-ul beneficiar si membru A.M.T.P.I., urmând a fi actualizată Anexa aferentă celui U.A.T. beneficiar si membru A.M.T.P.I. prin perfectarea unui act adițional la contract, semnat de către Operator si de către A.M.T.P.I.

6.4. Plata redevenței se va face în contul fiecărui U.A.T. beneficiar si membru A.M.T.P.I., comunicat Operatorului în termen de 5 zile de la semnarea prezentului contract sau atunci când situația o impune. În cazul necomunicării contului bancar de către un UAT/unele UAT-uri beneficiare si membre A.M.T.P.I., Operatorul nu va fi considerat în culpa pentru neplata redevenței.

6.5. Pentru nerespectarea termenului de plată a redevenței, în situația îndeplinirii de către UAT-ul beneficiar si membru a obligației stipulate la art. 6.4., Operatorul datorează penalități de întârziere, calculate prin aplicarea procentului de 0,01%/zi de întârziere, asupra sumei neachitate, începând cu ziua următoare termenului de scadență și până la data stingerii integrale a sumei neachitate.

6.6. În caz de întârziere la plata redevenței cu cel puțin 90 de zile, Autoritatea Contractantă va executa garanția constituită de Operator si o va vira în termen de 5 zile UAT-ului îndreptățit.

CAPITOLUL 7. GARANȚIA

7.1 În termen de 60 de zile de la data încheierii prezentului Contract, Operatorul este obligat să constituie, cu titlu de garanție, în contul Autorității Contractante, 0,1% din media pe cei 2 ani de contract a valorii anuale a compensației totale, așa cum aceasta a fost estimată în Anexa 17.

7.2 Garanția se actualizează anual cu rata inflației până la data de 31 martie a fiecărui an si se reîntregește trimestrial de către Operator, până în ziua de 15 a primei luni a fiecărui trimestru.

7.3 Din garanție se rețin, dacă este cazul, penalitățile și orice alte sume datorate Autorității Contractante sau U.A.T.-urilor beneficiare și membre A.M.T.P.I., sume care nu au fost achitate de către Operator, în baza Contractului sau a altor prevederi legale.

7.4 Garanția se restituie la sfârșitul prezentului Contract, în termen de maxim 30 de zile după îndeplinirea obligațiilor asumate prin prezentul contract.

CAPITOLUL 8. DIFERENȚELE DE TARIF

8.1. Operatorul se obligă să transporte toate categoriile de călători care beneficiază de gratuitățile și reducerile la transportul în comun, prevăzute în Anexa 7.1, și care dețin un Titlu de călătorie valabil, precum și de orice alte gratuități și reduceri ce reies din acte normative și hotărâri ale U.A.T.-urilor beneficiare și membre A.M.T.P.I.. Modul de acordare a Diferențelor de tarif este cel prevăzut în Anexa 7.2.

8.2. Operatorul se obligă să emită Titluri de călătorie pentru toate categoriile de călători care beneficiază de reduceri sau de gratuități, potrivit prevederilor legale și hotărârilor U.A.T.-urilor beneficiare și membre A.M.T.P.I. (cu excepția celor care beneficiază de gratuitate prin legi speciale).

8.3. Acoperirea Diferențelor de tarif acordate se va face potrivit prevederilor legale, până la valoarea aprobată a Abonamentelor sau Tarifelor de călătorie stabilite, în baza numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vandute, determinate potrivit art. 8.4 de mai jos.

8.4. Pentru realizarea decontărilor pentru Diferențele de tarif, Operatorul trebuie să facă dovada numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute/eliberate. Dovada se va face prin deconturile privind diferențele de tarif (Anexa nr. 7.4).

Pentru realizarea deconturilor pentru gratuități acordate conform prevederilor legale sau hotărârilor Consiliilor Locale ale UAT-urilor beneficiare și membre A.M.T.P.I., (persoane cu handicap, veterani de război, pensionari etc.) prin persoana împuternicită din cadrul UAT-ului beneficiar și membru A.M.T.P.I. / direcția / serviciul / compartimentul de resort, cu atribuții specifice privind gestionarea datelor de identificare a persoanelor beneficiare, înaintează către Operator, până la data de 20 a lunii pentru luna precedentă toate documentele justificative, în vederea verificării și întocmirii deconturilor. Pentru restul categoriilor de beneficiari, operatorul asigură documentația justificativă (titluri de călătorie cu valoare redusă și /sau

gratuite vandute/eliberate), în baza căreia întocmește deconturile privind diferențele de tarif (Anexa nr. 7.4).

8.5. Plata către Operator pentru Diferențele de tarif acordate se va face lunar de U.A.T.-urile beneficiare și membre ale A.M.T.P.I., în baza facturii emise de către Operator și a documentației justificative. Operatorul are obligația de a emite factura în luna următoare acelei pentru care se face decontarea, până la data de 10 – pentru reducerile de tarif, respectiv, până la data de 25 – pentru gratuități, la care vor atașa dovezile prevăzute la art. 8.4 de mai sus, pentru fiecare categorie de facilități în parte. Autoritatea Contractantă este obligată să facă plata în termen de 15 zile de la data primirii facturii. Modelul de decont este prevăzut în Anexa 7.4.

8.6. Suma facturată de Operator reprezentând Diferența de tarif pentru luna respectivă intră în calculul compensării pentru luna respectivă, indiferent de stadiul plății facturii pentru Diferența de tarif.

8.7. Pentru nerespectarea termenului de plată a diferențelor de tarif sau a gratuităților, U.A.T.-urile beneficiare și membre ale A.M.T.P.I. datorează Operatorului penalități de întârziere, de 0,01% pe zi de întârziere aplicate asupra sumei neachitate.

8.8. Sumele aferente Diferențelor de tarif se estimează anual de către Operator și se comunică UAT-urilor (acolo unde se acordă) pentru a fi prevăzute în bugetele anuale proprii. La aceste sume trebuie avută în vedere și laborarea Bugetelor locale și Taxa pe valoarea adăugată, care se adaugă la veniturile estimate.

8.9. Orice modificare a vreunei Anexe nr. 7 (inclusiv a Anexelor nr. 7 subsecvente) se va realiza în baza prevederilor legislative sau a HCL-ului UAT-ului beneficiar și membru A.M.T.P.I., prin actualizarea Anexei aferente acelui U.A.T., anexa care va fi semnată de către Operator și de către A.M.T.P.I.

CAPITOLUL 9. COMPENSAȚIA

9.1 U.A.T.-urile beneficiare și membre ale A.M.T.P.I. îi vor plăti Operatorului o Compensatie pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public, formată din:

1. Compensatia propriu-zisa la care este îndreptățit Operatorul, calculată conform formulei:

Compensatia propriu-zisa pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare + Profit rezonabil – Venituri ale Operatorului asociate Obligației de serviciu public.

$$C = CE + Pr - V$$

C – reprezintă Compensația propriu-zisă

CE – reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente Obligațiilor de serviciu public,

Pr – reprezintă profitul rezonabil al Operatorului, reprezentând 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. Profitul rezonabil pe toată perioada Contractului, stabilit de Părți este de 6,69 %. (Nivelul profitului rezonabil va fi actualizat anual, în termen de maxim 30 de zile de la data publicării pe site-ul Consiliului Concurenței pentru luna decembrie a anului precedent și va fi egal cu Rata SWAP pentru România, la care se adaugă 100 puncte procentuale. Rata SWAP pentru PREZENTUL contract este de 5,69 perioada 01.07.2022 - 31.12.2022, deci nivelul profitului rezonabil pentru această perioadă va fi de 6,69%)

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, pentru toți utilizatorii de pe teritoriul administrativ al tuturor UAT-urilor beneficiare și membre AMTPI;
- B. orice alte venituri obținute de către Operator în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local de călători prin curse regulate.

2. Diferențe de tarife la care operatorul este îndreptățit conform capitolului 8 la prezentul contract.

9.2. Compensația totală se calculează și se plătește cumulativ pentru activitățile de transport în comun cu tramvaie, autobuze electrice și autobuze

9.3. Compensația propriu-zisă îi va fi plătită Operatorului de către UAT-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I., în baza Raportului lunar de constatare întocmit de către operator și semnat de Autoritatea Contractantă (Anexa nr. 8.1 Raport Lunar de Constatare, se va completa cu valorile realizate și înregistrate în contabilitatea Operatorului). Acesta va fi întocmit în termen de maxim 35 de zile de la încheierea lunii pentru care se calculează compensația. Raportul lunar de constatare întocmit de Operator va fi agreeat și semnat de Autoritatea Contractantă, în termen de 10 zile de la primirea lui.

9.4. În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare (Anexa nr. 8.1 Raport Lunar de Constatare, se va completa cu valorile realizate și înregistrate în contabilitatea Operatorului) sunt contestate de către Părți, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar UAT-

ul/UAT-urile beneficiare si membre A.M.T.P.I. va/vor 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 a trimite factura (cu regularizarea avansului) pentru plata Compensației propriu-zise în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. UAT – urile beneficiare si membre ale A.M.T.P.I. au obligația de a plăti Compensația totală Operatorului în termen de **20** de zile de la data primirii facturii de către acesta din urmă.

9.6. Compensația nu poate depăși Efectul financiar net. Compensatiatotala va fi compusa din:

1.Compensatia propriu-zisa la care este indreptatit Operatorul, calculata conform formulei de la punctul 9.1 din prezentul contract,

2. Diferente de tarif la care operatorul este indreptatit conform capitolului 8 la prezentul contract.

9.7. În vederea evitării supracompensării, în termen de 30 zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației totale anuale, potrivit Anexei 8.2. Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre:

- valoarea totală anuală a Compensației totale calculate potrivit Rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv; și
- valoarea totală anuală a Compensației totale, 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 propriu-zisa acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât Compensația propriu-zisa anuală calculată potrivit art. 9.6 de mai sus, Operatorul va vira în conturile U.A.T.-urile beneficiare si membre A.M.T.P.I. diferența rezultată, în termen de 15 zile calendaristice de la data stabilirii compensației anuale.

9.9. Părțile vor datora penalități de întârziere la nivelul 0.01% / zi din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, în cazul în care nu vor vira la timp sumele datorate în baza prezentului Contract.

9.10. Fondurile acordate cu titlu de Diferente de tarif (la care se adauga TVA) si de Compensare vor fi aprobate de Consiliile Locale ale fiecarui UAT beneficiar si membru A.M.T.P.I., in functie de estimarile initiale si vor putea fi supuse rectificarilor ulterioare de buget, in vederea asigurarii necesarului de sume pana la sfarsitul anului.

9.11. Valoarea estimata anuala a Compensatieitotale cuvenită Operatorului pe durata contractului este prezentata in 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 și agreeate cu Operatorul 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 transportul public local aprobat de A.M.T.P.I., 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 u.a.t.-urilor beneficiare si membre A.M.T.P.I. este realizat de către operator prin personalul propriu sau desemnat de catre acesta.

10.7. Operatorul se obliga sa intreprinda toate actiunile necesare pentru reducerea numarului de calatori care circulă fără Titlu de călătorie valabil pe traseele pe care acesta opereaza.

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

10.9 În termenul prevăzut prin Hotărârea A.M.T.P.I., Operatorul este obligat să aplice tarifele de calatorie aprobate, modificate si ajustate.

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 din surse proprii sau atrase, vor fi luate în considerare pentru calculul Compensatiei.

11.3 Activitățile de implementare a investițiilor din Programul de Investiții al U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I., 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 U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I. au obligația de a finanța investițiile din Programul de Investiții al U.A.T.-urile beneficiare și membre ale A.M.T.P.I., prevăzut în Anexa 3.2, iar Autoritatea Contractantă are obligația de a face demersuri în acest sens.

11.5 Cheltuielile în legătură cu implementarea investițiilor din Programul de Investiții al U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I., desfășurate de Operator în baza imputernicirii data de U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I. și a prezentului Contract, se evidențiază distinct și se comunică după receptivitatea lucrărilor U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I. și Autorității Contractante, pentru înregistrare în evidența patrimoniului public concesionat.

11.6 Amortizarea lunară aferentă investițiilor realizate de Operator conform Anexei... -Programul de investiții al Operatorului cu finanțare din surse proprii, va fi luată în considerare pentru calculul Compensatiei, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.

CAPITOLUL 12. SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC

12.1 Infrastructura de Transport

12.1.1 Infrastructura de transport este ce adefinită 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. U.A.T.-urile beneficiare si membre A.M.T.P.I. si Autoritatea Contractantă au dreptul și obligația de a administra infrastructura rutieră. Infrastructura rutieră constă în infrastructura de transport, utilizată de Operator pentru efectuarea Serviciului de transport public local (strazi, semafoare, semnalistică rutieră etc). si care nu este concesionată Operatorului.

12.1.2 Responsabilitatea întreținerii infrastructurii de operare în parametri tehnici de exploatare (**cum ar fi, fara a avea caracter limitativ: racordarea si cheltuielile cu energia electrica, realizarea semnalizării rutiere, precum si amenajarea, deszăpezirea, curățenia și salubritatea** în punctele de îmbarcare/debarcare a călătorilor) este obligația UAT-urilor beneficiare si membre A.M.T.P.I. sau a altor Autorități Publice competente, conform legii, cu excepția Municipiului Iași, în care această obligație va fi în sarcina Operatorului. Punctele de îmbarcare/debarcare vor respecta prevederile legale.

12.1.3 Responsabilitatea întreținerii infrastructurii rutiere (deszăpezire, întreținere rigole, curățenie și salubritate, etc.) este obligația U.A.T.-urilor beneficiare si membre A.M.T.P.I. sau a altor Autorități Publice competente, conform legii.

12.1.4 Operatorul va întocmi un Program anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare, până la data de 31 decembrie a anului precedent celui pentru care se întocmește, cu scopul de a asigura menținerea infrastructurii de operare într-o condiție tehnică optimă, care îi va fi notificat Autorității Contractante.

12.1.5 Independent de executarea Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare întocmit și aprobat potrivit clauzei 12.1.4/13.1.4 de mai sus, Operatorul va asigura lucrări de reparații 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, în vederea asigurării continuității și siguranței prestării Serviciului de transport public local.

12.2 Condiții de exploatare a sistemului de transport

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

12.3 Planificarea Serviciului

12.3.1 Autoritatea Contractantă este responsabilă de planificarea Serviciului de transport public local, inclusiv prin întocmirea Programului de transport al Operatorului. În acest sens, Autoritatea Contractantă va trimite Operatorului în fiecare an, propunerea pentru Programul de transport și modificările acestuia, dacă este cazul, până la data de 01 octombrie, de regulă, sau ori de câte ori situația o impune.

12.3.2 În termen de 15 zile de la primirea propunerilor menționate la 12.3.1, Operatorul va prezenta Autorității Contractante propuneri scrise cu privire la eventualele amendamente la Programul de transport (incluzând Programul de circulație).

12.3.3 Autoritatea Contractantă va comunica Operatorului tot în termen de 15 zile de la primirea propunerilor de modificare a Programului de transport al Operatorului dacă acestea sunt acceptate, astfel încât Programul de transport să poată fi finalizat și aprobat de către Autoritatea Contractantă, până la data de 20 decembrie. În situația în care Autoritatea Contractantă nu este de acord cu modificările propuse, 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 Numărul total de kilometri din Programul de transport nu va putea varia de la un an la altul cu mai mult de 5% în plus, sau 5% în minus, față de numărul de kilometri din anul anterior, decât cu acordul expres scris al Operatorului.

12.3.5 Programul de transport va putea fi modificat oricând pe parcursul derulării Contractului, unilateral de către Autoritatea Contractantă, pe baza unor criterii obiective, inclusiv, dar fără a se limita la analizele rezultate din sondaje de opinie, dezbateri publice, studii de trafic, necesități generate de lucrări la infrastructura de transport, sau evenimente speciale. Operatorul are obligația de a implementa Programul de transport astfel modificat esalonat, în termen de 60 de zile de la primirea notificării în acest sens de la Autoritatea Contractantă. Acordul expres al Operatorului pentru noul Program de Transport este necesar în cazul în care cererea depășește capacitatea de transport, precum și atunci când numărul total de kilometri din Programul de transport astfel modificat variază față de cel precedent, pe oricare din modurile de transport, cu mai mult de 5% în plus, sau 5% în minus.

12.4 Cerințele standard pentru vehicule

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

- i. Puse la dispozitie de către U.A.T.-urile beneficiare si membre A.M.T.P.I. si/sau de catre Autoritatea Contractantă Operatorului pentru prestarea Serviciului de transport public local potrivit prezentului Contract;
- ii. Care se află în proprietatea Operatorului ori Deținute de Operator în baza unor contracte de leasing sau inchiriere;
- iii. Achiziționate de către Operator conform Programului de investiții, potrivit Anexei 3.1, sau ca urmare a unei majorări de capital social.

12.4.2 Operatorul poate folosi pentru prestarea Serviciului de transport public local numai mijloace de transport care îndeplinesc, cumulativ, următoarele condiții:

- i. respectă cerințele legale privind siguranța în trafic și protecția mediului;
- ii. dețin toate autorizațiile, licențele și celelalte documente cerute de lege în scopul prestării Serviciului de transport public local;
- iii. respectă specificațiile tehnice din Anexa 5.1.

12.4.3 În vederea realizării programului de transport, Operatorul poate achiziționa mijloace de transport rulate (care pot funcționa cel puțin 2 ani - în cazul autobuzelor și microbuzelor sau 4 ani – în cazul tramvaielor) sau noi și care corespund cerințelor prevăzute în Programul de transport și în Anexa 5.1. Autobuzele și microbuzele astfel achiziționate vor fi conforme cel puțin cu standardul de emisii EURO 6.

12.5 Siguranța

12.5.1 Operatorul este singurul responsabil de siguranța călătorilor săi, în limita competențelor sale.

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 asigura

re 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 prevăzute la 12.6.3 vor fi reținute din garanția constituită conform Capitolului 7 de mai sus. În cazul în care garanția nu acoperă totalitatea penalităților, suma rămasă de plată va fi reținută din Compensația lunară datorată de Autoritatea Contractantă.

12.6.5 În cazul neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator, Autoritatea Contractantă va stabili în sarcina acestuia un plan de măsuri pentru îndeplinirea indicatorilor, în termen de 60 de zile.

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 de zile de la primirea lor, în conformitate cu legislația în vigoare.

12.6.9 Pentru petițiile care exced competenței Operatorului, acesta transmite petiția Autorității Contractante sau altor autorități competente în vederea formulării unui răspuns, dar și o informare petentului privind redirecționarea petiției sale.

12.6.10 Autoritatea Contractantă va transmite, în termen de 48 ore, Operatorului, petițiile al căror răspuns se referă la activitatea Operatorului și primite de aceasta sau de U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I.. Acestea vor fi incluse de către Operator în Registrul de Reclamații.

12.7 Măsuri de Control al Traficului

Autoritatea Contractantă și/sau U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I. va, respectiv, vor menține pe toată perioada Contractului, un sistem de management al traficului, pentru reglementarea priorității în intersecțiile cu trafic controlat, astfel încât să se asigure:

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

12.8 Sistemul de taxare

12.8.1 Autoritatea Contractantă și/sau U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I. va, respectiv, vor asigura realizarea completărilor și modernizărilor care trebuie aduse Sistemului Automat de Taxare, precum și implementarea unui sistem integrat de taxare electronică.

12.8.2 Gestiunea sistemului integrat de taxare electronică revine în sarcina Operatorului, pe întreaga durată a Contractului.

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

12.8.4 Autoritatea Contractantă și/sau U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I. are, respectiv, au obligația de a pune la dispoziția Operatorului validatoarele și echipamentele de bord menționate la art. 12.8.3 de mai sus, în termen de 3 ani de la obținerea de către Operator a Licenței de traseu pentru fiecare vehicul folosit în prestarea Serviciului de transport public local.

12.8.5 Până la implementarea unui Sistem de Management al Transportului Public complet funcțional, indicatorii prevăzuți în Anexa 11 vor fi monitorizați de către Autoritatea Contractantă pe baza rapoartelor Operatorului date pe proprie răspundere.

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 Autorității Contractante, care prevede obligațiile călătorilor și suprataxa pentru încălcarea acestor obligații, inclusiv sancțiunile pentru călătorii care călătoresc fără bilet, abonament sau alt Titlu de călătorie disponibil.

12.9.2 Controlul călătorilor care folosesc transportul public este realizat de către Operator conform prevederilor Anexei nr. 15 - Regulament pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Iasi și în Zona Metropolitană a Municipiului Iasi, pe raza U.A.T.-urile beneficiare și membre ale A.M.T.P.I.

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

13.1.1 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract licența comunitară valabilă și copii conforme ale acesteia pentru fiecare mijloc de transport auto de persoane folosit în realizarea Serviciului de transport public local, precum și licență de traseu valabilă emisă de Autoritatea Contractantă pentru fiecare traseu/tur folosit în realizarea Serviciului de transport public local.

13.1.2 Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract autorizație de transport valabilă pentru serviciul de transport electric.

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 conform Programului de transport aprobat de către Autoritatea Contractantă.

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 raței administrativ-teritoriale a Autorității Contractante, cu excepția situațiilor permise de actele normative aplicabile.

13.3 Separarea contabilității

13.3.1 Operatorul are obligația de a ține o evidență contabilă separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din prezentul contract.

13.3.2. Separarea contabilității pe activitățile Serviciului de Transport Public prestat de către Operator trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- i. conturile curente corespunzătoare fiecărei din aceste activități trebuie să fie separate, iar proporția activelor corespunzătoare și a costurilor fixe aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- ii. toate costurile variabile, o contribuție adecvată la costurile fixe și un profit rezonabil legat de orice altă activitate a operatorului de serviciu public nu pot fi subnici o formă imputate serviciului public în cauză;
- iii. costurile serviciului public trebuie să fie acoperite din VENITURILE DIN EXPLOATARE și din plățile din partea U.A.T.-urilor beneficiare și membre ale A.M.T.P.I. sub forma de diferențe de tarife și de compensație, fără nicio posibilitate de transfer de venituri către un alt sector de activitate a operatorului de serviciu public.

13.4 Întreținere, reparații și salubritate

13.4.1 Operatorul are obligația exploatării, întreținerii și reparării Serviciului de transport public local și, respectiv, 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 U.A.T.-urile beneficiare și membre A.M.T.P.I., conform programelor de întreținere și investiții notificate Autorității Contractante. Costurile aferente acestei activități vor fi luate în considerare pentru calculul Cheltuielilor de exploatare aferente Obligațiilor de serviciu public (CE) reglementate la Capitolul 9/10 de mai sus, conform instrucțiunilor din Anexa 9.

13.4.4 Operatorul are obligația să asigure întreținerea și reparația infrastructurii de în conformitate cu Programul anual de întreținere și reparare a infrastructurii de operare întocmit 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 concesionate/puse la dispoziție.

13.4.6 Operatorul are obligația să asigure menținerea stării tehnice corespunzătoare și siguranța 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 de întreținere (lucrările proprii) la infrastructura de transport folosită pentru prestarea Serviciului de transport public local, dacă aceste lucrări afectează programul de transport.

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, de a evita sau avariile și a asigura funcționarea Serviciului de transport public local.

13.5.5 Operatorul are obligația să asigure verificările necesare, înainte de plecare, a vehiculelor și a conducătorilor de vehicule, 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 și a celei privind transportul cu tramvaiul.

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

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

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

13.5.10 Operatorul are obligația să se asigure că toți conducătorii de vehicule respectă întocmai prevederile legislative relevante și să implementeze măsuri de îmbunătățire a calificării acestora.

13.5.11 Operatorul are obligația să aplice normele de securitate și sănătate în muncă 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 120 de zile 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 și al valmanilor mijloacelor de transport ;
- v. Instrucțiuni privind prevenirea și combaterea săvârșirii de fapte cu incidență asupra siguranței și securității călătorilor pe durata călătoriei;
- vi. Instrucțiuni și planuri privind situațiile de urgență.

13.6.2 Autoritatea Contractantă va avea acces la procedurile interne menționate mai sus.

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.

13.7.2 Autoritatea Contractantă aprobă efectuarea de către Operator a următoarelor activități de transport sau activități conexe Serviciului de transport public local, care nu fac obiectul Delegării de gestiune: prestarea de servicii de transport turistic, transport prin curse speciale, servicii ITP pentru terti, închiriere spațiu publicitar, cedare drept de folosință/inchiriere parțială a stalpilor concesionați și imobile care fac obiectul prezentului contract, școală pentru conducătorii de vehicule, fără a se limita la acestea, cu respectarea reglementărilor specifice domeniului și în conformitate cu regulile și cerințele stabilite de Autoritatea Contractantă. Inchirierea spațiilor pentru publicitate pe mijloacele de transport (interior, exterior), în stațiile mijloacelor de transport

public si pe stalpii care fac parte din infrastructura concesionata, va fi aprobata de Primarul Municipiului Iasi.

Operatorul va pastra din incasare in baza contractelor incheiate cu tertii pentru activitatile de inchirierea bunurilor proprietate publica o cota-parte reprezentand 50% din veniturile incasate, diferentavirandu-se catre bugetul local al Municipiului Iasi pana la data de 15 a lunii pentru incasarile din luna precedenta. Cheltuielile Operatorului pentru bunurile mobile inchiriate vor fi recuperate integral de la beneficiarul inchirierii.

Operatorul va pastra din incasare in baza contractelor incheiate cu tertii pentru activitatile de inchiriere a bunurilor proprietate publica o cota-parte reprezentand 50% din veniturile incasate, diferentavirandu-se catre bugetul local al Municipiului Iasi pana la data de 15 a lunii pentru incasarile din luna precedenta. Cheltuielile Operatorului pentru bunurile mobile inchiriate vor fi recuperate integral de la beneficiarul inchirierii.

13.7.3 Costurile aferente acestor activități nu intră în calculul Compensației. Pentru aceste activități, Operatorul va ține o evidență separată, cu inregistrari contabile separate, 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, cu excepția sumei reprezentand cota-parte mentionata la art. 13.7.2 al. 2 din prezentul contract.

13.8 Cesiunea și subcontractarea

13.8.1 Operatorul are obligația de a nu cesiona Serviciul de transport public local unei alte societăți decât în cazul în care această societate este rezultatul divizării, fuzionării sau înființării ca filială a societății Operatorului, cu aprobarea Autorității Contractante și cu asumarea de către cesionar a condițiilor prezentului Contract.

13.8.2 Operatorul are obligația de a nu încheia cu terți contracte de subdelegare a Serviciului de transport public local.

13.9 Activități de Marketing

13.9.1.Operatorul are obligația de a întocmi un plan de marketing coerent, până la data de 1 decembrie a fiecărui an pentru anul următor, pentru a promova utilizarea Serviciului de transport public local, cu scopul de crește utilizarea Serviciului de transport public local și a îmbunătăți gradul de satisfacție a călătorilor.

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

13.10 Informareapublicului

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.

13.10.2 Operatorul are obligația să producă și să distribuie materiale informative cu privire la traseele și programele de circulație, modicările 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 Afișareainformațiilor de mai sus se va face în stații sau în mijloacele de transport ori 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 promoveze serviciul de transport public local în colaborare cu Autoritatea Contractantă.

Construcția, investiția, amenajarea, modernizarea și întreținerea stațiilor, precum și aducerea de utilități în zona acestora intră în grija U.A.T.-urilor beneficiare și membre ale A.M.T.P.I., de pe raza căreia se află stațiile.

13.10.5 Operatorul are obligația să dea declarații de presă sau să transmită anunțuri cu privire la schimbările permanente sau temporare cu privire la Serviciul de transport public local; de asemenea, Operatorul va iniția campanii promoționale pentru promovarea activității sale.

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

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

13.11.2 Operatorul are obligația să respecte obligațiile prevăzute în prezentul Contract, în regulamentul pentru efectuarea transportului public local, în caietul de sarcini al Serviciului de transport public local, și în 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 și bunurile de preluare, prevăzute în prezentul Contract, cu prioritate, pentru asigurarea Serviciului de transport public local, precum și pentru activitățile conexe aprobate de către Autoritatea Contractantă, conform prevederilor art. 13.7.

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 creșterea calității serviciilor.

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

13.11.12 Operatorul are obligația să permită accesul liber și nediscriminatoriu al călătorilor la Serviciul de transport public local și să asigure respectarea drepturilor călătorilor prevăzute de legislația aplicabilă și de Hotărârile A.M.T.P.I.

13.11.13 Operatorul are obligația să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, conform Programului de investiții prevăzut în Anexa.3.1.

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 concesionate.

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 U.A.T.-urilor beneficiare și membre ale A.M.T.P.I. / Autoritatea Contractantă, pe bază de proces-verbal de predare-primire, mijloacele de transport, infrastructura aferentă și orice alte bunuri concesionate/puse la dispoziție prin prezentul Contract.

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

13.11.20 În termen de 30 de zile de la încetarea Contractului, Operatorul are obligația să predea în deplină proprietate, Autorității Contractante / UAT-lui beneficiar și membru al A.M.T.P.I., care dintre aceștia și va manifesta intenția și va achita primul valoarea stabilită de către un expert contractat de către Operator, bunurile de preluare pe care aceasta/acesta le solicită.

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, cu plata compensației corespunzătoare perioadei efectiv prestate și cu excepția situației în care Operatorul este declarat în lichidare judiciară.

13.11.22 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).

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

13.11.24 Operatorul are obligația să dețină la sediul social documentele prevăzute de lege.

13.11.25 Operatorul are dreptul să ceară întreruperea executării Serviciului de transport public local în cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de importante prejudicii

patrimoniului încredințat spre exploatare. În cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de importante prejudicii patrimoniului încredințat spre exploatare, Operatorul are dreptul să notifice Autoritatea Contractantă și să solicite acesteia întreprinderea de măsuri pentru soluționarea cauzelor. Notificarea se va face în scris în 3 zile lucrătoare de la constatarea cauzelor. Autoritatea Contractantă va identifica împreună cu U.A.T.-urile competente cele mai bune soluții în vederea remedierii situațiilor expuse în notificare și va comunica operatorului în termen de 5 zile lucrătoare măsurile ce urmează a fi luate de către acesta. Termenul de mai sus poate fi prelungit de Autoritatea Contractantă dacă identificarea soluțiilor pentru Operator necesită o perioadă mai mare de reglementare a situației în care s-ar afla Operatorul. După îndeplinirea măsurilor transmise de către Autoritatea Contractantă în termenul stabilit de către aceasta, Operatorul are obligația de a relua serviciul de transport.

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. În cazul în care pe același traseu vor opera și alți operatori de transport rutier/transportatori autorizați, Operatorul are dreptul să solicite daune-interese de la Autoritatea contractantă/U.A.T.-ul beneficiar și membru al A.M.T.P.I. care a dat aprobarea, sau direct de la operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat respectiv, în situația în care acesta operează fără aprobare.

13.11.28 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.

13.11.32 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 întreprindă demersuri în vederea adaptării mijloacelor de transport în comun, în limitele posibile tehnice constructive, folosite în prestarea Serviciului de transport public local pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și călătorie.

13.11.33. 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 ia măsurile de adaptare pentru toate mijloacele de transport în comun, în limitele posibile tehnice constructive, folosite în prestarea Serviciului de transport public local pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și călătorie.

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, direct și / sau prin grija UAT-urilor competente, 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, direct și / sau prin grija UAT-urilor competente, 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 sincronizate cu circulația mijloacelor de transport.

14.1.3 Autoritatea Contractantă are obligația să asigure direct si / sau prin grija UAT-urilor competente, 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 și să comunice, direct si / sau prin grija UAT-urilor competente, măsuri pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului de transport public local, inclusiv benzi de autobuze, de minibuze și /sau de microbuze, marcarea stațiilor, semafoare cu prioritizare pentru autobuze, minibuze și microbuze.

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

14.2 Controlul exercitat asupra Operatorului

14.2.1 Autoritatea Contractantă are dreptul să verifice și să controleze periodic modul de realizare a Serviciului de transport public local și de îndeplinire a Obligațiilor de serviciu public de către Operator, inclusiv a vehiculelor, echipamentelor și instalațiilor folosite de Operator, în prezența unui reprezentant al acestuia.

14.2.2 În urma fiecărei verificări se va întocmi un proces-verbal în două exemplare, unul pentru fiecare Parte, semnate de către cele două Părți. În procesul-verbal se vor specifica timpul și locul inspecției, obiectul controlului, măsurile propuse, termenele de soluționare, precum și obiecțiile Operatorului, dacă este cazul. Autoritatea Contractantă va soluționa obiecțiile Operatorului în termen de 30 de zile.

14.2.3 Înainte de data de 30 iunie a fiecărui an, Operatorul are obligația de a furniza Autorității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare aprobate de un Auditor certificat independent.

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

14.2.5 Operatorul are obligația de a prezenta lunar, pentru luna anterioară, 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.

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

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

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

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

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

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

CAPITOLUL 15. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚII ALE UNITĂȚII ADMINISTRATIV TERITORIALE BENEFICIARE ALE SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Fără a aduce atingere tuturor drepturilor și obligațiilor menționate în prezentul Contract și în legislația în vigoare, U.A.T.-urile beneficiare și membre ale A.M.T.P.I. au următoarele drepturi și obligații:

15.1. UAT are dreptul să ceară și să susțină argumentat modificări ale Programului de Transport pe aria sa de competență, în conformitate cu schimbările semnificative ale cererii de transport. Solicitățile vor fi înaintate Autorității Contractante iar aceasta va analiza aceste cereri și va da soluții argumentate.

15.2. UAT are dreptul să organizeze acțiuni de verificare a validării titlurilor de călătorie utilizate pe teritoriul său administrativ, individual sau împreună cu reprezentanții Autorității Contractante sau Operatorului. Autoritatea Contractantă și Operatorul vor sprijini această activitate cu procedurile necesare.

15.3. UAT are obligația să amenajeze și să mențină infrastructura de transport (infrastructura rutieră, stațiile și capetele de linie) de pe teritoriul său administrativ și în competența sa la parametrii care să asigure deplasarea și staționarea vehiculelor de transport public, confortul și siguranța călătorilor (inclusiv deszapezire și salubritate).

15.4. UAT va pune la dispoziție Operatorului bunurile din domeniul public sau privat al UAT, precum și, dacă va fi cazul, și alte bunuri ce fac obiectul Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători prin Proces verbal de predare –primire cu Operatorul. Acestea vor reprezenta bunuri de retur.

15.5. UAT va pune la dispoziție Operatorului pe toată durata Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători pe teritoriul sau administrativ spații și amenajări pentru activitatea de comercializare de titluri de călătorie, precum și spații și amenajări pentru conducătorii de vehicule, fără a se limita la utilități și grup sanitar.

15.6. UAT va pune la dispoziție Operatorului și a Autorității Contractante reclamațiile privind serviciul prestat de Operator ce sunt primite de către UAT, indiferent de sursa din care au provenit, în 48 de ore de la primire.

15.7. UAT are obligația să asigure plata compensației de operare și a diferenței de tarif către Operator pentru serviciul de transport public de călători prestat de Operator pe teritoriul său administrativ, în condițiile prevăzute în prezentul contract.

15.8. UAT va realiza obiectivele de investiții pentru transportul public din planul propriu de investiții, prevăzute în Anexa 3.2.

15.9. UAT-ul are obligația să informeze Autoritatea Contractantă și Operatorul, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura rutieră pe traseele cuprinse în Programul de transport.

15.10. UAT-ul 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.

15.11. UAT-ul 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.

15.12. UAT-ul are obligația să comunice Autorității Contractante și Operatorului măsurile luate 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, prin grija autorităților competente.

15.13. UAT-ul va avea dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 60 zile de la încetarea Contractului, a valorii stabilite de către un expert contractat de către Operator, în situația în care Autoritatea Contractantă nu-și va manifesta intenția și nu va achita prima valoarea bunurilor de preluare.

CAPITOLUL 16. POLITICA PRIVIND RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ

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

CAPITOLUL 17. FORȚA MAJORĂ

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

16.4 Apariția forței majore se va comunica celeilalte Părți în termen de 2 zile prin telefon, în modalitatea de realizare a comunicărilor potrivit prezentului Contract, urmat de o scrisoare recomandată cu mențiunea constatării evenimentelor de acest gen, de către organele competente, în prezenta Părților. În caz de forță majoră, comunicată și constatată în condițiile de mai sus, executarea obligațiilor părților se decalează în consecință cu perioada corespunzătoare acesteia, cu mențiunea că nici una din Părți nu va solicita penalități pentru întârzierile în executarea Contractului. Partea care nu a îndeplinit obligația comunicării probei forței majore nu va fi exonerată de răspundere pentru prejudiciile cauzate de neexecutarea și/sau executarea necorespunzătoare a obligațiilor ca urmare a evenimentului de forță majoră.

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

17.6 Executarea contractului va fi suspendată pe perioada de acțiune a forței majore, dar fără a prejudicia drepturile ce li se cuveneau părților până la apariția acesteia. În cazul dispariției sau imposibilității obiective de exploatare a bunurilor de retur pentru o perioadă mai mare de 3 luni, datorată forței majore, Părțile vor conveni asupra continuității sau încetării Contractului.

16.7 Dacă forța majoră acționează sau se estimează că va acționa pe o perioadă mai mare de 4 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 18. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENȚINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL

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

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

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

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

CAPITOLUL 18. CONDIȚII SUSPENSIVE DE INTRARE ÎN VIGOARE A CONTRACTULUI

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

- i. Operatorul obține Licență de traseu pentru fiecare dintre autobuzele și microbuzele care operează pe traseele atribuite potrivit Programului de transport al Operatorului, în termen de 60 de zile de la data semnării Contractului.
- ii. Operatorul obține copii conforme ale Autorizației de transport pentru fiecare dintre tramvaiele care operează pe traseele atribuite potrivit Programului de transport al Operatorului, în termen de 30 de zile 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 atingere 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 90 de zile 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 120 de zile, prin renunțare, fără plata unei despăgubiri, sub rezervă dispozițiilor art. 17.6 din Contract.

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

- a) Neplata de către Operator a redevenței stabilite potrivit Contractului pentru o perioadă de minim 9 luni;
- b) Încălcarea din culpa exclusivă a Operatorului de 12 ori într-un an calendaristic a măsurilor stabilite de Autoritatea Contractantă potrivit prevederilor prezentului Contract;
- c) Operatorul nu adopta 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 60 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 30 de 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 Partea care solicită încetarea prin transmiterea unei notificări în acest scop celeilalte Părți (**“Notificarea de încetare”**).

19.6 Înainte de transmiterea Notificării de încetare, Partea care se consideră prejudiciată va convoca cealaltă Parte la negocieri, prin transmiterea unei notificări (**“Notificarea de negociere”**), în vederea încercării de soluționare a diferendului pe cale amiabilă. Notificarea de negociere va indica cel puțin următoarele elemente:

- i. Data și locul unde vor avea loc negocierile;
- ii. Obligațiile pretinse a fi îndeplinite; și
- iii. Termenul în care se așteaptă remedierea obligațiilor încălcate (termen care nu poate fi mai mic decât termenul menționat în Contract, pentru fiecare situație de neîndeplinire în parte).

19.7 Dacă (i) Partea în culpă nu se prezintă la negociere, așa cum această întâlnire a fost convocată conform prezentului Contract, sau (ii) negocierea nu conduce la soluționarea diferendului, sau (iii) Partea în culpă nu își îndeplinește toate obligațiile pretinse a fi îndeplinite, conform celor decise în procesul de negociere, Partea prejudiciată are dreptul să transmită Părții în culpa Notificarea de încetare.

19.8 Dacă (i) Partea prejudiciată renunță la pretențiile din Notificarea de negociere, sau (ii) Partea prejudiciată nu se prezintă la negociere, Partea prejudiciată nu va avea dreptul să transmită o Notificare de încetare privind obligațiile menționate în Notificarea de negociere, cu excepția situației în care este reluată procedura de la art. 19.7 de mai sus.

19.9 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, partea prejudiciată va transmite părții în culpa Notificarea de încetare și se va adresa instanței competente pentru constatarea rezilierii Contractului și stabilirea cuantumului prejudiciului.

19.10 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 plindrept, gratuit și libere de orice sarcini, Autorității Contractante bunurile de retur;
- iii. Autoritatea Contractantă/U.A.T.-ul beneficiar și membru A.M.T.P.I., care dintre acestea își va manifesta intenția și va achita primul valoare stabilită de către un expert contractat de

catre Operator, va avea dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății contravalorii bunurilor către Operator în termen de 30 de zile de la încetarea Contractului.

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 și prin pronunțarea lichidării judiciare a acestuia, 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, din culpa sa exclusivă, după cum urmează:

- i. 1.000 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. 500 lei pentru nerespectarea altor termenele prevăzute în Contract, altele decât cele de la punctul (i) de mai sus;

iii. 500 lei pentru utilizarea altor mijloace auto de transport de călătorie decât cele stabilite prin Contractul și caietul de sarcini;

iv. 500 lei pentru respectarea programului de vanzare a Titlurilor de călătorie prevăzute în Anexele 6.3.1., 6.3.2 și 6.3.3.

iv. 1.000 lei pentru respectarea condițiilor de salubritate a mijlocului de transport.

20.4 Pentru orice alte prejudicii suplimentare dovedite, cauzate de încălcarea oricăror altor obligații stabilite în Contract, Partea în culpa este obligată la daune-interese, potrivit principiului reparării integrale a prejudiciului.

CAPITOLUL 21. REDEFINIREA CLAUZELOR CONTRACTUALE

21.1 Orice modificare a Contractului este rezultatul acordului intervenit între Părți, exprimat într-un act adițional, cu excepția documentelor menționate la art. 21.1.2 din prezentul contract care sunt de competența exclusivă a emitentului, nu sunt considerate modificări ale contractului și aplicabile obligatoriu și în mod automat părților. Modificarea acestor documente se aduce la cunoștință prin adresă scrisă, în termen de 5 zile de la aprobarea lor, celeilalte parti contractante.

21.1.2 . Nu sunt considerate modificări ale Contractului:

- a) modificarea următoarelor documente emise de către Autoritatea Contractantă: modificarea Programului de transport menționat în Anexa 2 în condițiile menționate în art. 12.3.4, modificarea Programului de investiții cu finanțare integrală sau parțială de la bugetul UAT-urilor beneficiare și membre ale Autorității Contractante
- b) modificarea următoarelor documente emise de Operator: Programul de investiții al Operatorului; Lista punctelor de distribuție a titlurilor de călătorie și programul de funcționare

Documentele elaborate de către Operator sunt aprobate conform prevederilor legale în vigoare de organele de administrare/conducere ale acestuia.

Dacă modificările nu impun reatribuire, dar se modifică valoarea compensației devenind mai mare cu peste 20%, proiectul de act care va aproba modificarea Contractului trebuie trimis Consiliului Concurenței pentru avizare, conform O.U.G. nr. 77/2014.

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 60 de zile 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 30 de zile de la producerea 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 caietul de sarcini, poate fi modificat de Autoritatea Contractantă, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere tehnic și comercial, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 60 de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Autoritatea Contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport și prevederile art.12.3.4..

21.3 Modificări solicitate de Operator privind Capacitatea Serviciului

21.3.1 Schimbarea, anularea sau adăugarea de noi trasee sau schimbarea Programului de transport al Operatorului pot fi solicitate Autorității Contractante de către Operator, care va iniția dacă consideră necesar aprobarea unui alt Program de Transport, modificat.

21.4 Alte modificări

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

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

21.4.3 Orice alte eventuale hotărâri anterioare contrarii se abroga.

CAPITOLUL 22. LITIGII

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

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

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

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

CAPITOLUL 23. LEGEA APLICABILĂ

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

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

CAPITOLUL 24. ALTE CLAUCZE

24.1 Orice notificare, adresă, cerere sau făcută în legătură cu executarea Contractului va fi efectuată în scris, în limba română.

24.2 Toate notificările, adresele, cererile sau alte comunicări vor fi transmise prin fax și vor fi confirmate în mod prompt prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire la adresa Părții destinate.

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

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

.....

Către

A.M.T.P. IASI

Adresa: Iasi, b-dul. Stefan cel Mare si Sfânt nr.

În atenția: DIRECTORULUI EXECUTIV/GENERAL

Fax .

E-mail.....

Către

MUNICIPIUL IASI

Adresa: Iasi, b-dul. Stefan cel Mare si Sfânt nr. 11

*În atenția: DIRECTORULUI GENERAL AL DIRECTIEI GENERALE TEHNICE SI
DEZVOLTARE*

Fax 0232 -216552

Către SOCIETATEA COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC IASI S.A.

Adresa: Iasi, str. Silvestru nr. 5, et. 2 cam.3

În atenția: DIRECTORULUI GENERAL

Fax: 0232/213.913

26.6. UAT-urile își asumă procedurile, obligațiile de plată și decontări stipulate în prezentul contract precum și celelalte drepturi și obligații prevăzute.

CAPITOLUL 25. DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

25.1 Prezentul contract a fost încheiat în condițiile Legii serviciilor publice de transport public local nr. 92/2007, ale art. 24, litera (b) și art. 29 din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice și ale Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.

25.2 Limba care guvernează Contractul este limba română.

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

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

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

25.5 Prezentul contract a fost semnat astăzi,, în...exemplare originale, din care unul pentru A.M.T.P.I., unul pentru Operator, câte unul pentru fiecare U.A.T. beneficiar și membru A.M.T.P.I.

AUTORITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,
Compania de Transport Public Iași S.A.

Studiul de oportunitate

*privind delegarea gestiunii serviciului de transport public local de
persoane
în zona metropolitană a Municipiul IAȘI*

Cuprins

1	Generalități	3
1.1	Scurtă prezentare sistemului de transport public.....	3
1.2	Descrierea și identificarea serviciului, a ariei teritoriale și a sistemului a cărui gestiune urmează să fie delegată.....	5
1.3	Impactul transportului asupra mediului	7
2	Aspecte economice.....	11
3	Structura actuală a infrastructurii transportului public.....	14
3.1	Prezentare generală	14
3.2	Infrastructură	14
3.3	Parc	14
3.4	Activitatea de mentenanță	15
3.4.1	Mentenanța parcului de autobuze	15
3.4.2	Mentenanța parcului de tramvaie	15
3.4.3	Mentenanța infrastructurii/suprastructurii auxiliare	16
3.5	Exploatarea rețelei de transport	16
3.5.1	Rețeaua de transport	16
3.5.2	Călători	18
3.5.3	Politică tarifară	19
3.6	Oportunități de dezvoltare	20
4	Motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu, care justifică delegarea gestiunii	27
5	Legalitatea atribuirii directe a contractului de delegare către operatorul intern S.C.T.P.I. S.A. ...	30
6	Politici de dezvoltare pe termen lung	33
7	Redevența	34
8	Durata Contractului	34
9	Riscuri	36
10	Concluzii	37

1 Generalități

Serviciul de transport public local va fi organizat de către AMTPI începând cu data de 1 ianuarie 2023, pe raza primului inel metropolitan - compus din 10 U.A.T. membre ale Asociației, urmând a fi delegat către Societatea Compania de Transport Public Iași S.A. (S.C.T.P) prin Hotărârea AGA, hotărâre prin care se va atribui în mod direct contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, prin concesiune, societății mai sus menționate.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate este parte componentă a serviciilor de transport public local, care la rândul lor fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică.

Acest serviciu cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social general desfășurate la nivelul unității administrativ teritoriale, sub controlul și coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Municipiul Iași este reședința județului Iași și principalul centru urban din nord-estul României. Iașul este centrul cultural, economic și academic al Moldovei. Prin extindere, Iașul este legendara urbe a celor 7 coline : Cetățuia, Galata, Copou, Bucium-Păun, Șorogari, Repede și Breazu. Iașul este orașul marilor idei, al primei mari uniri, al primului spectacol de teatru în limba română, al primului muzeu literar memorial și al primului Muzeu de Istorie Naturală.

1.1 Scurtă prezentare sistemului de transport public

Transportul public în IAȘI a fost înființat la data de 19 martie 1898 atunci când Primăria Municipiului Iași încheie primul contract cu firma germană A.E.G. Berlin, pentru realizarea transportului cu tramvaiele electrice la Iași. În această perioadă funcționau 19 tramvaie pe o lungime a rețelei de tramvai de 17,307 km. La 1 noiembrie 1920 apare sub denumirea de "Serviciul de lumină, tramvai și forță motrică" care avea un parc inventar compus din 35 de vagoane de călători, din care: 20 de vagoane cu motor Gramme 18 CP, 15 vagoane cu motor A.E.G. 35 CP și 2 vagoane pentru transport materiale.

Pentru îmbunătățirea transportului de călători la Iași, începând cu anul 1929 au fost aduse primele autobuze. Transportul cu autobuze s-a dezvoltat rapid, ele preluând o mare parte de călători. În anul 1955 s-au transportat cu 13 autobuze 2.112.000 călători, în anul 1956 cu 19 autobuze s-au transportat 5.517.408 călători, iar până în anul 1960, numărul de autobuze a crescut la 48 care circulau pe 10 trasee, cu o lungime totală de 66,050 km .

Pe parcursul anilor, numărul tramvaielor a crescut, astfel în anul 1961 parcul inventar era dotat cu 57 tramvaie și lungimea traseelor era de 31,358 km c.s. Având în vedere numărul tramvaielor, în anul 1965 se impune construirea primei stații de redresare a tensiunii de alimentare a rețelei fir contact și marchează începutul redresării situației transportului electric de călători după perioada interbelică.

Anul 1977 este anul în care s-a perfectat contractul pentru achiziționarea a 70 de tramvaie tip T4R (TATRA) din Cehoslovacia.

Anul 1985 este anul când au fost date în exploatare primele troleibuze în Iași, soluție impusă în etapa crizei de combustibil de la acea vreme.

Ponderea transportului cu tramvaie ajunsese la 70%, în anul 1989 fiind transportați zilnic 233.857 de călători pe 15 trasee.

În consecință, între 1992 și 1997 parcul de tramvaie s-a mărit prin introducerea în exploatare a tramvaielor V2A modernizate la SC Nicolina SA Iași. Cu toate acestea, parcul de vehicule fiind insuficient în 1995, s-au achiziționat din Franța 50 de autobuze de tip SAVIEM.

Pentru realizarea unui transport civilizat și pentru îmbunătățirea relației dintre operatorul de transport și călători, în perioada 1998-2004 s-au efectuat demersurile pentru achiziționarea din Germania a 62 tramvaie GT4 de la Stuttgart și 14 tramvaie T4R de la Halle în regim "second-hand".

În perioada 2003 ÷ 2009, orașul IAȘI a desfășurat un proiect "Donație tramvaie pentru orașul Iași" încheiat între Primăria Municipiului Iași și Secretariatul de Stat pentru Relații Economice (SECO) privind acordarea de asistență financiară elvețiană pentru furnizarea de tramvaie, piese de schimb și servicii de consultanță tehnică regiei noastre, cu un buget alocat de 876.000 CHF .

În anul 2007, Municipiul Iași a contractat un împrumut de la Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) pentru acordarea unui împrumut în vederea finanțării unor lucrări de îmbunătățire a infrastructurii de tramvai în Iași, prin care s-au reabilitat aproape 19 km c.s.¹, fiind cel mai ambițios proiect până la acel moment.

În plus, BERD acordă asistență Municipalității în vederea restructurării și reglementării sectorului de transport public și transformării operatorului de transport, de la acel moment RATP Iași, organizat ca regie, în societate comercială. Ca urmare, a fost încheiat un Contract de Consultanță între Municipalitatea Iași și firma GETINSA Spania, pentru asistență tehnică acordată municipalității pentru realizarea "Programului de Reglementare și Restructurare a Transportului". Acest lucru a fost transpus în practică prin înființarea Societății Compania de Transport Public Iași S.A., care și-a început activitatea în calitate de operator de transport public începând 01.10.2016.

Prin programul PHARE 2004-2006 - Coeziune Economică și Socială a fost derulat proiectul *Reabilitarea și dezvoltarea turistică a ansamblului monument istoric Mănăstirea Golia*, care a inclus lucrări de reabilitare a Mănăstirii Golia, precum și lucrări de reabilitare a liniei de tramvai din zona Târgu Cucu.

În anul 2013 s-a finalizat proiectul „Dezvoltarea axei de transport Est - Vest în Municipiul Iași” privind lucrări de reabilitare și modernizare a "Liniei de tramvai str. Elena Doamna - Bucșinescu"

Printr-un împrumut Dexia a fost reabilitată și linia de tramvai de pe segmentul Nicoriță - Piața Chirilă - Doi Băieți

În cadrul proiectului „Dezvoltare rețea rutieră în zona culturală, istorică și turistică a Municipiului Iași”, în perioada 2012-2013 au fost executate lucrări de modernizare a liniei de tramvai pe tronsoanele:

- Linie de tramvai str. Muzicescu , între Fundație și Liceul Național;
- Linie de tramvai Copou, între Rond Triumf și zona Agronomie

Cu finanțări accesate prin Programul Operațional Regional POR 2007 ÷ 2013 au fost modernizate de asemenea și următoarele tronsoane de linie tramvai:

¹ c.s. - cale simplă

- Bld. Nicolaie Iorga (pasaj Nicolina) - str. Primăverii - Calea Chișinăului (Țesătura);
- Calea Chișinăului (Țesătura) - Baza 3 - Tepro;
- Tepro - Bld.Metalurgiei - str. Doi Băieți;
- P.ROS - CUG II;

În cadrul programului de finanțare ulterior, POR 2014 ÷ 2020, au fost reabilitate noi tronsoane de linii de tramvai, respectiv:

1. Podu Roș – Primăverii;
2. Bucșinescu – Tudor Vladimirescu – Calea Chișinăului;
3. Nicoriță – Pădurii – 5 Drumuri;
4. Piața Virgil Săhleanu – Rond Țuțora;
5. Doi Băieți – Dancu
6. Limita UAT Iași – Rond Dancu.

O dată cu aceste lucrări de modernizarea a fost realizat și primul centru intermodal la Rond Țuțora.

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

Acest serviciu a fost înființat în conformitate cu prevederile Legii nr. 92/2007 și este reprezentat în Programul de transport aprobat de către Municipiul Iași prin Societatea Compania de Transport Public Iași S.A.

Operarea serviciului la nivel metropolitan va urmări integrarea fostelor trasee județene care legau comunele din zona metropolitană de mun. Iași, precum și dezvoltarea de trasee noi, fără ca acestea să depășească aria geografică a UAT membre.

Principiul urmărit este ca noile trasee să ajungă în fiecare sat din componența comunelor și să asigure o dublă conectivitate: atât cu polul urban reprezentat de mun Iași, cât și cu centrul administrativ al comunei.

Serviciul de transport public local de persoane se organizează cu respectarea următoarelor principii:

- garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;
- rezolvarea problemelor de ordin economic, social și de mediu ale localităților sau județului respectiv;
- administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;

- 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;
- asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către utilizatori și prin finanțarea de la bugetul local, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;
- autonomia sau independența financiară a operatorilor de transport și a transportatorilor autorizați;
- susținerea dezvoltării economice a municipiului prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul municipiului Iași prin servicii de calitate;
- protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local al municipiului Iași;
- integrarea tarifară, în viitor, prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cuprinde:

- transport prin curse regulate cu tramvaie;
- transport prin curse regulate cu autobuze;
- transport prin curse regulate cu microbuze;
- transport prin curse regulate speciale.

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

- se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Legii nr. 92/2007, Legea serviciilor de transport public local;
- se efectuează pe raza teritorial-administrativă a municipiului Iași și pe raza comunelor membre ale ADI - AMTPi;
- se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către Consiliul Local al Municipiului Iași sau/si de către consiliile locale ale unităților-administrative locale limitrofe Municipiului Iași;

- se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, microbuze, tramvaie, deținute în proprietate, închiriate, în baza unui contract de leasing, date în administrare sau utilizate conform Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007;
- persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații;
- 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;
- transportul cu autobuze, microbuze se efectuează numai pe bază de licențe de traseu.

1.3 Impactul transportului asupra mediului

În Planul de mobilitate s-a analizat și cuantificat impactul pe care punerea în aplicare al acestuia îl va avea asupra mediului, fiind analizat fondul actual de poluare, ce este considerat a fi nivel de referință. Disfuncționalitățile identificate au un impact negativ asupra mediului, astfel identificându-se măsurile și intervențiile necesare în scopul minimizării acestora.

În cadrul Planului s-a realizat Modelul de transport pentru persoane și mărfuri. Pentru analiza situației de perspectivă, au fost evidențiate emisiile de poluanți în aer și nivelul de zgomot, făcându-se o comparație între scenariile propuse.

Informațiile privind starea actuală a factorilor de mediu pentru Polul de Creștere Iași au fost preluate din Raportul anual privind starea mediului în județul Iași pentru anul 2013 elaborat de APM Iași, Elaborarea planurilor de acțiune destinate gestionării zgomotului și reducerii zgomotului în municipiul Iași - raport final, iunie 2013, Raport privind stadiul realizării măsurilor din programul revizuit de gestionare a calității aerului pentru indicatorul PM_{10} , 2014. Așa cum reiese din datele analizate, calitatea mediului este direct influențată de traficul rutier atunci când ne referim la aer (traficul rutier reprezintă o sursă de emisie principală pentru SO_2 , NO_x , compuși organici volatili nemetanici, poluarea cu plumb, PM_{10} , $PM_{2,5}$), nivel de zgomot, biodiversitate.

În mare parte disfuncțiile care au fost identificate se reflectă în calitatea actuală a aerului și în nivelul de zgomot cu impact direct asupra populației și biodiversității.

Principalele probleme, din prisma mediului, sunt legate de emisiile considerabile ale poluanților chimici generați de combustibilii fosili, aceste emisii fiind generate de:

- parcului circulant de vehicule preponderent alcătuit din vehicule cu motoare cu combustie internă, care folosesc combustibili fosili convenționali;
- evoluția crescătoare a mărimii fluxurilor de trafic rutier.

Zonele care resimt în mod direct, fiind afectate semnificativ sunt zonele riverane principalelor artere de circulație din municipiu, ierarhizate organic într-o

rețea de nivel superior deserving fluxurile principale de circulații în municipiu, dar și la nivelul întregului pol de creștere.

Calitatea aerului în Municipiul Iași este monitorizată de APM Iași, fiind apreciată pe baza datelor provenite din Rețeaua locală de Monitorizare a Calității Aerului din aglomerarea Iași, administrată de APM Iași. În acest sens există 6 stații automate de monitorizare.

Una dintre principalele probleme de mediu la nivelul județului Iași o reprezintă depășirea valorii limită zilnice pentru protecția sănătății umane la particule în suspensie PM_{10} .

Principala sursă care contribuie la apariția particulelor în suspensie PM_{10} în municipiul Iași este traficul auto greu care tranzitează și staționează în municipiul Iași, știut fiind faptul că arderile în motoarele Diesel generează cele mai multe particule. Cei 13,905 km de variantă ocolitoare a Municipiului Iași nu acoperă toate intrările/ieșirile din oraș, astfel încât mare parte a traficului auto greu încă este nevoit să tranziteze orașul, la care se adaugă și traficul generat de activitățile de construcție de pe diverse șantiere de lucru (în special cu privire la șantierele diverselor proiecte de infrastructură, identificate ca fiind în curs la nivelul anului 2014).

Pentru a cuantifica într-o manieră consistentă atât la nivel actual, cât și la nivelul scenariilor de mobilitate viitoare, impactul actual al mobilității asupra mediului, sau considerat următorii indicatori de cuantificare:

- Emisii de gaze cu efect de seră (transport privat) - tone/an
- Consumul de combustibil - mii litri/an
- Repartiția modală - transport durabil (bicicleta, mers pe jos și transport public) - %

Tabelar, pentru impactul actual al mobilității, în scenariul 1 "a face minimum", indicatorii au următoarele valori:

Indicator	u.m.	2014	2020	2030
Emisii de gaze cu efect de seră	tone/an	213.373	284.408	270.289
Consumul de combustibil	mii litri/an	84.337	112.414	106.834
Repartiția modală - transport durabil	%	74,6	70,3	67,7

Indicatori de cuantificare ai impactului actual al mobilității - scenariul de referință - mediu

Pentru calculul indicatorului de emisii de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibil ipotezele de lucru au constat în :

1. Prestația anuală :

	Autoturism	Vehicule ușoare de marfa	Vehicule grele de marfa
2014	844.950.645	161.564.193	69.671.574
2020	1.058.614.803	294.372.960	139.993.506
2030	1.348.153.830	300.292.740	144.605.250

2. Benzile de viteze:

Banda de viteză	Descriere
25	Urban
50	Suburban
75	Rural
100	DN-intre localități

Valoarea medie a emisiilor de CO_2e este 2,53 kg/l combustibil.

Sporirea dezvoltării transportului public către un sistem de transport public puternic ating, cel puțin, două dintre cele cinci **Obiective strategice propuse în PMUD** respectiv *Mediu* și *Calitatea vieții*.

În mod evident, protecția mediului și utilizarea durabilă a resurselor naturale constituie un element esențial al sustenabilității și poate fi defalcat în două direcții principale:

3. protejarea climatului,
4. economisirea energiei.

Traficul este una dintre sursele majore de emisii de gaze cu efect de seră (în principal CO₂). Actualmente motorizarea în Iași este relativ ridicată și se așteaptă ca emisiile de gaze cu efect de seră (GHG) să crească în viitor, în condițiile creșterii utilizării autoturismului, precum și a lungimii călătoriilor cu mașina. În general, creșterea utilizării autoturismului conduce la creșterea parcursului care poate compensa orice efect al emisiilor specifice scăzute.

Un alt aspect important îl reprezintă eficiența energiei în transportul public. În acest sens, în ultimii ani au fost derulate proiecte de îmbunătățire a acestui indicator prin achiziția de mijloace de transport eficiente energetic, respectiv tramvaie noi de 30 m (32 de unități), autobuze electrice de 10 și 12 m (44 unități). Complementar s-au reabilitat liniile de tramvai, ajungându-se ca aproape 85 % din infrastructura să fie refăcută în soluție tehnică modernă, cu grindă elastică.

Dat fiind parcul de vehicule învechit, consumul de energie specific este destul de ridicat, ceea ce scade avantajul relativ al folosirii transportului public în condițiile protecției mediului.

În acest sens se impun o serie de **Obiectivele operaționale** care sunt din nou în oscilație între obiective și măsuri:

1. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
2. Reducerea emisiilor toxice;
3. Reducerea impactului zgomotului asupra populației;
4. Reducerea consumului de energie;
5. Reducerea parcursului autoturismelor particulare;
6. Creșterea utilizării transportului nemotorizat și a transportului public;
7. Consolidarea mobilității pe distanțe scurte;
8. Consolidarea electro-mobilității.

Ultimele patru obiective pot fi de asemenea văzute ca măsuri, de vreme ce impactul preliminar nu este direct legat de mediu, ci de schimbarea modului de transport.

Calitatea vieții

Traficul și infrastructura de transport sunt prin natura lor, factori disturbatori pentru calitatea vieții. Există trei domenii principale de impact:

- Blocarea cu autoturisme a spațiului public pentru circulația pietonală și pentru activitățile sociale,
- Impactul asupra vieții în general și asupra activităților sociale, prin zgomot, emisii de gaze și afectarea siguranței (de ex. pentru copii),

- Efectul de barieră al traficului rutier (afectarea oportunităților de traversare, în special pe sectoarele cu viteză ridicată și/sau volume mari de trafic).

Obiectivele operaționale care se remarcă sunt:

- Extinderea spațiului public fără a fi folosit pentru parcare și/sau pentru transportul motorizat,
- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite sau zonelor cu funcțiuni sociale, prin reducerea volumelor de trafic/nivelurilor de zgomot ale drumurilor adiacente,
- Reducerea efectelor de barieră, prin reducerea volumelor de trafic și nivelului vitezei pe drumurile locale, mai ales în zonele cu funcțiuni de locuire

Plecând de la aceste premize, conjugat cu Programul Operațional Regional (POR) 2014-2020, respectiv Axa 4 -Sprijinirea dezvoltării urbane durabile - a fost o bună oportunitatea pentru o abordare alternativă, în detrimentul strategiilor clasice, îndreptată către un nou management al mobilității - Orientat pe un transport public puternic și pe politici severe pentru un transport durabil.

S-a aplicat scenariul ce a pus accent pe măsurile de tip “push” (politici de parcare mai stricte), și pe cele de tip “pull”, prin extinderea masivă a sistemului de Transport Public de mare capacitate (tramvai/autobuz). Definirea acestei strategii, (denumită și Către un nou management al mobilității) a avut în vedere:

- Sporirea dezvoltării transportului public către un sistem de transport public puternic;
- Politică mai restrictivă de parcare, cu creșterea taxelor pentru parcare autoturismelor;
- Reducerea vitezei de călătorie pentru autovehicule și a numărului de parări pe stradă;
- Dezvoltarea sistemului de management al traficului orientat pe prioritizarea transportului public;
- Dezvoltarea rețelei ciclabile;
- Încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale.

Astfel având la bază obiectivele strategice, în cadrul Planului de acțiune din PMUD, s-au stabilit principalele priorități pentru îmbunătățirea segmentului de Transport public, fiind puse în practică proiecte ce au avut următoarele direcții principale:

- Proiecte de infrastructură (echipare) în transport public (coduri cuprinse între 2.1.1.1 ÷ 2.1.1.17 și 2.3.1.1÷2.3.1.5) - ce privesc reabilitarea liniilor de tramvai, modernizarea stațiilor, centre intermodale și sistem de e-ticketing, modernizarea spațiilor destinate mentenanței și garării acestora;
- Înnoirea flotei de vehicule de transport public - (cod 2.4.1.1. și 2.4.1.2) ce prevede achiziția de mijloace de transport ecologice și eficiente energetic (tramvaie și autobuze).

2 Aspecte economice

Pentru ultimii 3 ani de funcționare a societății între anii 2019 - 2021 rezultatele financiare se prezintă astfel:

Indicatori economico-financiar	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021
Cifra de afaceri neta	98.286.307	134.864.015	151.456.877
Venituri totale	145.852.688	139.658.479	153.046.222
Cheltuieli totale	143.277.632	138.912.655	154.018.255
Venituri din exploatare	145.744.183	139.608.960	153.044.973
Cheltuieli din exploatare	143.242.547	138.732.341	153.764.501
Profit de exploatare	2.501.636	876.619	-719.528
Venituri financiare	108.505.	49.519	1.249
Cheltuieli financiare	35.085	180.314	253.754
Profit/pierdere financiara	73.420	-130.795	-252.505
Profit brut	2.575.056	745.824	-972.033
Impozit pe profit	383.351	250.697	309.482
Profit net	2.191.705	495.127	-1.281.515

Principalii indicatori tehnico-economici ai Companiei de Transport Public Iași S.A., după închiderea exercițiului financiar al anilor 2019 - 2021, sunt următorii:

Nr. Crt.	INDICATORI	Valoare an 2019	Valoare an 2020	Valoare an 2021
I.Indicatori de lichiditate				
1	Lichiditate curentă (garanția acoperirii datoriilor curente din activele curente - acceptabil 2) active curente / datorii curente	1.03	0.98	0.95
2	Lichiditate imediată (active ce pot fi transferate rapid în bani - acceptabil 1) active curente-stocuri / datorii curente	0.99	0.94	0.91
3	Rata lichidității efective Trezorerie/Datorii pe termen scurt x 100	3.4	1.90	2.36
4	Rata solvabilității generale Datorii totale/Total active x 100	82.94	89.66	91.23
II.Indicatori de risc				
1	Indicatorul gradului de îndatorare capital împrumutat x 100 / capital angajat	38.79	53.29	59.89
III.Indicatori de activitate				
1	Viteza de rotație a stocurilor (rulajul stocurilor) costul vânzărilor/stocul mediu	60.4	50.58	74.74
2	Număr zile de stocare stoc mediu x 360 zile / costul vânzărilor	5.96 zile	7.12 zile	4.82 zile
3		129.38	141.05	125.19

Nr. Crt.	INDICATORI	Valoare an 2019	Valoare an 2020	Valoare an 2021
	Viteza de rotație a creanțelor comerciale (eficacitatea recuperării creanțelor comerciale) sold mediu creanțe comerciale x 360 zile/ Cifra de afaceri financiara			
4	Viteza de rotație a creditelor furnizori (nr. de zile de creditare obținute de la furnizori) sold mediu furnizori x 360 zile/ achiziții de bunuri	35.08	43.33	32.73
5	Viteza de rotație a activelor totale	2.12	1.93	2.15
	cifra de afaceri / total active			
IV.Indicatori de profitabilitate				
1	Rentabilitatea capitalului angajat (profitul pe care îl obține întreprinderea din banii investiți) profit brut/capital angajat x 100	21.12	4.94	-
2	Marja brută din vânzări	2.62	0.55	-
	profit brut din vânzări x100/ cifra de afaceri			
3	Rata rentabilității financiare	29.36	7.02	-
	Profit net/Capitaluri proprii x 100			
4	Rezultatul pe acțiune	12.32	3.57	-
	Profit brut/Nr. acțiuni (209.000 acțiuni)			

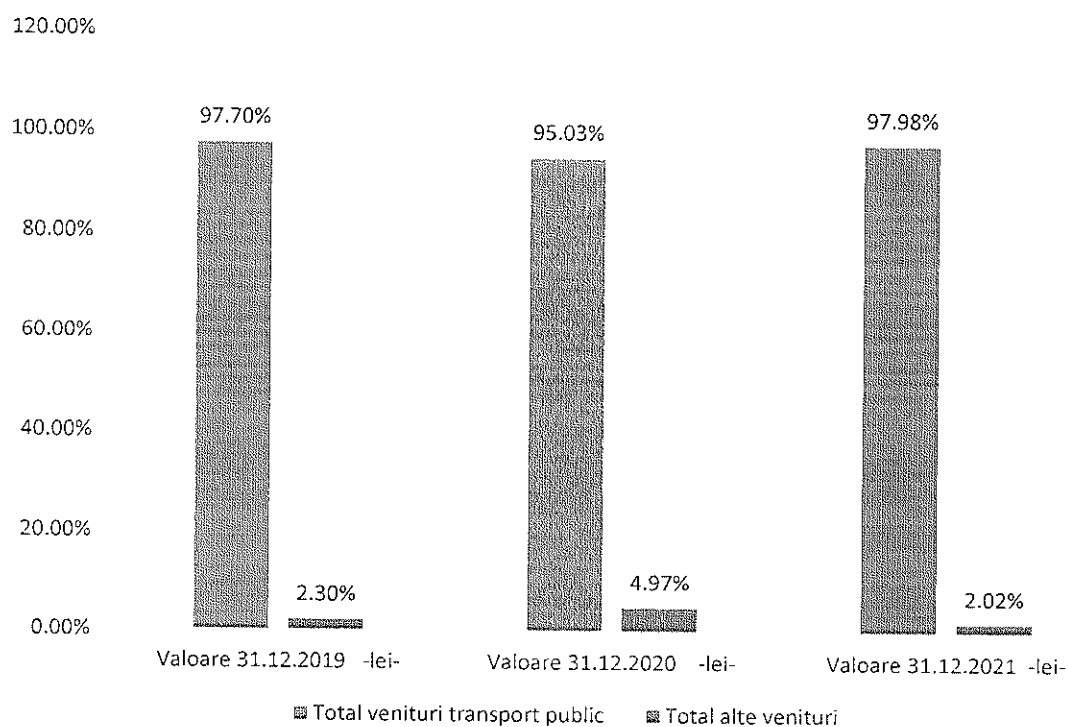
În perioada 2019-2021 ponderea veniturilor activității de transport în total venituri se prezintă astfel:

-lei-

Indicatori	Valoare 31.12.2019	Valoare 31.12.2020	Valoare 31.12.2021
Venituri din servicii prestate	96,115,066.80	66,595,808.78	78,156,506.08
Venituri din subvenții de exploatare pentru alte cheltuieli de exploatare	46,638,313.28	66,488,504.40	71,964,729.43
Total venituri transport public	142,753,380.08	133,084,313.18	150,121,235.51
Venituri din redevențe, locații de gestiune și chirii	1,344,943.26	1,180,652.72	897,154.18
Venituri din vânzarea mărfurilor	330,667.01	20,120.40	11,874.23
Venituri din activități diverse	495,630.09	578,928.77	426,613.86
Venituri aferente costurilor stocurilor de produse	118,235.52	71,056.03	64,528.25
Venituri din producția de imobilizări corporale	87,618.63		1,054,756.77
Venituri din subvenții de exploatare pentru plata personalului		4,451,294.00	158,440.00
Venituri din despăgubiri, amenzi și penalități	64,341.43	20,996.56	9,378.94

Indicatori	Valoare 31.12.2019	Valoare 31.12.2020	Valoare 31.12.2021
Venituri din donații primite			12,045.00
Venituri din vânzarea activelor și alte operațiuni de capital		1,586.79	3,659.78
Alte venituri din exploatare	549,366.94	200,012.02	285,287.60
Diferențe favorabile de curs valutar legate de elementele monetare exprimate în valuta	581.69	1,181.98	936.22
Venituri din dobanzi	242.59	558.94	234.23
Venituri din sconturi obținute	107,680.00	47,777.56	79.00
Venituri din provizioane	254,941.00	391,801.00	133,896.00
Venituri din ajustări pentru deprecierea activelor circulante			28,588.67
Total alte venituri	3,354,248.16	6,965,966.77	3,087,472.73

Repartizarea veniturilor pe activitati anii 2019-2021



3 Structura actuală a infrastructurii transportului public

3.1 Prezentare generală

Rețeaua de transport public din Iași, care are o lungime de 499,760 km, este deservită de CTP Iași prin 3 moduri de transport (tramvai, autobuz și microbuz) iar acestea operează pe 27 de trasee, astfel:

- 18 trasee autobuze = 350,357 km
- 8 trasee tramvaie = 140,003 km
- trasee microbuze = 9,400 km

Harta Traseelor este prezentată în Anexa nr. 1

Comunele ce intră în prima etapă de dezvoltare a transportului metropolitan sunt deservite până la 31.12.2022 de operatori privați, pe trasee ce au fost licitate în anul 2013, iar ulterior au existat prelungiri succesive ale contractelor de transport. În momentul de față, traseele ce au fost gândite la nivelul anului 2013 nu mai corespund noilor realități economice și sociale, deoarece zona metropolitană a cunoscut o dezvoltare accelerată, atât din punct de vedere rezidențial, cât și al zonelor economice.

3.2 Infrastructură

În cadrul activității curente, CTP Iași exploatează și întreține infrastructura și suprastructura aferentă transportului public, care cuprinde:

1. 77,741 km cale simplă de tramvai cu ecartament de 1.000 mm, din care 69,711 km în tramă stradală și 8,03 km cale simplă (c.s.) în depouri. La momentul actual, din întreaga rețea de linii stradală, sunt modernizați în soluție tehnică modernă 65,459 km c.s.^[1] - ceea ce reprezintă 84,20 % din lungimea totală.
2. 287 de aparate de cale (54 schimbători cale, 98 macazuri, 98 încrucișări simple, 37 încrucișări duble) și 34 ungătoare șină tramvai;
3. 78,103 km rețea fir contact/rețea catenară destinată alimentării cu energie electrică a tramvaielor. În prezent, sunt modernizați doar 29,00 km fir (prin înlocuire fir contact), ceea ce reprezintă 37,13% din lungimea totală a rețelei fir contact tramvai;
4. 158,39 km linii electrice subterane (LES) din care: cabluri de 1 kV în lungime de 117,01 km, cabluri de 6 kV în lungime de 11,05 km și cabluri de 20 kV în lungime de 30,33 km. Dintre acestea, până în prezent au fost modernizate :
 - A) Cabluri LES 1 kV în lungime de 8,464 km;
 - b) Cabluri LES 6 kV în lungime de 3,935 km;
 - c) Cabluri LES 20 kV în lungime de 7,18 km;

1. Substații de redresare: 9 bc active +1 bc în conservare

3.3 Parc

CTP a operează cu un parc activ de mijloace de transport defalcate după cum urmează:

^[1] Valoarea include și segmentul străzii Aurel Vlaicu - Rond Dancu

1. 98 Tramvaie (GT4 - 70, GT8 - 10, ST 10 - 6, M6D - 7, M8C - 5);
2. 130 autobuze (Isuzu - 92, EuroBus - 8, MAN NL 313 - 9, Solaris - 12, MAN HG 313 articulat - 9);
3. 3 microbuze.
4. la acestea se adaugă cele 16 tramvaie PESA Swing, 9 tramvaie Bozankaya și 10 autobuze electrice de 12m Solaris

În perspectiva imediată, parcul va fi completat cu alte mijloace de transport noi 7 tramvaie Bozankaya, 20 de autobuze Solaris de 12 m și 24 de autobuze electrice de 10 m.

Pentru completarea parcului, ca să acopere nevoia de capacități transport în perspectiva deservirii zonei metropolitane vor fi achiziționate o serie de vehicule rulate, respectiv: 16 autobuze 12 m, 12 midibuze și 4 microbuze.

3.4 Activitatea de mentenanță

În prezent activitatea de mentenanță asociată activității de transport public este asigurată prin operatorul de transport delegat -CTP Iași. Aceste activități asigură întreținerea parcului de mijloace de transport destinate transportului public - autobuze și tramvaie - cât și a infrastructurii/suprastructurii aferente, respectiv linii de tramvai, rețea fir contact, stații de redresare utilizând un parc auxiliar și utilaje specifice.

3.4.1 Mentenanța parcului de autobuze

Secția nr.1 are ca obiect de activitate transportul în comun de persoane, cu ajutorul autobuzelor și microbuzelor. Aceasta secție asigură mijloace de transport pentru deservirea a 24 de trasee (21 pentru autobuze și 3 pentru microbuze).

Aceasta activitate se desfășoară în garajul Tudor Vladimirescu din strada Splai Bahlui Mal Drept nr.32, în suprafață totală de 39.934 mp. Garajul dispune de ateliere specializate pentru toate categoriile de lucrări (mecanice, electrice, vopsitorie/ tinichigerie, vulcanizare) necesare întreținerii mijloacelor de transport de mare capacitate. Astfel, sunt acoperite cu personal propriu calificat intervențiile la toate ansamblurile și subansamblurile mijloacelor de transport.

Tot în același amplasament există, pentru uz propriu, o stație de distribuție a carburanților și o stație de distribuție AdBlue.

Aceasta secție oferă și diferite servicii pentru terți privind întreținerea și reparația autovehiculelor, precum și verificări pentru Inspecții Tehnice Periodice (ITP) pentru toate categoriile de vehicule rutiere.

3.4.2 Mentenanța parcului de tramvaie

Mentenanța mijloacelor de transport acționate cu motor electric, respectiv tramvaie este asigurată în cadrul Secției nr.2 - Depou Dacia și Secției nr. 3 - Depou Gară. Cele două depouri amplasate în locații diferite din oraș:

- Depou Gara este situat în str. Silvestru nr.5 cu o suprafață de 33.883 mp
- Depou Dacia este situat în str. Tabacului nr.32 în suprafață de 38.674 mp.

și permit gararea tramvaielor prin care se asigură servicii de transport pe cele 9 trasee.

În cadrul acestor secții, cu personalul propriu specializat, se efectuează lucrările de revizii și întreținere a vagoanelor de tramvai, pentru fiecare tipodimensiune, asigurându-se funcționarea la parametri proiectați a tuturor echipamentelor electrice, mecanice, hidraulice și a condițiilor optime de utilizare a forței de tracțiune.

3.4.3 Mentenanța infrastructurii/suprastructurii auxiliare

În cadrul Secției 4, pentru asigurarea respectării programului de circulație, permanent, sunt întreprinse demersuri pentru menținerea în condiții de calitate și accesibilitate a infrastructurii parcului circulant (tramvai) cu tracțiune electrică.

Pentru aceasta Secția nr.4 are ca domenii de activitate :

- întreținerea și repararea căii de rulare, a aparatelor de cale (macazuri, încrucișări simple/duble), refugii pentru călători, spații verzi în ampriza căii;
- întreținerea, repararea și exploatarea sistemului electroenergetic pentru funcționarea la parametri corespunzători a celor 10 de stații electrice de redresare (din care 3 substații sunt telecomandate cu sistem SCADA și o substație în conservare);
- întreținerea, repararea și exploatarea Liniilor Electrice Subterane (LES) de 20 kV, 6 kV și 1 kV dar și a rețelei de fir contact a tramvaielor;
- prestează diferite servicii cu vehicule, autospeciale și utilaje pentru activitatea curentă a Companiei;
- executa lucrări de întreținere a clădirilor, a instalațiilor aferente și a mobilierului stradal aflate în administrarea Companiei de Transport Public Iași.

Aceste activități specifice de întreținere sunt asigurate de CTP Iași cu personal propriu calificat, cu o vastă experiență și utilaje specializate pentru fiecare tip de intervenție.

3.5 Exploatarea rețelei de transport

3.5.1 Rețeaua de transport

Rețeaua transportului local în municipiul Iași este compusă din trasee de autobuz, tramvai și microbuz.

S.C.T.P. Iași operează actualmente pe 9 trasee de tramvai, 21 trasee de autobuz și 3 trasee de microbuz, iar pentru a putea prelua călătorii zilnic, sunt repartizate pe trasee, în medie, un număr de 72 tramvaie, 91 autobuze și 3 microbuze.

Din analiza rețelei de transport se desprinde faptul că marea majoritate a zonelor sunt acoperite de legături de transport, puține fiind zonele în care nu există legături directe. În acest sens, menționăm unele din zonele care nu oferă legături directe și sunt foarte solicitate de publicul călător, defalcate astfel: Păcurari - Copou, Podul de Piatra - Gară - Copou și Bucium - Podu Roș - Copou.

Zilnic, pentru a îndeplini obligațiile asumate, pentru îndeplinirea Planului de transport, S.C.T.P. realizează un parcurs de 22.000 km/zi cu autobuzele și 13.000 km/zi

cu tramvaiele, rezultând astfel un parcurs mediu lunar de 660 mii km la autobuze și respectiv, 390 mii km cu tramvaiele.

Anual SCTP Iași transportă un număr de 70.036.088 călători din care aproximativ 60 % călătoresc cu autobuzul, iar restul cu tramvaie. În același sens, raportând la numărul de zile ale unui an sunt transportați în jur de 191.879 călători/zi.

Pe raza Municipiului Iași, Compania de Transport Public a amenajat un număr total de 399 de stații, din care 77 de stații de tramvai și 110 de autobuz au fost modernizate.

AUTOBUZE

Traseul	ITINERARIUL	Timp cursă	km cursă
19	Canta - Gară - Podu de Piatra-Podu Roș - Frigorifer - CUG I	70	20,007
20	Tătărași Sud - Pod de Fier - Târgu Cucu - Păcurari - Metro	90/110	32,040
23	Podu Roș - Tudor Neculai - Șos. Voinești - Primăria Miroslava	60	14,000
*27	Ciurea - Tehnopolis - CUG I - Frigorifer - Baza 3 - Tătărași N.	80	27,000
28	Dacia - P-ta ACB - Podu Roș - Târgu Cucu - Triumf	80	22,500
29	Tomești - Rond Țuțora - Podu Roș	50	19,647
*30	Canta - Gară - Pod de Piatră - Gara Internațională - Bucium	80	21,922
36	Dacia - Gară - P-ta Unirii/P-ta M. Eminescu - Copou - Breazu	80	22,989
41	Ciurea - Tehnopolis - Podu Roș - P-ța Independenței	80	21,361
42	CUG I - T. Vladimirescu - P-ța Independenței - Copou	80	22,265
*43	CUG I - T. Vladimirescu - P-ța Independenței - Păcurari	95/105	23,910
*44	Ciurea - Tehnopolis - Gara Internațională - P-ța ACB - Dacia	80	24,069
46	Păcurari - Tg. Cucu - T. Vladimirescu - Frigorifer - Bucium	80	25,079
47	Dacia - Psj. Nicolina - Podu Roș - T. Vladimirescu - Tătărași S.	80/100	21,506
48	Târgu Cucu - Complex Roua - Zona de Agreement Cîric	30	8,500
49	Târgu Cucu - Cimitirul Sf. Petru și Pavel - Complex Roua	30	5,900
50	Gară - Piața Unirii / P-ța Independenței - Tg. Cucu - Aeroport	40	14,500
51	Gara Socola - T.Vladimirescu - S. Polivalentă - Gara Socola	45	11,325
52	P-ța ACB - Psj. O. Băncilă - Blocuri Păcurari - Copou	44	13,005
TOTAL			371,525

TRAMVAIE

Traseul	ITINERARIUL	Timp cursa	km cursa
1	Copou - Tg. Cucu - Podu Roș - Tătărași - Tg. Cucu - Copou	64	17,502
3	Gara - Tătărași Nord	37	15,000
5	Dacia - Nicolae Iorga - Țesătura - Țuțora	70	18,000
6	Dacia - Gara - Arcu - Târgu Cucu	60	13,000
7	Canta - Gara/Arcu - Tg. Cucu - Podu Roș - Țuțora	70	22,780
8	Copou - Târgu Cucu-Tudor Vladimirescu - Țuțora	70	19,300
9	Copou - Târgu Cucu -Podu Ros-Tehnopolis	80	20,227
11	Dacia-Podu de Piatra - Baza 3-Tătărași Nord	80	21,300
13	Copou - Tg. Cucu - Tătărași - Podu Roș - Tg. Cucu - Copou	64	17,542
TOTAL			89,646

MICROBUZE

Traseul	ITINERARIUL	Timp cursa	km cursa
18	Tătărași Sud - str. Aviației - str. Aeroportului	30	3.500
53	Târgu Cucu - Complex Roua - Blocuri Șorogari	30	11.900
54	Târgu Cucu - Sărărie - Pod Căcaina	30	12.500
TOTAL			27,900

3.5.2 Călători

Analizând datele prezentate mai jos observăm o scădere a numărului de călători în anul 2020 și anul 2021 față de anul 2019, ca urmare a pandemiei de Covid, dar anul 2021, an în care nu au existat acele restricții atât de severe privind accesul la transportul în comun a dus la o creștere a numărului de călători față de anul 2020, dar nu a ajuns la nivelul anului 2019.

Călătorii realizate în perioada 2019 – 2021:

An	Total Călători
2019	11.781.845
2020	7.534.580
2021	10.032.460

3.5.3 Politică tarifară

Compania de Transport Public Iași oferă spre vânzare bilete de călătorie și abonamente prin intermediul punctelor de vânzare proprii (11 dispecerate, 9 tonete, 10 automate de bilete) și prin intermediul aplicației 24 Pay, a POS-urilor din mijloacele de transport cât și prin rețeaua de 140 de automate Epin.

Un nou sistem de tarificare a fost aprobat în cursul anului 2022 prin H.C.L. nr. 189/2022, astfel:

Tip legitimație de călătorie	Tarif propus - lei - Aria de aplicabilitate / acoperire		
	Zona 1	Zona 2	Combinat Zona 1 + Zona 2
<u><i>Tichete de călătorie cu preț întreg</i></u>			
Bilet 1 călătorie	3	3	4
Bilet 2 călătorii	6	6	8
Set bilete 20 călătorii	55	x	x
Abonament unic - 30 zile	110	40	150
Abonament unic - 7 zile	30	20	50
Abonament unic - 1 zi	12	x	x
Abonament la purtător - 30 zile	250	x	x
Abonament unic 6 luni	550	x	x
Abonament unic 12 luni	1100	x	x
Abonament TURIST - 3 zile	30	x	x
<u><i>Tichete de călătorie cu preț redus (elevi și studenți)</i></u>			
Abonament STUDENTESC - 30 zile (16 lei studentul, 47 lei Municipiul Iași și 47 lei Unitatea de învățământ superior)	16	x	x
Abonament STUDENTESC - 30 zile orfani (55 lei Municipiul Iași și 55 lei Unitatea de învățământ superior)	x	x	x
Bilet 1 călătorie	1.5	1.5	x
Bilet 2 călătorii	3	3	
Abonament unic - 30 zile	55	20	75
Abonament unic - 7 zile	15	x	25
Abonament unic - 1 zi	6		
<u><i>Tichete de călătorie pentru donatori</i></u>			
Abonament unic - 30 zile - 50%	55	x	x
Abonament unic - 1 zi – gratuitate în ziua donării – 100%	12	x	x
<u><i>Tichete de călătorie angajați unități de învățământ</i></u>			
Abonament unic - 30 zile - 50%	55	x	x
<u><i>Gratuități</i></u>			
Persoane pensionare cu vârsta de peste 65 de ani, cu domiciliul în municipiul Iași, inclusiv persoanele fără venit și care un împlinit vârsta de pensionare prevăzută de lege	100	x	x
Persoane pensionare cu vârsta de până la 65 de ani a căror pensii sunt mai mici decât salariul minim brut pe țară garantat	100	x	x
Veterani de război și văduve de război	100	x	x
Eroi, martiri și revoluționari din decembrie 1989	100	x	x

Persoane cu handicap grav si accentuat precum și însoțitorii acestora	80	x	x
Persoane persecutate - CJP	150	x	x
Orfani elevi - studenți, sau proveniți din Centrele de Plasament (elevii cu cerințe educaționale speciale, precum și cei pentru care s-a stabilit o măsură de protecție specială, în condițiile legii sau tutelă)	110	x	x
Donatori de sânge elevi - studenți	110		
Elevi școala Alecu Russo	90	x	x
Elevi	110	40	150
<u>Diverse:</u>			
Suprataxa de călătorie	50	50	50

3.6 Oportunități de dezvoltare

Pe 25 mai 2021 au fost adoptate concluziile privind Strategia Comisiei europene pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, document ce include o viziune pe termen mediu și lung pentru un sistem de transport și mobilitate fără impact asupra climei și mediului, digitalizat, rezilient, echitabil și competitiv.

În raportul privind concluziile adoptate sunt evidențiate următoarele aspecte, care au fost avute în vedere în elaborarea prezentului document strategic:

1. transportul European trebuie să devină mai sustenabil, incluziv, inteligent, sigur și rezilient, iar sectorul transporturilor trebuie să aducă contribuție majoră la îndeplinirea obiectivului de realizare a neutralității climatice a UE până în 2050, în conformitate cu Acordul de la Paris, precum și a obiectivului obligatoriu de reducere internă netă a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în UE cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu 1990.
2. în paralel cu reorientarea către moduri de transport mai sustenabile, toate modurile de transport ar trebui să contribuie la o reducere substanțială a emisiilor din sectorul transporturilor până în 2030 și până în 2050, într-un mod care să le mențină competitivitatea și să țină seama de potențialul lor de reducere a emisiilor
3. soluțiile generatoare de emisii scăzute de dioxid de carbon și combustibili pentru transport cu conținut redus de carbon sau din surse regenerabile pot oferi soluții eficiente pentru tranziție și că ar trebui intensificate eforturile pentru a se evita introducerea pe piață a celor mai poluante mijloace de transport pentru fiecare mod de transport în parte.
4. măsurile de politici din domeniul transporturilor ar trebui să reflecte principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, indiferent de modul de transport. ar trebui să fie instituite stimulente care să promoveze adoptarea pe scară largă a unui transport mai sustenabil, inclusiv pentru reînnoirea și modernizarea vehiculelor și a sistemelor asociate.
5. digitalizarea și promovarea inovării în domeniul tehnologiilor verzi sunt forțe motrice esențiale pentru competitivitatea globală pe termen lung a sistemului de transport al UE, întrucât pot îmbunătăți sustenabilitatea, inclusiv prin reducerea poluării, pot aduce o mai mare eficiență, siguranță, securitate și confort și pot promova un ecosistem integrat de transport multimodal;

6. multimodalitatea necesită informații de călătorie și posibilități de emitere a biletelor și de plată multimodale și interoperabile.

7. pe lângă dezvoltarea și implementarea unor tehnologii inovatoare și neutre din punct de vedere climatic, este necesară și modificarea comportamentului utilizatorilor sistemului de transport și mobilitate pentru atingerea scopului.

8. infrastructura trebuie pregătită pentru a sprijini automatizarea.

9. dezvoltarea sistemelor de transport inteligente ar trebui să se bazeze în continuare pe o gamă largă de tehnologii de comunicații electronice, cum ar fi tehnologiile mobile și Wi-Fi, precum și pe servicii și infrastructuri care sunt esențiale din punct de vedere strategic, cum ar fi Galileo și EGNOS.

10. pentru obținerea unui transport și a unei mobilități sustenabile și inteligente este necesară o infrastructură de transport multimodală rezilientă, modernă, și de înaltă performanță, care să contribuie la conectarea și integrarea tuturor statelor membre și regiunilor UE

11. transportul public a fost grav afectat de criza provocată de pandemia de COVID-19, iar răspunsul în materie de politici la criză ar trebui să vizeze restabilirea încrederii și consolidarea rezilienței transportului public, accelerând transformarea și modernizarea sustenabilă a acestuia și asigurând totodată accesibilitatea transportului, având în vedere rolul esențial al transportului public în coeziunea socială și teritorială

12. politica în domeniul transporturilor ar trebui să fie favorabilă incluziunii, promovând disponibilitatea și accesibilitatea pentru toți, inclusiv pentru grupurile vulnerabile, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap, precum și copiii.

În acest context, se impune luarea unor măsuri care să permită asigurarea unei mobilități durabile și accesibile la nivelul Polului de creștere Iași, prin implementarea unui sistem de transport eficient, performant și sigur, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor și promovarea dezvoltării economice și sociale. De asemenea, în vederea asigurării confortului cetățenilor, dar și pentru a crește eficiența transportului public, trebuie urmărită integrarea tarifară între zonele deservite precum și o politică de tarife care să crească gradul de utilizare a transportului în comun și să asigure eficiența economică a serviciului.

Atingerea viziunii de dezvoltare a mobilității prezentată mai sus va fi posibilă prin aplicarea acesteia și a obiectivelor asociate atât la scara localității, cât și la nivelul periurban (prin raportare la relațiile cu celelalte localități ale Zonei Metropolitane Iași), respectiv la nivelul cartierelor și zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Astfel se identifică o serie de obiective operaționale, care sunt un rezultat al defalcării obiectivelor strategice pentru fiecare dintre cele 3 niveluri specificate.

La nivel metropolitan, așa cum a rezultat din evaluarea situației existente, ținând cont că Municipiul Iași reprezintă un pol de atragere a călătoriilor din orașele/comunele învecinate prin prisma locurilor de muncă oferite, aceste localități contribuie la rândul lor la starea generală a mobilității din aria de studiu.

Obiectivele principale, la nivel periurban sunt următoarele:

– Conformitatea cu standardele minime de accesibilitate pentru toate localitățile din Polul de creștere Iași, atât în ceea ce privește transportul rutier, cât și în ceea ce privește transportul public

- Îmbunătățirea accesului pentru transportul public și creșterea conectivității în interiorul Zonei Metropolitane prin utilizarea acestui mod de transport
- Promovarea intermodalității și transferul către moduri de transport durabile, prin dezvoltarea/modernizarea infrastructurii specifice.
- Creșterea siguranței tuturor utilizatorilor sistemului de transport, prin reabilitarea/extinderea/modernizarea infrastructurii.

La nivel urban, vor fi vizate toate cele cinci obiective strategice, după cum urmează:

1. Accesibilitate:

- Creșterea gradului de accesibilitate la modurile de transport durabile (transport public, bicicletă, mers pe jos), inclusiv pentru zonele de extindere a orașului, pe termen mediu și lung.

2. Siguranță și securitate:

- Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora
- Creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor

3. Mediu sănătos

- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
- Reducerea poluării atmosferice și fonice
- Reducerea cotei modale a deplasărilor cu autoturisme particulare
- Reducerea consumului de energie
- Creșterea gradului de utilizare a modurilor de transport alternative și a transportului public
- Încurajarea electromobilității

4. Eficiența economică:

- Eficientizarea transportului public, prin reducerea costurilor de operare și creșterea numărului de utilizatori
- Reducerea costului timpului de călătorie
- Introducerea unui sistem de tarifyare integrat pentru transportul public și bike-sharing
- Reducerea timpului de călătorie pentru toate modurile de transport
- Reducerea consumului de combustibil convențional

5. Calitatea mediului urban:

- Extinderea spațiului public, respectiv a zonelor destinate modurilor de transport alternative: mersul pe jos și bicicleta
- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic

La nivelul cartierelor, intersecțiilor și zonelor cu nivel ridicat de complexitate se va urmări implementarea de proiecte punctuale, însă care fac parte din viziunea de ansamblu conturată în acest document și/sau din proiecte complexe incluse în viziunea pe nivelurile

superioare (periurban și urban). La acest nivel vor fi vizate următoarele obiective strategice, după cum urmează:

6. Accesibilitate:

- Creșterea gradului de accesibilitate la transportul public, prin crearea de stații intermodale
- Îmbunătățirea gradului de accesibilitate pentru toate modurile de transport

7. Siguranță și securitate:

- Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora
- Creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor

8. Mediu sănătos:

- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
- Reducerea poluării atmosferice și fonice
- Reducerea cotei modale a deplasărilor cu autoturisme particulare
- Creșterea gradului de utilizare a modurilor de transport alternative și a transportului public
- Încurajarea electromobilității

9. Calitatea mediului urban:

- Extinderea spațiului public, respectiv a zonelor destinate modurilor de
- transport alternative: mersul pe jos și bicicleta
- Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic și a nivelului vitezei de circulație pe drumurile locale, mai ales în zonele cu funcțiuni de locuire și în cele cu utilizatori vulnerabili ai sistemului de transport

În contextul acestor premize, în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă în Polul de creștere lași, se vizează pe termen scurt următoarele priorități principale în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă:

1. Transport public integrat, inteligent, eficient, accesibil și sigur

2. Creșterea calității mediului urban și a calității vieții cetățenilor prin:

- Crearea/modernizarea/extinderea infrastructurii și facilităților necesare pentru deplasările cu bicicleta
- Extinderea zonelor pietonale
- Promovarea intermodalității
- Creșterea eficienței sistemului de transport prin implementarea de sisteme inteligente de transport

Astfel, asociat transportului public se identifică următoarele proiecte de dezvoltare:

- Achiziție mijloace de transport public - tramvaie
- Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m și 12 m exploatate în condiții de deal;

- Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon
- Extindere infrastructura de tramvai în ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public și reducerea emisiilor de carbon
- Extinderea liniei de tramvai în zona de vest a municipiului Iași în vederea sporirii accesibilității municipiului cu zona comercială vest și cu comuna Valea Lupului
- Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca
- Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești
- Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea
- Extindere transport public electric către Aeroportul Iași;
- Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan
- Reabilitare linii tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)
- Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iași – Depou Dacia
- Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale Fortus
- Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee
- Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă
- Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielei – rețele contact – inclusiv stații de redresare
- Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Gării Socola
- Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public
- Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public
- Extinderea terminalului internațional de transport pasageri
- Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local
- Amenajarea de zone intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II, Rond Canta/ Rond Dacia, Piața Virgil Săhleanu, Gara Ciurea, Gara Piciorul Lupului, Gara Holboca, Gara Cristesti, la Rond Dancu/ Calea Dacilor, Gara Lețcani, Gara Potângenii, Gara Ungheni, la Gara Socola/ Bdul. Socola, Rond Copou.
- Una din condițiile funcționalității unui teritoriu metropolitan este acoperirea nevoilor de mobilitate, atât a persoanelor cât și a bunurilor. Dacă oamenii și marfurile se pot mișca într-o manieră eficientă în interiorul unui teritoriu definit, atunci numărul oportunităților valorificate crește, ducând la dezvoltare economică și socială durabilă. Un sistem funcțional de transport public la nivelul

unei zone metropolitane este condiție necesară dar nu suficientă pentru atingerea dezideratului de dezvoltare durabilă.

- O mobilitate urbană sustenabilă – care să permită oamenilor și bunurilor să circule liber, în siguranță, cu protejarea mediului înconjurător – este crucială pentru calitatea vieții și pentru asigurarea unei dezvoltări economice sustenabile. Creșterea semnificativă a traficului în orașe și zonele limitrofe (metropolitane) cauzează aglomerație/întârzieri/blocaje, acest lucru afectând în egală măsură toți participanții la trafic. Aglomerația are un impact negativ asupra mediului economic, social și asupra calității mediului înconjurător. De asemenea, ea influențează accesibilitatea dar și atractivitatea unui teritoriu pentru turiști, investitori, etc.
- În acest sens a fost înființată Asociația Metropolitană de Transport Public Iași, la care au aderat următoarele Unități Administrativ Teritoriale din zonele limitrofe Municipiului Iași: Aroneanu, Barnova, Ciurea, Holboca, Miroslava, Popricani, Rădăuți, Tomesti, Tutora, Valea Lupului, Lețcani, Victoria, Ungheni, Comarna și Schitu Duca
- Traseele pe care vor opera mijloacele de transport ale Companiei de Transport Public sunt următoarele:

Traseul	ITINERARIUL	Timp cursă	km cursă
101	Tg Cucu – Sos Moara de Vant – Complex Roua – Dorobant	60	16
102	Tg Cucu–Sos Moara de Vant–Complex Roua–Primaria Aroneanu	60	11.5
103	Complex Roua–Sorogari	30	11.0
104	Primaria Aroneanu–Rădăuți Aldei	30	9.0
201	Casa Sindicatelor – Barnova – sat Todirel	60	28.2
202	Casa Sindicatelor – Paun	60	22.2
203	Casa Sindicatelor – Frigorifer – Visan	30	9.2
204	Sat Visan – Str Sf Ilie – Str Eroilor – Str Craitelor	30	4.0
205	Sat Barnova – Str Sf Maria – Str Traian Vuia intersecție cu str Sf Ap Petru – Pietrarie	30	4.0

Traseul	ITINERARIUL	Timp cursă	km cursă
301	Podu Ros – Tehnopolis – Dumbrava – Santa	60	26.0
401	Tatarasi Sud – Rond Dancu – Primaria Holboca – Rusenii Vechi – Rusenii Noi	60	22.0
402	Tatarasi Sud – Str Aeroportului – sat Valea Lunga	30	12.2
501	Podu Ros – Sun City – Miroslava – Vorovesti	60	20.9
502	Tehnopolis – Horpaz – str Principala - str Unirii – Ciurbesti – str Principala – Horpaz – Str Noua – Tehnopolis	30	15.6
503	Tehnopolis – Valea Adanca – Tehnopolis	30	8.8
504	Metro – Bratuleni (Parc Industrial) - Vorovesti – Bratuleni – Valea Ursului – Uricani – Metro	60	15.6
505	Primaria Miroslava – Cornesti – Proselnici	30	14.0
506	Tehnopolis – Horpaz – Str Principală – Str Bisericii - DANCAȘ – Str Principală	30	9.8
507	Bis. Inaltarea Domnului – Valea Adanca – Balciu – Bis. Inaltarea Domnului	30	8.5
508	Metro - Uricani	30	12.0
601	Rond Agronomie – Sos Stefan cel Mare si Sfant – Carlig – Vanatori – Popricani	90	27.1
602	Targu Cucu – C.A. Rosetti – Carlig – CuzaVoda	60	20.2
603	Popricani – Tipilesti	30	7.6
701	Rond Copou – Breazu – Horlesti	60	23.2
702	Gara - Rond Pacurari – Primaria Rediu	60	10.8
801	Rond Tutora – Tomesti – Goruni	60	17.0
802	Rond Tutora – Tomesti – Chicerea	60	19.4
803	Rond Tutora – Tomesti – Tutora – Opriseni	90	23.4
901	Gara - OMV Pacurari – Str Soarelui – str Victoriei – Str Nufarului – Str Decembrie – Str Soimului	30	23.30
902	Gara - OMV Pacurari – str Petre Culianu – str Nufarului – Str 1 Decembrie – Str Lacului – Str Irisului	30	22.20
TOTAL			474.700

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

În ceea ce privește motivele de ordin economic, financiar, social și de mediu care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public local trebuie avut în vedere faptul că transportul public urban este al 4-lea factor ca importanță al incluziunii sociale. Repartizarea activităților economice și gestionarea mobilității rezidențiale în orașe condiționează deplasările care au loc de cel puțin două ori pe zi. Factori ca locul de muncă, locuința, egalitatea de șanse și transportul au un rol esențial în incluziunea socială.

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 lege.

Alegerea modalității de atribuire a serviciilor de transport public local se face, în condițiile Legii nr. 92/2007, ale Legii serviciilor de transport public local, precum și ale Legii nr. 51/2006, ale Ordinului nr. 263 din 6 decembrie 2007, privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local și ale Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007 și prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Iași. Indiferent de modalitatea de atribuire adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară în conformitate cu prevederile Regulamentului serviciului de transport public local aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Iași.

Gestiunea delegată este forma de atribuire prin concesiune a serviciului de transport public local prin care Consiliul Local al Municipiului Iași transferă unuia sau mai multor operatori de transport rutier sau transportatori autorizați cu capital public, privat sau mixt sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la prestarea propriu-zisă a serviciului, precum și la exploatarea, întreținerea, reabilitarea și modernizarea bunurilor proprietate publică aferente sistemului de transport public local, în baza unui contract de delegare a gestiunii, aceasta modalitate de atribuire fiind aplicată cu rezultate pozitive și în perioada anterioară.

Concesionarea serviciului de transport public local se face prin contract de delegare a gestiunii și cu respectarea procedurii de delegare a gestiunii.

Pe durata contractului de delegare a gestiunii, în conformitate cu atribuțiile ce le revin potrivit legii, Municipiul Iași păstrează prerogativele privind adoptarea politicilor și strategiile proprii de dezvoltare a serviciului și a sistemului de transport public local, precum și dreptul de a supraveghea și controla modul de desfășurare a serviciului cu privire la:

- respectarea și îndeplinirea obligațiilor contractuale asumate de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați;
- derularea ritmică a serviciului, respectarea traseelor prevăzute și a orarelor zilnice și săptămânale;
- dezvoltarea și modernizarea sistemului de transport public local, precum și modul de administrare, exploatare și menținere în funcțiune a acestuia;
- respectarea procedurilor de formare, stabilire și ajustare periodică a tarifelor pentru serviciul de transport public local.

Având în vedere modalitățile prevăzute de lege pentru administrarea serviciului de transport public local de călători, precum și specificul transportului public în Municipiul Iași, propunem concesionarea acestui serviciu tot prin **gestiune delegată**.

Avantajele delegării gestiunii:

- coordonarea unitară a serviciului de transport;
- creșterea calității serviciului prestat;
- acoperirea nevoilor de transport public în comun, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;
- asigurarea serviciului de transport public de persoane cu respectarea principiilor orizontale în conformitate cu politicile Uniunii Europene: tratament egal, dezvoltare durabilă, nondiscriminare, transparență;
- integrarea tarifară prin utilizarea, pe viitor, a unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;
- asigurarea infrastructurii, a capacității tehnice și operaționale necesare;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- simplificarea procedurii de gestionare a facilităților de transport pentru categoriile sociale defavorizate;

Motivele care justifică delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Iași

Motive de ordin legislativ

- Legea nr. 51/08.03.2006 - Legea serviciilor comunitare de utilități publice;
- Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordinul Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr. 272/2007, pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
- Ordinul Ministerului Internelor și Reformei Administrative nr. 353/2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii nr. 92 din 19 aprilie 2007 privind serviciile de transport public local;
- 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;
- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;

În vederea accesării fondurilor europene ce vor fi alocate în exercițiul financiar 2014-2020, pentru crearea unui serviciu de transport public local modern, este absolut necesar ca autoritatea administrației publice locale să abordeze problematica din domeniul TRANSPORTURI, în conformitate cu art.70 și art. 80 din Tratatul privind Uniunea Europeană, care statuează în sensul că sistemele de transport urban trebuie să se constituie ca o politică comună în sistemele de transport european.

Deosebit de important este și faptul că, în egală măsură, alte politici ale Uniunii Europene, cum ar fi politica de coeziune, politica de mediu, politica de sănătate nu își pot îndeplini obiectivele fără a ține cont de specificațiile urbane, inclusiv de mobilitatea urbană.

Pe plan local, ca urmare a contractului de credit încheiat în data de 20.02.2007 între Municipiul Iași și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, în calitate de finanțator, Municipiul Iași a demarat implementarea "Proiectului pentru Infrastructură Urbană Iași". Consultanții agreeți de către finanțator (Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare) - Getinsa SA Spania și respectiv Equipo de Tecnicos en Transporte y Territorio SA Spania - au identificat drept soluție de organizare a transportului public delegarea acestui serviciu unui operator de transport, etapa care s-a realizat inițial în cursul anului 2016 când i-a fost atribuit în procedura de urgență un contract valabil timp de 2 ani noului operator de transport, S.C.T.P.I. S.A.

În cursul anului curent, în completarea contractului de credit acordat Municipiului Iași pentru reînnoirea parcului de transport, s-a semnat contractul de credit nr. 121461/05.12.2016, dintre Municipiul Iași și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, având ca obiect implementarea "Proiectului privind reînnoirea parcului auto al Municipiului Iași în cadrul programului SMART". S.C.T.P.I. S.A. - în calitate de companie a proiectului a primit asistența tehnică din partea consultanților desemnați de către Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, reprezentați de consorțiul dintre ROM-T (Israel) și Ernst & Young (România), cu care s-a colaborat în temeiul scrisorii de acceptanță a Municipiului Iași nr. 66686/28.06.2018. Conform obligațiilor stabilite de către B.E.R.D. echipa de consultanți a susținut S.C.T.P.I. S.A. și orașul Iași cu revizuirea planului de transport public, reînnoirea contractului de prestări servicii publice și consolidarea performanței operaționale și financiare a companiei, prezentul studiu precum și contractul de delegare aferent fiind rezultatul conlucrării cu consorțiul desemnat pentru asigurarea consultanței de către B.E.R.D. De asemenea, consultantul s-a obligat să ofere în continuare sprijin pentru integrarea operațiunilor de transport urban în zona metropolitană și prin realizarea unui plan de afaceri al companiei pentru o durată de 10 ani.

Motive de ordin economico-financiar

- a) realizarea unui raport calitate/cost cât mai bun pentru perioada de derulare a contractului de concesiune și menținerea unui echilibru permanent între riscurile și beneficiile asumate prin contract.
- b) posibilitatea obținerii de tarife mici pentru o calitate ridicată a serviciului;

Motive de ordin social și de mediu

- a) Primăria Municipiului Iași monitorizează modul de constituire al tarifelor și modificările acestora prin clauzele stabilite în contractul de delegare și aprobarea lor de către Consiliul Local al Municipiului Iași;
- b) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- c) infrastructura de transport va putea fi dezvoltată și armonizată pe ansamblul municipiului;
- d) îmbunătățirea calității mediului și implicit a sănătății populației prin reducerea gradului de poluare a mijloacelor de transport în comun.
- e) infrastructura de transport acoperă nevoile de transport public în comun, actuale și viitoare, ale zonei metropolitane la standarde europene;

5 Legalitatea atribuirii directe a contractului de delegare către operatorul intern S.C.T.P.I. S.A.

Regulamentul 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 cu modificările și completările ulterioare. Atribuirea directă este reglementată de cerințele de publicitate și raportare prevăzute de Regulamentul nr. 1370/2007 și decurge din obligația de notificare cu privire la ajutoare de stat.

Sarcina de satisfacere a nevoilor de transport ale cetățenilor pentru transportul public local este îndeplinită de unitatea administrativ-teritorială locală Municipiul Iasi care acționează prin intermediul companiei municipale, respectiv Societatea Compania de Transport Public Iasi S.A., condițiile atribuirii directe fiind pe deplin îndeplinite, după cum rezultă din rândurile următoare.

Compania este un Operator Intern, în sensul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) 1370/2007, adică „o entitate cu personalitate juridică asupra căreia autoritatea locală competentă (...) exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente”. Astfel, Municipiul Iasi, are cel puțin următoarele prerogative asupra operatorului de transport public existent:

1. gradul de reprezentare în organele administrative și de conducere este de 100%;
2. în actul constitutiv sunt prevăzute dispoziții referitoare la reprezentarea exclusivă a Municipiului Iasi în cadrul societății;
3. deși Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu impune autorităților competente să dețină 100 % din capitalul operatorului intern, cu condiția să exercite o influență publică dominantă și să se poată stabili controlul pe baza altor criterii, în cazul S.C.T.P.I. S.A. este îndeplinit și criteriul proprietății, Municipiul Iasi deținând integral capitalul social al societății;
4. influența efectivă și controlul efectiv asupra deciziilor strategice și asupra deciziilor manageriale individuale îi revine Municipiului Iasi, autoritate care nu doar numește proprii reprezentanți în A.G.A., dar a și organizat procedura de selecție a administratorilor S.C.T.P.I. S.A.

Municipiul Iasi este unitatea administrativ-teritorială care, în calitate de autoritate de control, întreprinde cumulativ, următoarele măsuri administrative:

- numirea adunării generale a acționarilor și propunerea consiliului de administrație, ca rezultat al deținerii integrale a capitalului social al operatorului intern;
- exercitarea unui control prealabil, prin intermediul organelor colective de administrare, asupra regulamentului de organizare și funcționare a operatorului propriu de drept privat;
- înlăturarea posibilității operatorului propriu de drept privat de a avea o orientare proprie spre piață și o marja de autonomie care ar periclita controlul

exercitat de către Municipiul Iasi asupra deciziilor strategice privind politica comerciala a societății, este exercitat prin:

- a) numirea conducerii superioare si aprobarea bugetului;
- b) aprobarea planului de afaceri, respectiv a investițiilor;
- c) exercitarea unor drepturi specifice pieței, de exemplu, decizia asupra tehnologiei ce va fi folosita de întreprindere în situația în care aceasta este un element cheie pentru activitățile sale pe piețele pe care acționează;
- contractul de delegare precizează, în mod concret, modalitatea prin care Municipiul Iasi va asigura un control direct si o influenta dominanta asupra deciziilor strategice privind politica comerciala si asupra deciziilor manageriale ale operatorului intern;
- activitățile de transport ale operatorului intern sunt limitate geografic la teritoriul Municipiului Iasi, oiar de la 01.01.2023 vor fi limitate geografic la teritoriul celor 10 comune: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Holboca, Miroslava, Popricani, Reditu, Tomești, Țuțora, Valea Lupului.
- S.C.T.P.I. S.A. nu poate participa la procedurile competitive de atribuire a contractelor de servicii de transport public de calatori organizate în afara teritoriului autorității competente, cu excepția situațiilor permise de actele normative aplicabile;
- S.C.T.P.I. S.A. nu poate exploata servicii publice de transport de calatori, nici chiar în calitate de subcontractant ori participa la proceduri de atribuire în afara teritoriului autorității competente, fie între granițele Uniunii, fie în alte regiuni ale lumii, având în vedere posibilitatea producerii unor efecte indirecte asupra pieței interne;
- S.C.T.P.I. S.A. nu poate subcontracta parțial serviciul, dar prestarea celei mai importante părți din acesta îi revine; subcontractarea de către operatorii interni trebuie sa fie efectuata cu respectarea legislației privind achizițiile publice, iar subcontractarea a mai mult de o treime din serviciile de transport public ar necesita o justificare solida.
- S.C.T.P.I. S.A. **poate** exploata, in acord cu prevederile Regulamentului nr. 1370/2007, „**linii de ieșire sau [alte] elemente auxiliare activității respective** care intra pe teritoriul autorităților locale competente vecine”. Serviciile prestate în temeiul contractului propus sunt conforme cu aceasta dispoziție motivat de faptul ca serviciile prestate conectează teritoriul autorității competente în cauza cu un teritoriu învecinat și acestea sunt servicii auxiliare prin raportare la principalul scop al activităților de transport public desfășurate;

Ca atare, conform acquis-ului comunitar si potrivit legislației naționale S.C.T.P.I. S.A. **este eligibilă pentru atribuirea directă a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local**. Obligația de serviciu va fi impusă prin Contractul de servicii publice reprezentat de Contractul de delegare a gestiunii, conform articolului 27 din Legea 92/2007 privind transportul public local, cu modificările și completările ulterioare, atribuirea directă și Contractul de delegare de gestiune urmând a fi aprobate de către autoritatea locală.

Serviciile de transport public de calatori din cadrul contractului propus a fi atribuit, în mod direct, de către Asociația Metropolitană de Transport Public Iași sunt integrate atât din punct de vedere geografic, cât și din punctul de vedere al transportului sau al tarifului, pe tot cuprinsul teritoriului de care este responsabil autoritatea publica locala, iar domeniul de aplicare geografic al unor astfel de servicii furnizate sub responsabilitatea AMTPI este definit astfel încât sa răspundă necesităților aglomerației urbane, avându-se în vedere și implicațiile preluării publicului calator din unitățile rurale limitrofe.

Operatorul - S.C. Compania de Transport Public Iași, fiind deținut în totalitate de către unul dintre membrii Asociației - respectiv Mun. Iași, este îndeplinită condiția legală pentru a fi considerat operator intern al Asociației. De altfel, prin hotărârea AGA a AMTPI nr. 6 din data de 29.03.2022, CTP a fost declarat operator local la nivel metropolitan (art. 5, alin 2 din Regulamentul 1370/2007).

În conformitate cu Regulamentul nr. 1370/2007, contractul de delegare a serviciului public propus trebuie:

- să stabilească în mod clar obligațiile de serviciu public și zonele geografice în cauză, o 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,
- să stabilească modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii;
- 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;
- să stabilească standardele de calitate a serviciului,
- să specifice dacă subcontractarea poate fi avută în vedere și, dacă da, în ce măsură;
- 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. 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 sine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză.

În prezent, având în vedere decizia comunelor membre de a scoate traseele locale din programul de transport județean, tocmai pentru a urmări integrarea acestora la nivel metropolitan, cu Mun. Iași, ne aflăm în situația de excepție prevăzută de art. 5 alin. 5 din Regulamentul European 1470/2007:

(5) Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract **nu poate depăși doi ani**

Compensațiile prevăzute în proiectul contractului de delegare sunt în concordanță cu Regulamentul nr. 1370/2007, care prevede la punctul nr. 33 ca prin „hotărârea din 24 iulie 2003 pronunțată în cauza C-280/00 Altmark Trans GmbH o compensație de serviciu public nu constituie un avantaj în sensul articolului 87 din tratat, Curtea de Justiție a Comunităților Europene a hotărât ca o compensație de serviciu public nu constituie un avantaj în sensul articolului 87 din tratat, cu condiția îndeplinirii a patru condiții cumulative”. Aceste criterii sunt:

- i. întreprinderea beneficiară trebuie să aibă o Obligație de Serviciu Public (OSP) de efectuat și domeniul de aplicare al acestei obligații trebuie să fie clar definit;
 - ii. parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;
 - iii. compensația plătită nu poate depăși suma necesară pentru a acoperi toate sau o parte din costurile suportate cu îndeplinirea OSP, ținând seama de veniturile relevante și de un profit rezonabil;
 - iv. în cazul în care întreprinderea care are de îndeplinit OSP nu este selectată printr-o procedură competitivă de achiziție publică, care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cele mai mici costuri pentru comunitate, nivelul compensației trebuie determinat pe baza nivelului costurilor pe care o întreprindere obișnuită, bine gestionată și corespunzător dotată cu mijloace de transport, le-ar fi suportat în acest caz. Așa cum rezulta din Anuarul Statistic pe anul 2017 al Uniunii Romane de Transport Public, precum și din informațiile primite direct de la operatori, costurile de exploatare efectuate pentru îndeplinirea OSP se prezintă, pentru orașele care realizează serviciul public cu mijloace de transport auto și electrice, după cum urmează:
- | | |
|-----------|--|
| Ploiești | 9,4 lei/km |
| Arad | 9,08 lei/km (tramvaie); 5,54 lei/km (auto urban) |
| Cluj | 8,44 lei/km |
| Oradea | 8,38 lei/km |
| Pitești | 8,02 lei/km |
| Baia Mare | 8,29 lei/km |
| Iasi | 7.37 lei/km- (urmeaza a fi actualizate) |

După cum rezultă din contractul de delegare propus spre aprobare, Societatea Compania de Transport Public Iasi S.A. îndeplinește cumulativ condițiile anterior-menționate.

6 Politici de dezvoltare pe termen lung

Pe perioada de derulare a noului contract de servicii publice se va urmări implementarea măsurilor pe termen lung, cu impactul cel mai puternic în creșterea mobilității urbane prin politici sustenabile de dezvoltare și prioritizare a transportului public ce va conduce la creșterea calității vieții, într-un oraș cu o dinamică demografică ascendentă.

Scopul pe termen lung urmărit de managementul societății și de Asociația Metropolitană de Transport Public Iași (A.M.T.P.I.) este eficientizarea activității de transport public de persoane în municipiul Iași, prin creșterea fluenței traficului, creșterea capacității de transport și asigurarea unui serviciu de transport public de călători modern, ecologic, care să răspundă cerințelor de ritmicitate, confort și siguranță ale cetățenilor.

Referința planurilor de dezvoltare va fi Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași trebuie să conțină elemente care să permită măsurarea efectelor implementării proiectelor, din perspectiva obiectivelor strategice stabile.

Astfel, în corelare cu PMUD principalele obiective sunt următoarele:

1. Creșterea accesibilității cetățenilor la zonele de interes prin:
 - Extinderea gradului de acoperire al transportului public
 - Extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete
2. Îmbunătățirea calității mediului prin:
 - Reducerea congestiilor de trafic
 - Reducerea poluării atmosferice și fonice datorate procesului de transport
 - Creșterea gradului de utilizare al modurilor de transport alternative (bicicletă, mersul pe jos) și a transportului public
 - Promovarea electromobilității
3. Creșterea siguranței și securității cetățenilor, prin:
 - Creșterea siguranței pentru conducătorii auto, prin asigurarea semnalizării dinamice și statice corespunzătoare
 - Aplicarea de măsuri care conduc la creșterea siguranței bicicliștilor și pietonilor
 - Creșterea siguranței utilizatorilor transportului public
 - Reducerea numărului de accidente datorate procesului de transport
4. Creșterea eficienței economice a sistemului de transport, prin:
 - Eficientizarea transportului public prin reducerea costurilor de operare
 - Creșterea numărului de utilizatori ai transportului public
5. Creșterea calității vieții cetățenilor, prin:
 - Reducerea impactului transportului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic și creșterea capacității rețelei rutiere
 - Asigurarea de parcuri rezidențiale și publice
 - Extinderea zonelor destinate modurilor de transport alternative.

7 Redevența

Pentru bunurile concesionate, concesionarul ii va plăti Autorității Contractante o redevență, calculată lunar ca 0,1 % din totalul valorii ramase de amortizat a bunurilor concesionate din domeniul privat al Municipiului Iași.

8 Durata Contractului

Având în vedere că:

- decizia comunelor membre de a scoate traseele locale din programul de transport județean, tocmai pentru a urmări integrarea acestora la nivel metropolitan, cu Mun. Iași, ne aflăm în situația de excepție prevăzută de art. 5 alin. 5 din Regulamentul European 1470/2007:

(5) Autoritatea competentă poate lua măsuri de urgență în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări. Măsurile de urgență respective iau forma unei atribuirii directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.

- Compania de Transport Public este compania proiectului în cadrul Acordului de împrumut încheiat în decembrie 2016, între Municipiul Iași și Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) privind reînnoirea parcului auto de transport public și prin care s-au achiziționat 88 autobuze Euro 6, faza C. Acest împrumut, în valoare de 15 milioane euro, are o perioadă de grație de doi ani și o perioadă de rambursare de 10 ani, astfel el finalizându-se în decembrie 2028;
- pentru cele 11 tramvaie achiziționate în anul 2017 de către CTP Iași pe baza Hotărârii Consiliului Local Iași, și puse în funcție în cursul anului 2018, în cadrul contractului actual, a fost stabilită o durată de viață de 8 ani, astfel acestea vor fi amortizate integral în anul 2026; conform H.G. nr. 2139 / 2004 privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe *Mijloacele de transport electric urban pe șine (grupa 2.3.5.1.)* au stabilită o durată normală de funcționare cuprinsă între 11 și 17 ani (achiziționate noi);
- în cadrul Acordului, CTP Iași este implicată direct în UIP², are obligații privind raportări semestriale/anuale privind aspecte financiare, de mediu și de politici sociale, corelate cu stadiul derulării proiectului, până la finalizarea acestuia;
- prin achiziția autobuzelor noi, prin personalul propriu specializat Compania asigură mentenanța și lucrările de reparații în garanție și post garanție pe durata de viață a autobuzelor stabilită la 8 ani, respectiv 2026. În cadrul proiectului, personalul al CTP Iași a beneficiat din partea furnizorului de sesiuni de training specializat asigurându-se astfel condiții de exploatare și mentenanță calificate;
- prin personalul calificat al Companiei și prin experiența sa, se asigură, pe perioada derulării contractului, o întreținere corespunzătoare a parcului de mijloace de transport (tramvaie / autobuze) și a infrastructurii asociate;
- pentru accesarea de fonduri europene de către Companie, în vederea dezvoltării și îmbunătățirii calității serviciilor, este necesară o

² UIP – Unitatea de Implementare a Proiectului

continuitate/stabilitatea în funcționarea, printr-un contract de prestări servicii cu o durată suficient de mare pentru accesarea acestor tipuri de finanțări.

- în același context, pentru achiziția de mijloace de transport și/sau utilaje auxiliare proprii, Compania poate apela și la finanțări bancare/non-bancare (împrumut / leasing operațional), durata contractului fiind un element de evaluare pentru acordare.
- Operatorul îndeplinește condițiile stabilite de art. 5 alin. 2 din Regulamentul 1370/2007 pentru a opera în cadrul ADI - Asociația Metropolitană de Transport Public Iași

se impune delegarea gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe o perioadă de maxim 2 ani, începând cu data intrării în vigoare a contractului de delegare a gestiunii serviciului, urmând ca în cadrul acestei perioade Asociația să pregătească demersurile juridice fie pentru o procedură competitivă, fie pentru delegarea gestiunii serviciului pentru o perioadă mai îndelungată, în conformitate cu normele interne și cele europene.

9 Riscuri

Neimplementarea proiectului în forma propusă are drept consecință lipsa oricărui operator care să gestioneze serviciul de transport public în comunele menționate, de la data de 01.01.2023.

Aceasta deoarece actualele contract încheiate în anul 2013 expiră la data de 31.12.2022, iar comunele din zona metropolitană nu au mai dorit să participe la licitația privind un nou program de transport la nivel județean, ci au urmărit un cu totul alt nivel de dezvoltare și de integrare a serviciilor de transport, în corelare cu polul urban reprezentat de Mun. Iași.

Implementarea proiectelor/măsurilor incluse în Planul de mobilitate urbană durabilă poate fi afectată de apariție riscurilor legate de:

- *Lipsa finanțării din surse externe (fonduri europene)*

Proiectele/măsurile propuse prin planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare prin Programul Operațional Regional reprezintă proiecte de bază pentru atingerea obiectivelor strategice stabilite prin PMUD. Lipsa obținerii finanțării pentru aceste proiecte majore este un risc pentru atingerea viziunii asupra mobilității. Impactul este considerat semnificativ, dar probabilitatea de apariție se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară a Municipiului Iași în accesarea finanțărilor din fonduri europene, în exercițiul financiar anterior. Strategia de minimizare a riscului presupune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor care justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare, precum și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor finale de finanțare.

- *Instabilitatea politică locală*

Riscul constă în posibilitatea modificărilor priorităților stabilite sau chiar blocarea unor anumite inițiative, ca urmare a instabilității politice locale. Impactul este considerat mediu, la fel ca și probabilitatea de apariție a riscului. Minimizarea producerii riscului se poate realiza prin asumarea planului de acțiune și al portofoliului de proiecte al PMUD în integralitate, de către toți reprezentanții localităților incluse în aria de studiu.

- Valori neconforme ale costurilor de implementare

PMUD este un document strategic, iar nivelul de detaliere al măsurilor și proiectelor este adaptat în consecință. Prin urmare, în faza de implementare va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea poate conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate. Impactul acestui risc este moderat, iar probabilitatea de apariție se consideră redusă. Strategia de răspuns constă în documentarea cu privire la costurile de realizare a proiectelor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiecte similare implementate recent.

- Reticența cetățenilor față de măsurile propuse

Participarea activă a cetățenilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate este absolut necesară, deoarece obținerea rezultatelor așteptate este condiționată inclusiv de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al acestora. Reticența cetățenilor față de acțiuni care vor conduce la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung reprezintă un risc în faza de implementare a PMUD. Impactul este considerat redus, iar probabilitatea de apariție este scăzută. Strategia de minimizare a riscului constă în consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului și informarea cetățenilor asupra obiectivelor și efectelor PMUD printr-o campanie constantă de informare și conștientizare asupra mobilității durabile.

- Nerespectarea graficului de timp prevăzut

Întârzierea în implementarea unor proiecte poate genera reducerea efectelor așteptate, mai ales în cazul proiectelor complexe, interconectate cu alte măsuri sau cu efect asupra acestora. Riscul are un impact de nivel mediu, iar probabilitatea de apariție este considerată, de asemenea, medie. Strategia de răspuns pentru minimizarea acestui risc constă în realizarea unui plan de implementare care să asigure o integrare armonizată a proiectelor, din punct de vedere al planificării temporare, urmată de evaluarea și monitorizarea continuă a implementării PMUD.

- Lipsa resurselor financiare din bugetul local, pentru finanțarea proiectelor

Riscul constă în lipsa resurselor financiare necesare pentru asigurarea cofinanțării proiectelor care au ca sursă de finanțare fondurile nerambursabile, ca și pentru finanțarea proiectelor neeligibile pentru finanțare din fonduri europene. Strategia de minimizare a riscului presupune realizarea unei planificări multianuale corespunzătoare, care să permită asigurarea fondurilor necesare din bugetul local, corelată eventual cu identificarea de surse de finanțare alternative, precum și o reprogramare a proiectelor, în funcție de disponibilitățile financiare existente.

10 Concluzii

În aceste condiții:

Având în vedere crearea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, la nivelul zonei metropolitane, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții,

În considerarea faptului că aceste elemente vizează interesul public al comunității și constituie situație a cărei reglementare nu poate fi amânată, având în vedere:

- Legea serviciilor comunitare de utilități publice, nr. 51 din 8 martie 2006;
- Legea serviciilor de transport public local, nr. 92 din 19 aprilie 2007, cu modificările și completările ulterioare;
- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370/2007;

se impune delegarea gestiunii către un operator de transport care, demarând de la starea actuală a serviciului de transport public, să poată întreprinde un transport caracterizat de un management judicios, o strategie de dezvoltare viabilă și o politică coerentă, armonizată cu dezideratul autorității administrative-publice locale.

Soluția pe care o propunem în final este aceea de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane către același operator de transport rutier licențiat/transportator autorizat, prin atribuire directă în condițiile prevederilor art.27 și 30 din Legea nr. 92/2007 și ale Regulamentului nr. 1370/2007, urmând a fi încheiat un contract de delegare a gestiunii serviciului cu operatorul existent și care a demonstrat că are capacitatea de a gestiona judicios serviciul de transport public local încredințat inițial la nivelul Mun. Iași, contract al cărui conținut va fi stabilit prin hotărârea AGA a Asociației Metropolitane de Transport Public Iași.

Autoritatea Metropolitană de Transport Public Iași - din cadrul AMTPI,

Responsabil reglementare și control Tudosa Nicușor

Îmi asum responsabilitatea corectitudinii și legalității în solidar cu întocmitorul înscrisului.



Consilier juridic, Gheorghiu Eustațiu

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea, corectitudinea, legalitatea întocmirii acestui înscris.



Director Executiv AMTPI
BOZ EDUARD

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea, corectitudinea, legalitatea întocmirii acestui înscris.



Primaria Valea Lupului Societatea Compania de Transport Public S.A.
CAIET DE SARCINI AL LICENTEI DE TRASEU

Seria A Nr. 901

Servicii de transport public local de persoane prin curse regulate

A. Denumirea traseului: Gara - OMV Pacurari – Str. Soimului

Linia	Traseu	Cap. (loc)	Ore de plecare				Plecari de la		Nr Curse Depou/ zi
Depoul							Pe traseu		Dislocari
Lungimea			05:00- 09:00	09:00- 13:00	13:00- 17:00	17:00- 23:00	Prima	Ultima	Dislocari Neprogramate/ zi
Linia nr. 901 Lungimea traseului: 24,300 km/cursă	Dus								
	Gara	55	4:30	9:30	12:30	16:30	4:30	21:30	
	Str. Bacinschi		5:30	11:30	13:30	17:30			
	Pasaj O.		6:30		14:30	19:30			
	Bancila		7:30		15:30	21:30			
	Moara 1 Mai								
	Cimitirul								
	Evreiesc								
	OMV								
	Pacurari								
	Soarelui 1								
	Soarelui 2								
	Soarelui 3								
	Victoriei 1								
	Victoriei 2								
	Cuza Voda								
	Nufarului								
	Ion Creanga								
	Mestecanis								
	1Decembrie								
	Nucilor								
	Trandafirilor								
	Artarului								
	Amurgului								
	Diminetii								
	Soimului								
									DN:
	Intors								
	Soimului		5:00	10:00	13:00	17:00	5:00	22:00	
	Impacarii		6:00	12:00	14:00	18:00			
	Amurgului		7:00		15:00	20:00			
	Artarului		8:00		16:00	22:00			
	Zorilor								
	Mestecanis 2								
	Mestecanis 1								
	Nufarului 2								

	Nufarului 1 Victoriei 1 Soarelui 3 Soarelui 2 Soarelui 1 Rond Pacurari OMV Pacurari Cimitirul Evreiesc Moara 1 Mai Pasaj O. Bancila Str. Bacinschi Gara								
Obs.									

B. Amenajările și dotările autovehiculului – Conform prescripțiilor tehnice de omologare și instrucțiunilor de exploatare specifice fiecărui tip de mijloc de transport.

Primar
Primaria Valea Lupului
Dulgheru Florin Liviu

Director General
SCTP Iasi S.A.
Ing. Cristian Stoica

Primaria Valea Lupului Societatea Compania de Transport Public S.A.
CAIET DE SARCINI AL LICENTEI DE TRASEU

Seria A Nr. 902

Servicii de transport public local de persoane prin curse regulate

A. Denumirea traseului: Gara - OMV Pacurari – Primaria Valea Lupului

Linia	Traseu	Cap. (loc)	Ore de plecare				Plecari de la		Nr Curse Depou/ zi
Depoul							Pe traseu		Dislocari
Lungimea			05:00- 09:00	09:00- 13:00	13:00- 17:00	17:00- 23:00	Prima	Ultima	Dislocari Neprogramate/ zi
Linia nr. 902 Lungimea traseului: 23,150 km/cursă	Dus	55							
	Gara		5:00	10:00	13:00	17:00			
	Str.		6:00	12:00	14:00	18:00			
	Bacinski		7:00		15:00	20:00			
	Pasaj O.		8:00		16:00	22:00			
	Bancila								
	Moara 1								
	Mai								
	Cimitirul								
	Evreiesc								
	OMV								
	Pacurari								
	Rond								
	Pacurari								
	Str. Petre								
	Culianu								
	Nufarului II								
	Nufarului I								
	Victoriei II								
	Victoriei III								
	1 Decembrie								
	II								
	Bujorilor								
	Trandafirilor								
	Artarului								
	Lacului								
	Aleea								
	Irisului								
									DN:
	Intors								

	Aleea		5:30	10:30	13:30	17:30			
	Irisului		6:30	12:30	14:30	18:30			
	Lacului		7:30		15:30	20:30			
	Artarului		8:30		16:30	22:30			
	Trandafirilor								
	Nucilor								
	Bujorilor								
	Victoriei III								
	Victoriei II								
	Nufarului I								
	Nufarului II								
	Petre								
	Culianu								
	Popas								
	Pacurari								
	Rond								
	Pacurari								
	OMV								
	Pacurari								
	Cimitirul								
	Evreiesc								
	Moara 1								
	Mai								
	Pasaj O.								
	Bancila								
	Str.								
	Bacinski								
	Gara								
Obs.									

B. Amenajările și dotările autovehiculului – Conform prescripțiilor tehnice de omologare și instrucțiunilor de exploatare specifice fiecărui tip de mijloc de transport.

Primar
Primaria Valea Lupului
Dulgheru Florin Liviu

Director General
SCTP Iasi S.A.
Ing. Cristian Stoica

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

Anexa 6.3.1 – Lista Punctelor de vanzare

DISPECERATE

Nr.c rt.	Chiosc nr.	Adresa punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare
1	Rond Copou	Str. Ion Luca Caragiale	5.00-22.00 / 5.00-22.00
2	Ciurea	Str. Garii nr.11	5.00-22.00 / 5.00-22.00
3	Rond Dacia	Str. Stramosilor	4.30-22.00 / 4.30-22.00
4	Rond Dancu	Calea Dacilor	5.00-22.00 / 5.00-22.00
5	Tehnopolis	Soseaua Nicolina	5.00-22.00 / 5.00-22.00
6	C.U.G 1	Sos. Nicolina	5.00-22.00 / 5.00-22.00
7	Rond Canta	Str. Canta	5.00-22.00 / 5.00-22.00
8	Rond Tg. Cucu	Str. Cuza Voda	5.00-22.00 / 8.00-16.00
9	Bucium	Soseaua Bucium	5.00-22.00 / 5.00-22.00
10	Tatarasi Nord	Str. Tatarasi	5.00-22.00 / 5.00-22.00
11	Rond Tutora	Bd. Virgil Sahleanu	5.00-22.00 / 5.00-22.00
12	Tomesti	Str. Prof. Petru Olteanu	8.00-16.00 / Inchis

TONETE

Nr. crt.	Chiosc nr.	Adresa punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare
1	ZIMBRU	B.dul. Alex.cel Bun	06-21 / 06-20
2	PIATA UNIRII	Str. Cuza Voda	06-21 / 09-17
3	DR. SAVINI	Str. Tatarasi	06-21 / INCHIS
4	POD NICOLINA	Str. Nicolina	06-21 / 06-20
5	MUNCA INVALIDIZILOR	Str. Pcurari	06-21 / 06-20
6	PIATA NICOLINA	B.dul N.Iorga	06-21 / 06-20
7	MIRCEA CEL BATRAN	Str. Cerna	06-21 / 06-20
8	PODU ROS	Sos. Nicolina	06-21 / INCHIS
9	GARA	Str. Silvestru	06-21 / S-INCHIS, D-09-17

Anexa 6.3.2 – Lista punctelor de vanzare –spatii comerciale

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

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

Nr.crt.	Locatia punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare
01.	Gara Iasi	Non-stop
02.	Piata Unirii	Non-stop
03.	Tg.Cucu	Non-stop
04.	Frigorifer	Non-stop
05.	Tudor Vladimirescu	Non-stop
06.	Universitate	Non-stop
07.	Bloc Carmen	Non-stop
08.	Dr. Savini	Non-stop
09.	Podu Ros	Non-stop
10.	Moldova	Non-stop

EPIN

Nr.crt.	Locatia punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare
1.	Pasaj ACB	Non-stop
2.	Liceul Pedagogic	Non-stop
3.	Troita zona Antibiotice	Non-stop
4.	Tatarasi Nord (Neuro)	Non-stop
5.	Str Conductelor	Non-stop
6.	Piata Nicolina 2	Non-stop
7.	Petru Poni	Non-stop
8.	Baza nautica	Non-stop
9.	Compan - Moara 1 Mai	Non-stop
10.	Moara 1 Mai	Non-stop

11.	Popas Pacurari	Non-stop
12.	Rond Dacia	Non-stop
13.	Plopii fara soti	Non-stop
14.	1001 Articole	Non-stop
15.	Sala Polivalenta	Non-stop
16.	Tatarasi Dispecer 3	Non-stop
17.	Pasaj Nicolina 2	Non-stop
18.	Rond Tutora (In fata la Ceramica)	Non-stop
19.	Selgros- CUG 1 , in statie capat linie	Non-stop
20.	Horpaz	Non-stop
21.	Centru Maternal	Non-stop
22.	Copou stadion	Non-stop
23.	Carrefour ERA	Non-stop
24.	Copou Corp A	Non-stop
25.	Gara	Non-stop
26.	Moldomobila	Non-stop
27.	Tesatura	Non-stop
28.	Frigorifer Granit	Non-stop
29.	Tatarasi Sud - KMax	Non-stop
30.	Supercopou	Non-stop
31.	Vama Veche - Gara	Non-stop
32.	Baza 3	Non-stop
33.	Blocuri Pacurari	Non-stop
34.	Blocuri Metalurgie	Non-stop
35.	Complex Sun City Miroslava	Non-stop
36.	Daewoo	Non-stop
37.	Camine POITIERS	Non-stop
38.	C.U.G - ANL	Non-stop
39.	Independentei (in fata Profi)	Non-stop
40.	Podul de Fier	Non-stop
41.	Liceul Agricol	Non-stop
42.	Podul de piatra	Non-stop
43.	Statiunea viticola	Non-stop
44.	Pasaj Nicolina	Non-stop
45.	Tehnopolis 2	Non-stop
46.	Flora	Non-stop
47.	Gara internationala 2	Non-stop
48.	Flora - Flux	Non-stop
49.	Statie Socola Bucium	Non-stop
50.	Liceul Teologic	Non-stop
51.	Statia Cotnari	Non-stop
52.	Pacurari 2 - Statie Munca Invalizilor	Non-stop
53.	Piata Unirii	Non-stop
54.	Podu Ros 2 - Alpha Bank	Non-stop
55.	Tatarasi 1	Non-stop
56.	Copou - Triumf	Non-stop
57.	Class Residence Miroslava	Non-stop

58.	Petru Poni 2	Non-stop
59.	Vama Bazar	Non-stop
60.	Fabrica de tigarete - Octav Bancila	Non-stop
61.	Vama II	Non-stop
62.	Bucegi	Non-stop
63.	OMV Pacurari	Non-stop
64.	Capat Miroszlava	Non-stop
65.	Egros2 spre Podu Ros	Non-stop
66.	Astoria	Non-stop
67.	Lidl Ciurea	Non-stop
68.	Independentei 1	Non-stop
69.	Hanul 3 Sarmale	Non-stop
70.	Alexandru cel Bun	Non-stop
71.	Podu Ros 1	Non-stop
72.	Tudor Vladimirescu - T17	Non-stop
73.	Policlinica recuperare	Non-stop
74.	Sala Polivalenta 2	Non-stop
75.	Depozit	Non-stop
76.	Copou - Rond Vechi	Non-stop
77.	Spitalul Sf Maria - LIDL	Non-stop
78.	Podul de piatra 2	Non-stop
79.	Agronomie - Copou	Non-stop
80.	Zimbru - Dacia	Non-stop
81.	Mircea cel Batran	Non-stop
82.	Copou 2 - Fornetti	Non-stop
83.	Alexandru Rond 28	Non-stop
84.	Raiffeisen - Stefan cel Mare	Non-stop
85.	Granit - Pod Socola	Non-stop
86.	Nicolina 1	Non-stop
87.	Centrofarm	Non-stop
88.	Targu Cucu	Non-stop
89.	Rond 28 - 2	Non-stop
90.	Statie RATP CUG-SELGROS	Non-stop
91.	Tesatura 2	Non-stop
92.	Statia Padurii	Non-stop
93.	Mc Donalds	Non-stop
94.	Liceul CUG - Brutarie	Non-stop
95.	Pasapoarte	Non-stop
96.	Sg. Grigore Ioan	Non-stop
97.	Liceul CUG	Non-stop
98.	OMV Bucium	Non-stop
99.	Expo Mobila	Non-stop
100.	Rond Agronomie	Non-stop
101.	Familial	Non-stop
102.	George Cosbuc	Non-stop
103.	Lunca Cetatuii 2	Non-stop
104.	Pacurari 1 - Moara de Foc	Non-stop

105.	Piata Chirila - Tatarasi	Non-stop
106.	Tatarasi 3 - Doi Baieti	Non-stop
107.	Tatarasi 2 - Farmacie	Non-stop
108.	Metalurgie	Non-stop
109.	Nicolina 2 - Biserica Catolica	Non-stop
110.	Continental - Poitiers	Non-stop
111.	Capat Tomesti	Non-stop
112.	Spitalul Sf Maria	Non-stop
113.	Statia Columnei	Non-stop
114.	Moldova Mall	Non-stop
115.	Piata Mihai Eminescu	Non-stop
116.	Sectia 1 Socar	Non-stop
117.	Hotel Moldova	Non-stop
118.	Blocuri Cetatuia	Non-stop
119.	Veronica Micle	Non-stop
120.	Dedeman Socola	Non-stop
121.	Seminarul Teologic 2	Non-stop
122.	Gara internationala	Non-stop
123.	Piata Alexandru cel Bun	Non-stop
124.	Podul de fier 2	Non-stop
125.	Podu Ros 3	Non-stop
126.	Bacinski	Non-stop
127.	Vama - Racemi	Non-stop
128.	Bucium Rond	Non-stop
129.	Piata Nicolina	Non-stop
130.	Rond Pacurari	Non-stop
131.	Filarmonica	Non-stop
132.	Bicaz - Dacia	Non-stop
133.	Rond Cug - TEHNOPOLIS	Non-stop
134.	Rond Dancu	Non-stop
135.	Rond Canta	Non-stop
136.	Ciurea - capat linie	Non-stop
137.	Tomesti	Non-stop

No.	Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate	Sume totale anuale	Document justificativ necesar
		(abonamente/ calătorii vândute)		(lei/ unitate)- (tarif cu TVA)	(lei)	
	1	2	3	4	(5)=(3)x(4)*12 LUNI	6
1	Persoane cu handicap grav si accentuat, precum si însoțitorii acestora	gratuitate	130	150	234.000	
2	Persoane cu handicap grav si accentuat, precum si însoțitorii acestora	gratuitate	0	200	0	
3	Veterani de razboi si vaduve de razboi	gratuitate	0	150	0	
4	Veterani de razboi si vaduve de razboi	gratuitate	5	200	12.000	
5	Eroi, martiri si revolutionari din Decembrie 1989	gratuitate	10	150	18.000	
6	Eroi, martiri si revolutionari din Decembrie 1989	gratuitate	0	200	0	
7	Donatori de sange o zi	gratuitate	10	12	120	
8	Elevi din invatamantul preuniversitar acreditat / autorizat pe tot parcursul anului calendaristic	gratuitate	0	150	0	
9	Elevi din invatamantul preuniversitar acreditat / autorizat pe tot parcursul anului calendaristic	gratuitate	150	200	360.000	
10	Elevi orfani din invatamantul obligatoriu, profesional si liceal de stat, particular autorizat/acreditat, pe tot parcursul anului calendaristic si studenti orfani inmatriculati la forma de invatament cu frecventa, in institutiile de invatament superior acreditate, in varsta de pana la 26 de ani, pe timpul anului universitar	gratuitate	0	150	0	
11	Elevi orfani din invatamantul obligatoriu, profesional si liceal de stat, particular autorizat/acreditat, pe tot parcursul anului calendaristic si studenti orfani inmatriculati la forma de invatament cu frecventa, in institutiile de invatament superior acreditate, in varsta de pana la 26 de ani, pe timpul anului universitar	gratuitate	0	200	0	
12	Studenti inmatriculati la forma de invatament cu frecventa, in institutiile de invatamant superior acreditate, in varsta de pana la 26 de ani, pe timpul anului universitar	abonament 30 zile , Zona Metropolitana + Municipiul Iasi	50	100	60.000	
13	Persoane pensionare cu vârsta de peste 65 de ani, cu domiciliul in municipiul Iasi, inclusiv persoanele fara venit si care un implinit vârsta de pensionare prevazuta de lege si persoane pensionare cu vârsta de până la 65 de ani a căror pensii sunt mai mici decât salariul minim brut pe tară garantat	8 tichete * 2 calatorii /luna	0	96	0	
	TOTAL				684.120	

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 calatori prin curse regulate, pe fiecare categorie de mijloc de transport se face pe baza consumurilor de combustibili, de lubrifianti, materiale și piese de schimb a cheltuielilor de intretinere-reparatii, asigurari si alte prestari servicii pentru transportul public, cheltuieli cu alte impozite, taxe si varsaminte asimilate, a cheltuielilor cu munca vie, precum si alte cheltuieli de exploatare aferente transportului public local de călători.

Auditul tehnico-economic poate face propuneri Autoritatii contractante privind adoptarea unei metode de gestiune si repartizare a costurilor mai potrivita, in vederea cresterii eficientei operatorului.

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

- i. Activitatile sunt aprobate de Municipiul Iasi reprezentat de catre Adunarea Generala a Actionarilor a Operatorului
- ii. Activitatile respecta legislatia respectivului domeniu de activitate
- iii. Activitatile respective își acopera in intregime costurile din veniturile colectate
- iv. Activitatile nu afecteaza in niciun fel prestarea serviciului de transport public local
- v. Activitatile respecta concurenta

Toate inregistrarile contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport si a compensatiei pentru obligatia de serviciu public si conditia de la punctul iii pentru alte activitati.

Nu vor fi alocate serviciilor PSO urmatoarele cheltuieli: deprecieri, provizioane, amenzi sau penalitati,, sau alte costuri neprevazute.

Operatorul va proceda la inregistrari contabile separate pentru activitatile si serviciile care fac obiectul desfasurarii contractului de servicii de transport public local, pentru fiecare contract în parte, precum si pentru alte activitati si servicii care genereaza costuri sau venituri indirecte si nu sunt asociate serviciului de transport, in functie de legile contabile si fiscale in vigoare.

Principiile privind evidenta contabila separata pentru costurile eligibile inregistrate sunt:

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

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

i. Costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale și servicii efectuate de terti care au legatură 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.

Chei de alocare ce pot fi folosite pentru 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 pot repartiza pe moduri direct proporțional cu parcul de vehicule în exploatare.

- Defalcarea cheltuielilor diverse de exploatare, administrative și a celor pentru servicii-suport se poate face funcție de numărul de kilometri realizați în cursul lunii de referință și capacitatea medie de transport a secției (unde capacitatea de transport a fiecărui tip de mijloc de transport reprezintă numărul mediu de călători estimați a fi transportați, asimilat numărului de locuri dintr-un mijloc de transport) după formula:

- Cheltuielile administrative (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc) și cele pentru servicii-suport (exploatare-dirijare, siguranța circulației, activitatea de vânzare a legitimațiilor de călătorie, paza, etc.) proporțional cu volumul cheltuielilor de personal.

- cheltuielile administrative și cele pentru servicii-suport între activitățile eligibile și cele ne-eligibile pentru compensații, se pot repartiza 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 cota 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.

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.

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) Situațiile financiare anuale,
- b) Raportul de gestiune al administratorilor,
- c) Raportul auditorului 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 facute 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 baza prevederilor Acordului de Finanțare / Imprumut / etc. și în baza Ordonanței Guvernului nr. 198/2005 privind crearea, furnizarea și utilizarea Fondului de Intretinere, înlocuirea și dezvoltarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii serviciilor publice care beneficiază de finanțare din partea UE.

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

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

Anexa 17 – Estimarea anuala a compensatiei
Calculul compensatiei pentru prestarea serviciilor
de transport public în perioada 2023-2024

2023

Concept	Municipiul Iasi	UAT Aroneanu	UAT Barnova	UAT Ciurea	UAT Holboca	UAT Miroslava	UAT Porpican	UAT Rediu	UAT Tomesti	UAT Tutora	UAT Valea Lupului
(Km)Număr total de vehicul*kilometri efectuați	12.461.595	118.005	106.142	139.255	91.761	198.914	98.076	108.405	221.818	93.951	86.122
Tramvai	4.447.467										
Autobuz electric											
Autobuz	8.014.128	118.005	106.142	139.255	91.761	198.914	98.076	108.405	221.818	93.951	86.122
(c unitar)Cost unitar per kilometru											
Tramvai	18,32										
Autobuz electric	10,15										
Autobuz	10,70	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69	7,69
(Ch)Cheltuieli Totale pentru PSO (Veh*Km efectuați x c unitar pe Km)	167.203.411	907.455	816.232	1.070.871	705.642	1.529.645	754.201	833.634	1.705.780	722.483	662.276
Tramvai	81.469.286										
Autobuz electric											
Autobuz	85.734.125	907.455	816.232	1.070.871	705.642	1.529.645	754.201	833.634	1.705.780	722.483	662.276
(Pr)Profit rezonabil (6.69 % la total cheltuieli pentru Planul de Transport PSO)	11.185.908	60.709	54.606	71.641	47.207	102.333	50.456	55.770	114.117	48.334	44.306
(V) Total venituri lunare pentru servicii de transport public	123.350.463	692.768	341.037	789.134	1.052.797	136.208	951.318	649.852	550.246	354.617	759.993
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	44.361.715	20.528	35.757	88.454	73.657	124.328	39.438	38.512	68.326	9.977	63.993
Diferente de tarif cuvenite operatorului	78.562.698	660.360	293.400	688.800	967.260	0	900.000	599.460	470.040	332.760	684.120
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	426.050	11.880	11.880	11.880	11.880	11.880	11.880	11.880	11.880	11.880	11.880
(C)Compensația (conform contract) (Ch+Pr-V)	55.038.857	275.396	529.801	353.378	-299.947	1.495.770	-146.662	239.552	1.269.651	416.200	-53.411
Compensație per total vehicul*kilometri efectuați	4,42	2,33	4,99	2,54	-3,27	7,52	-1,50	2,21	5,72	4,43	-0,62
Venituri 50 % + 100% conform Anexei 13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
(C)Compensația (conform contract) dupa deducerea valorii km aferenti curse efectuate partial fara culpa operator	55.038.857	275.396	529.801	353.378	-299.947	1.495.770	-146.662	239.552	1.269.651	416.200	-53.411
*valori în RON, fără TVA.											
Compensatie lunara	4.586.571	22.950	44.150	29.448	-24.996	124.647	-12.222	19.963	105.804	34.683	-4.451

cluj 7.07 iar Craiova 9.85 lei /km, medie 8.46 lei /km *crestere 20% - 10.15 lei /km

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

Principii

- 1) Prezenta metodologie definește principalii parametri care determină performanța Operatorului în cadrul Programului de Transport.
- 2) AMTPI va monitoriza, evalua și înregistra prestația Operatorului în cadrul Programului de Transport prin mecanismul următor:
 - a) Sistem Automat de Management și Control al Serviciilor de Transport .
 - b) Sondaje complete efectuate în mod regulat referitor la calitatea serviciilor. Autoritatea contractantă va elabora și implementa sondaje de control periodice privind serviciul de transport public, prin care se vor aduna informațiile necesare pentru monitorizarea și evaluarea Programului de Transport.
- 3) Baza de date SIT conține următoarele specificații privind liniile de transport public, prin care este controlată prestarea Programului de Transport:
 - a) Descrierea traseelor, cu stațiile de plecare, intermediare și terminus, pe fiecare direcție de circulație.
 - b) Toate vehiculele care circulă pe trasee.
 - c) Orarul fiecărui vehicul în stația de plecare, în stațiile intermediare și în stația terminus pe linia stabilită.
 - d) Conformitatea cu orarul traseului, incluzând toate indicațiile prin intermediul SIT, atunci când este funcțional, apariția unor anomalii în orarul vehiculului, în baza determinării prin GPS a locației sale de-a lungul traseului și confirmă faptul că poziția sa este în conformitate cu acest orar programat.
 - e) Vehicul*Kilometri realizat (zilnic, lunar sau anual).
- 4) Raportarea și evaluarea prestării Programului de Transport se face prin intermediul indicatorilor prevăzuți în Anexa 11 a prezentului contract.
- 5) Vor fi considerate plangeri nefundamentate, acelea în care sunt prezentate aspecte integral neimputabile Operatorului.
- 6) Indicatorii de raportare a prestării Programului de Transport

Indicatorii - cheie pentru raportarea prestării Programului de Transport sunt cursele și categoria parcursului în kilometri. Cursele sunt evaluate după cum urmează:

I. Curse regulate.

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

În baza evaluării călătoriei prin intermediul indicatorilor prevăzuți la punctul 6 din prezenta Anexă și criteriilor din cadrul acestei metode, se stabilește categoria traseului în kilometri.

Îi este permis Operatorului să parcurgă un kilometraj suplimentar care intră în categoria de traseu suplimentar, ce nu se încadrează în Programul de transport, atunci când se înlocuiesc alte Linii sau datorită prelungirii liniilor existente pentru motive obiective, sau curse ce sunt întreprinse în afara planului stabilit de-a lungul unei linii din cauza fluxului crescut de călători datorat unor evenimente speciale

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.
 - i) 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.
 - ii) Plecare dintr-o stație sau un punct de schimb inițiale, cu o întârziere de până la 5 (cinci) minute pentru liniile urbane și până la 10 (zece) minute pentru liniile suburbane din programul aprobat, care este compensată până ajunge la jumătatea traseului.
 - iii) Urmând instrucțiunile furnizate de o persoană desemnată de către AMTPI 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).
 - iv) În cazul în care apare o abatere de la traseu printr-un ordin, coordonat cu AMTPI.
 - v) În caz de defectare a serverului central al SIT, cu excepția cazurilor ce nu sunt controlate de către AMTPI.

II. O cursă neregulată din culpa Operatorului este o cursă care se efectuează, însă:

- a) Nu respectă orarul traseului și se abate de la orele controlate din Orarul Traseului, cu abatere mai mare decât marja admisă în conformitate cu punctul b, i) 1,2,3 și 4.

- b) Cu o abatere de la traseu, fără omiterea vreunei stații, dar fără un ordin coordonat cu AMTPIa sau cu o persoană desemnată de către AMTPI sau
- c) Cu un interval de timp perturbat (stabilit la pct. b.4) între vehiculele de pe o linie (în circulația "Grupului"). Circulația simultană a mai mult de 2 (două) vehiculele pe una și aceeași linie de la plecarea la prima stație de pe traseu până la 1 (una) sau mai multe stații.
- d) În toate celelalte cazuri datorate culpei Operatorului.

III.O cursă neregulată fără culpa Operatorului este considerată astfel în următoarele cazuri:

- a) La încălcarea Orarului Traseului planificat și o abatere de la orarul controlat din Orarul Traseului peste limita admisă conform punctului b,i) 1,2,3 și 4 din prezenta anexă, datorită unuia dintre motivele indicate în clauza IV de la punctul a) la h) sau Clauza V de la punctul o) la h).
- b) La încălcarea Orarului Traseului la schimbarea vehiculului cu până la 6 (șase) minute în urmă față de orar de la ora de sosire a vehiculului ce îl înlocuiește. Introducerea unui vehicul pe o linie ce înregistrează o întârziere de mai mult de 6 (șase) minute se efectuează cu permisiunea acordată de către AMTPI sau de către o persoană desemnată de către AMTPI.

IV.O cursă neefectuată fără culpa Operatorului este o călătorie care nu a putut fi efectuată de către Operator pentru unul din următoarele motive enumerate în mod exhaustiv:

- a) Impedimente în trafic datorate traficului intens, care au făcut imposibilă prestarea serviciului de transport planificat conform orarului.
- b) Semafoare nefuncționale și semafoare cu regim special de funcționare.
- c) Drumuri necurățate de zăpadă și/sau cu polei.
- d) Suprafața drumului este într-o stare proastă, împiedicând circulația transportul public urban în condițiile tehnice, de siguranță și de confort stabilite.
- e) Zone inundate.
- f) Mitinguri, manifestări, precum și evenimente permise și/sau efectuate printr-un ordin al Municipiului.
- g) Ca urmare a comunicării: pentru a asigura regularitatea, perioadele de standby pentru includerea în Orarul Itinerariului, dar fără a depăși durata călătoriei, pauze conform orarului, numai după informarea și sub coordonarea municipalității sau a unei persoane desemnate de către AMTPI.

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

- a) Accident de circulație rutier fără culpa Operatorului împiedicând astfel circulația.

- b) Accidente de circulație rutiere, cu îngreunarea sau împiedicarea circulației.
- c) Un vehicul oprit sau parcat în mod necorespunzător, pe traseul de deplasare alocat în mod normal transporturi public urban, împiedicând astfel circulația.
- d) Lucrări de reparații în regim de urgență fără ordin din partea municipalității.
- e) Actele de vandalism într-un vehicul al Operatorului, în cazul în care Operatorul a informat persoana desemnată de către AMTPI în termen de 60 de minute.
- f) Călători pentru care s-a solicitat intervenția echipajelor de urgență.
- g) La evenimente aflate sub jurisdicția Ministerului de Interne – incendiu, obiecte suspecte, investigații, etc.
- h) În circulația simultană într-un "Grup" de mai mult de 2 vehicule pe una și aceeași linie la plecarea din stația inițială de pe traseu, cu o diferență de până la 1 (un) minut, conform datelor furnizate de SIT, pentru al treilea vehiculului. Cursa fiecărui vehicul consecutiv este evaluată ca fiind o cursă neefectuată fără a se datora culpei Operatorului.
- i) Impedimente în trafic datorate fluxului de trafic intens, ceea ce duce la nerespectarea orarului așa cum este indicat în Planul de Transport .
- j) Semafoare nefuncționale de-a lungul traseelor .
- k) Drumuri de-a lungul traseelor care nu au fost curățate de zăpadă și/sau cu polei.
- l) Starea proastă a suprafeței drumului de-a lungul traseelor, care îngreunează sau face circulația vehiculelor imposibilă.
- m) Zone inundate de-a lungul traseelor .
- n) Mitingurile, marșurile, precum și evenimentele permise și/sau organizate printr-un ordin al municipalității.

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

- i) vehiculul a început să circule cu un dispozitiv de bord nefuncțional sau nu sunt luate măsuri de către Operator pentru asigurarea funcționării dispozitivului de bord al vehiculului.
- ii) La o abatere completă de la traseu, fără a opri la mai multe stații decât cele desemnate deja, netransportarea călătorilor fără ordin din partea municipalității sau a unei persoane desemnate de către AMTPI, înregistrate de SIT sau prin rapoarte oficiale ale organismelor de control.

- iii) La deteriorarea deliberată a dispozitivelor de la bord (atunci când s-au luat măsuri de împiedicare a intervenției șoferilor). După un accident de circulație rutier între două vehicule ale Operatorului în cazul vehiculului responsabil de accident.

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		Nu se aplica.
Curse neregulate din culpa Operatorului.	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km. Operator plătit numai până la nivelul maxim, prevăzut în Anexa 12, indicatorul 1.		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.
Curse neregulate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		Nu se aplica.
Curse neefectuate din culpa Operatorului	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 1.
Curse neefectuate din culpa Operatorului, pe același traseu pentru mai mult de 24 de ore	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 12, indicatorul 2.
Curse neefectuate fără a se datora culpei Operatorului	Plată de 100% din lungimea în kilometri relevanți ai cursei, în conformitate cu prețul unitar per km		Nu se aplica.
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		Nu se aplica.
TOTAL			

Până la punerea în funcție a unui Sistem automat de management al traficului, evaluarea modului de realizare a Programului de Transport al Operatorului se va realiza în modul următor:

a. Verificarea prin sondaj a ieșirilor și intrărilor programate din /în depouri/autobaze, pentru conformitatea parcului circulant realizat cu cel programat și raportat.

b. Verificarea prin sondaj a modului de confirmare a curselor la capetele de linii.

c. Verificarea prin sondaj a plecărilor ritmice în traseu (evitarea circulației ”în pachete” de vehicule).

d. Verificarea prin sondaj a aderenței prestației efective la Programul de transport în stațiile de plecare, intermediare și terminus, în conformitate cu orarele afișate și asumate de către Operator.

e. Verificarea prin sondaj a ieșirilor neprogramate din traseu.

f. Evaluarea și analiza incidentelor în trafic, pe teren și cât mai repede față de momentul producerii lor, pentru stabilirea responsabilităților și a consecințelor asupra formulelor de plată a Operatorului pentru prestația efectiv realizată.

g. Monitorizarea permanentă a funcționalității semafoarelor din intersecțiile străbătute de traseele transportului public, sau care sunt situate în afara traseelor, dar influențează relevant circulația în acele intersecții și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.

h. Monitorizarea permanentă a stării infrastructurii rutiere (zăpadă, polei, avarii la rețelele urbane, lucrări accidentale și neprevăzute, etc) utilizate de către transportul public și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.

i. Confruntarea și medierea rapoartelor Operatorului cu cele ale Autorității contractante se va realiza în primele 10 zile de la depunerea primelor. În cazul menținerii diferențelor, sumele în dispută vor fi depuse de către Autoritate într-un cont separat și blocat până la primirea concluziilor unui audit independent realizat cel târziu odată la 6 luni.