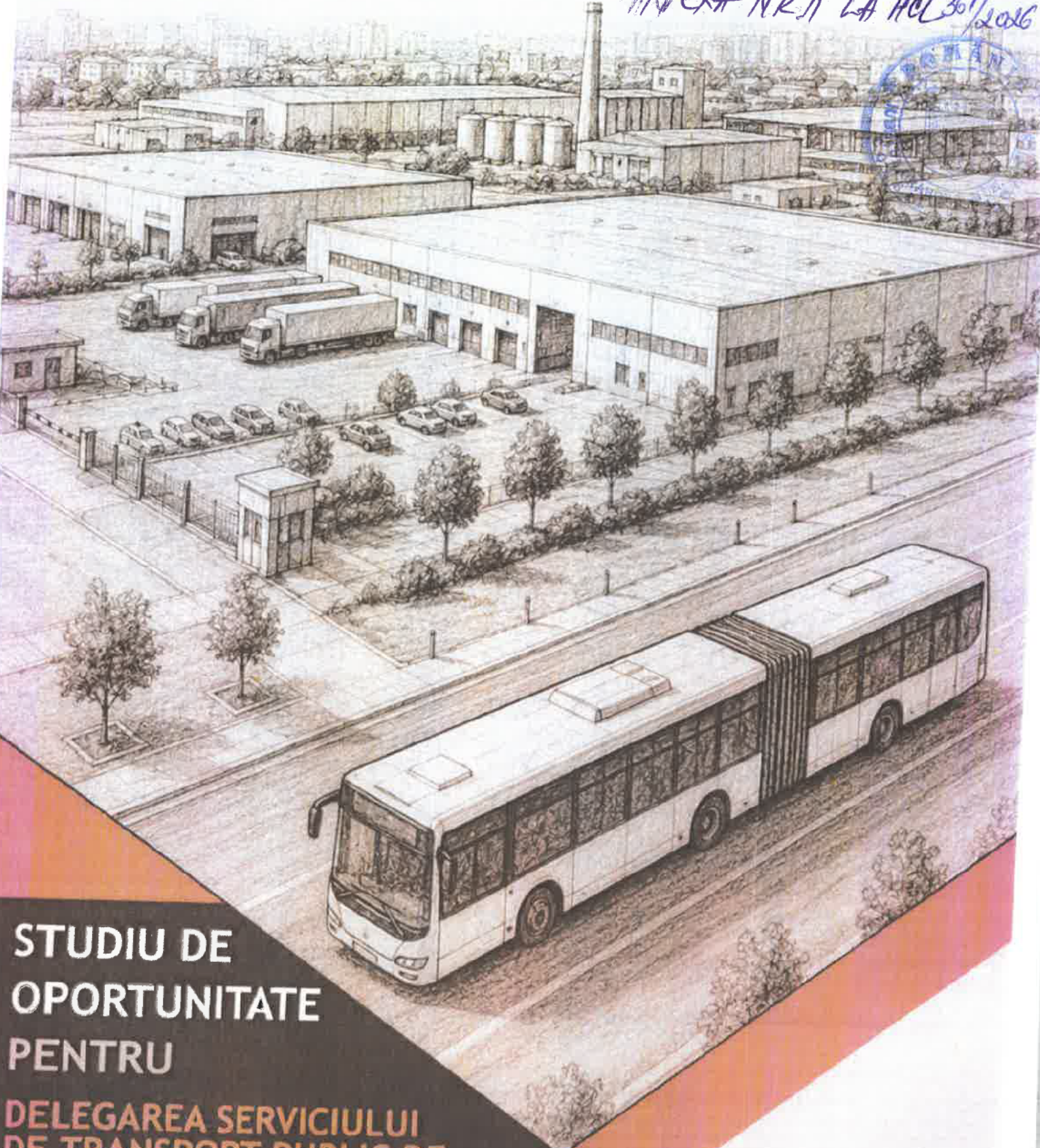


ANEXA NR. 1 LA HCL 361/2026



STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU

DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI PE RAZA UAT-URILOR MEMBRE ALE ADI

TRANSPORT PUBLIC PLOIEȘTI - ARICEȘTII RAHTIVANI



FIP CONSULTING
LINKING OPPORTUNITIES

2026.

Studiu de oportunitate pentru delegarea serviciului de transport public de călători pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani”

SC FIP CONSULTING SRL

Radu Andronic

Reprezentant legal



Informații
despre livrabil

Versiune finală pentru
comentariile Beneficiarului

21.08.2026

Versiune finală după
comentariile Beneficiarului

25.08.2026

Disclaimer

Acest document a fost elaborat de FIP CONSULTING SRL pentru a fi utilizat numai de către Client, conform principiilor de consultanță general acceptate, a bugetului și a termenilor de referință în legătură cu care s-a ajuns la un acord între FIP CONSULTING și Client. Nicio terță parte nu poate utiliza în scop comercial informații, date și analize din acest document fără un acord scris expres acordat anterior de către Client și de către FIP CONSULTING SRL. Acordul FIP Consulting este obligatoriu pentru informațiile și datele cu caracter conceptual, strategic, design, modul de structurare și prezentare, precum și conceptele de inovare în mobilitate urbană și transporturi. Preluarea acestora de către terțe părți poate constitui concurență neloială, astfel cum a fost prevăzută de Art. 2 din Legea 11/1991, în sensul că poate produce pagube constând în restrângerea elementelor de unicitate și avantaj competitiv. Copierea sau folosirea informațiilor incluse în acest raport în oricare alte scopuri decât cele prevăzute în Contract se pedepsește conform legilor internaționale în vigoare.

Studiu de Oportunitate privind delegarea serviciului de transport ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani

Cuprins

1	Informații generale	1
1.1	Titlul lucrării	1
1.2	Beneficiarul investiției	1
1.3	Elaboratorul studiului de oportunitate	1
1.4	Listă abrevieri	2
1.5	Referințe legale	4
1.6	Scopul și rolul documentației	5
2	Situația existentă	7
2.1	Prezentarea localității	7
2.1.1	Amplasament.....	7
2.1.2	Populație și demografie	9
2.1.3	Zone de generare și atracție a deplasărilor	14
2.1.4	Transportul rutier	20
2.1.5	Transportul feroviar.....	27
2.1.6	Transportul aerian.....	28
2.2	Transportul public de persoane.....	29
2.2.1	Prestarea serviciului	29
2.2.2	Constrângeri de ordin tehnic	30
3	Scenarii alternative privind delegarea serviciului	31
3.1	Scenarii alternative de delegare.....	32
3.1.1	Scenariul 1 - Gestiunea directă.....	32
3.1.2	Scenariul 2 - Gestiunea delegată.....	33
3.2	Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime	34
3.2.1	Criteriul administrativ și procedural.....	35
3.2.2	Criteriul economico-financiar	42
3.2.3	Criteriul de acces la finanțare europeană	44
3.2.4	Criteriul social	44
3.2.5	Criteriul de mediu (nivel CO ²)	47
3.3	Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare.....	48
4	Recomandări privind implementarea soluției recomandate	50
4.1	Aria teritorială	50
4.2	Durata contractului.....	50
4.3	Obligația de serviciu public de transport.....	52



4.4	Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului	52
4.5	Elemente de ordin juridic, procedural.....	52
4.5.1	Modul de calcul al redevenței	54
4.5.2	Modul de calcul al compensației	55
4.5.3	Mărimea (nivelul) profitului rezonabil.....	56
4.5.4	Categorii de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități	56
4.5.5	Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse.....	57
4.6	Trasee propuse	59
4.7	Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public.....	62
5	Concluzii.....	65
Anexa 1	Programul de transport public propus.....	66

Listă figuri

Figură 2-1	Încadrarea ariei de studiu pe cele 2 nivele	7
Figură 2-2	Densitatea populației pe km ²	8
Figură 2-3	Evoluția populației în ultimii 10 ani pentru UAT-urile membre ale ADI "Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani"	9
Figură 2-4	Piramida populației în ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani (stânga municipiul Ploiești, dreapta Ariceștii Rahtivani).....	10
Figură 2-5	Funcționalitatea terenurilor	13
Figură 2-6	Salariați conform ITM	15
Figură 2-7	Ponderea numărului de firme active și a numărului de salariați pe domenii economice	16
Figură 2-8	Evoluția numărului de salariați și șomeri în aria de studiu	17
Figură 2-9	Evoluția populației școlare în ultimii 10 ani în aria de studiu.....	18
Figură 2-10	Rețeaua de drumuri și circulații	19
Figură 2-11	Rețeaua TEN-T Națională	20
Figură 2-12	Accesibilitate rutieră	23
Figură 2-13	Evoluția accidentelor în ultimii 10 ani	24
Figură 2-14	Gravitatea accidentelor rutiere.....	26
Figură 2-15	Organigrama societății de transport public Transport Public Express S.A. Ploiești	29
Figură 4-1	Liniile și stațiile de transport public propuse.....	61

Listă tabele

Tabel 2-1	Indicatori demografici I pentru anul 2026	11
-----------	---	----



Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2026.....	11
Tabel 2-3 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală	21
Tabel 2-4 Cauza principală a accidentelor rutiere din ultimii 10 ani în aria de studiu	25
Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural.....	35
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifare, cost/km)	42
Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană.....	44
Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)	44
Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO ²)	47
Tabel 4-1 Tarife propuse	57
Tabel 4-2 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători	62



1 Informații generale

1.1 Titlul lucrării

Studiu de oportunitate pentru delegarea serviciului de transport public de călători pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani”

1.2 Beneficiarul investiției

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești-Ariceștii Rahtivani”, având ca membre Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani.

Date de contact a ADI-ului:

- Adresă: Piața Eroilor, nr. 1 A, etaj 7, camera 714, Municipiul Ploiești, Județul Prahova

1.3 Elaboratorul studiului de oportunitate

Studiul de oportunitate a fost elaborat de către societatea FIP Consulting SRL, companie de consultanță în domeniul mobilității urbane și a dezvoltării sistemelor de transport public ecologice.

Date de contact:

- Adresa: Str. Cluceru Udricani, nr.20, Sector 3, București
- Website: www.fipconsulting.ro

1.4 Listă abrevieri

Ajutor de Stat	Un avantaj conferit în mod selectiv întreprinderilor de către autoritățile publice
Asociație de Dezvoltare	Asocierea a Autorităților <i>Locale</i> în scopul furnizării de servicii integrate de transport public local pe întreg teritoriul administrativ al tuturor autorităților membre ale asociației.
Atribuire Directă	Procedura de atribuire a contractului prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciilor de Transport Public Local/ Metropolitan unui Operator, fără licitație publică, în conformitate cu Articolul 30 alineatul (6) din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local.
Autoritatea Contractantă	Autoritatea competentă (<i>Autoritate Locală</i> sau o <i>Asociație de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public</i>) care are competența legală de a atribui serviciul de Transport Public în <i>Gestiune directă</i> sau <i>Gestiune delegată</i> , precum și capacitatea de a concesiona infrastructura aferentă.
Bunuri de Preluare	Bunurile utilizate la asumarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> cu privire la care <i>Operatorul</i> va avea dreptul de a achiziționa active, plătiind <i>Autorității Contractante</i> un preț egal cu valoarea reziduală a activelor la încetarea contractului.
Bunuri Proprii	Bunurile proprii sunt activele exclusiv bunurile preluate, care au fost deținute în proprietate de <i>Operator</i> și au fost utilizate la executarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> . Bunurile proprii rămân în proprietatea <i>Operatorului</i> , după încetarea <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Bunuri de Retur	Activele utilizate în prestarea <i>Obligației de Serviciu Public</i> , care vor fi returnate de drept, gratuit și libere de sarcini <i>Autorității Contractante</i> la finele contractului. Aceste active sunt activele puse la dispoziție operatorului de <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Compartiment Specializat	O structură din cadrul <i>Autorității Locale</i> , fără personalitate juridică, care are dreptul de a acționa prin <i>Gestiune Directă</i> , în calitate de <i>Operator</i> al <i>Autorității Locale</i> .
Companie Municipală	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, asupra căreia <i>Autoritatea Contractantă</i> exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriului sau compartiment și care are toate obligațiile legale decurgând din acest fapt. <i>Autoritatea Contractantă</i> este acționar unic sau acționar majoritar într-o astfel de companie.
Compensație pentru Serviciu Public	Se referă la toate beneficiile, în special financiare, acordate direct sau indirect de o <i>Autoritate Contractantă</i> din fonduri publice în perioada de implementare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu acea perioadă.
Concesiune	Acordarea Dreptului de utilizare cu privire la un activ deținut de către <i>Autoritatea Contractantă</i> , astfel cum este prevăzut în cadrul <i>Contractului de Servicii Publice</i> .
Gestiune Delegată	Modalitatea de gestiune în care <i>Autoritatea Locală</i> transferă unuia sau mai multor operatori de transport toate sarcinile privind



	furnizarea/prestarea serviciilor de transport public pe baza unui contract de delegare a gestiunii.
Gestiune Directă	Modalitatea de gestiune în care Autoritatea își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin potrivit legii cu privire la furnizarea serviciului de transport public prin utilizarea propriilor sale resurse și în cadrul propriilor structuri.
Notificare privind ajutoare de stat	Obligația de a informa Comisia Europeană cu privire la intenția de a acorda Ajutor de Stat în sensul Articolului 108 (3) al TFUE.
Obligație de Serviciu Public	Obligația de serviciu public reprezintă o obligație pe care un anumit operator nu și-ar asuma-o (sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții) fără remunerație suplimentară, dacă ar ține seama de propriul său interes comercial, și care trebuie să fie asumată din perspectiva autorităților publice din motive de interes public. Operatorul își asumă această obligație (voluntar sau obligatoriu) în schimbul unei anumite compensații, pentru acoperirea pierderii pe care o suportă cu prestarea obligațiilor de serviciu public.
Operator	Înseamnă entitatea căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> într-o anumită zonă teritorial-administrativă, și care poate fi un <i>Compartiment Specializat</i> , un <i>Operator Intern</i> sau un <i>Operator Extern</i> .
Operator Extern	Operatorul care nu este definit ca fiind <i>Operator Intern</i> al <i>Autorității Contractante</i> . Acesta poate fi un <i>Operator Privat</i> sau o <i>Companie Municipală</i> care are dreptul de a participa la licitații deschise.
Operator Intern	O <i>Companie Municipală</i> căreia i se atribuie direct dreptul de a furniza servicii de Transport Public de către <i>Autoritatea Contractantă</i> .
Operator Privat	O societate comercială - cu răspundere limitată sau pe acțiuni, căreia o <i>Autoritate Contractantă</i> îi acordă dreptul de a presta servicii de <i>Transport Public</i> pe teritoriul unei anumite unități administrative.
Procedură Competitivă	Metoda prin care <i>Autoritatea Contractantă</i> delegă gestiunea serviciului de Transport Public Local/ Metropolitan unui <i>Operator</i> , prin licitație, în conformitate cu prevederile art. 29 (8) din Legea nr. 51/2006 și cu alte dispoziții legale aplicabile. Această lege este în prezent în curs de revizuire.
Redevențe	În schimbul dreptului și obligației de a exploata bunuri date în concesiune, <i>Operatorul</i> poate plăti o redevență către <i>Autoritatea Contractantă</i> , calculată anual în conformitate cu prevederile contractului de concesiune sau ale Contractului de Servicii Publice. Acest cost este eligibil a fi inclus în calculul compensației.
Regie Autonomă	O Entitate Publică existentă, înființată de o <i>Autoritate Locală</i> în scopul furnizării de servicii de <i>Transport Public Local</i> prin <i>Gestiune directă</i> .
Serviciu de Interes Economic General	Activitățile economice identificate ca fiind de o importanță deosebită pentru cetățeni și care nu ar fi efectuate (sau ar fi efectuate în alte condiții) în absența oricărei intervenții publice.



Sistem de Transport Public

Ansamblul sistemului tehnologic și operațional de transport aflat în proprietatea publică a unei *Autorități Locale*, care cuprinde infrastructura de transport public, vehiculele de transport public și spațiul fizic utilizat de vehiculele de transport public.

Transport Public

În sensul prezentului document, se referă la transportul public de călători rutier sau pe șine efectuat la Nivel Local (adică pe teritoriul unei *Autorități Locale*) sau la Nivel Metropolitan (adică pe teritoriul unui *Asociații de Dezvoltare Intercomunitară*).

Unitate Administrativă Teritorială (UAT)

Un Oraș, Municipiu, Județ sau Comuna. Acest lucru poate fi, de asemenea, menționată ca *Autoritate Locală*.

1.5 Referințe legale

Referințele legale la nivel european

Aspectele utilizate în cadrul acestui Studiu de oportunitate sunt reglementate la nivel comunitar de următoarele acte normative:

- Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, denumit în continuare "TFUE";
- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport de călători pe calea ferată și rutier și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr 1191/69 și nr 1107/70 (JO L 315/2007), denumit în continuare "Regulamentul (CE) 1370/2007";
- Regulamentul (UE) nr 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului, denumit în continuare "Regulamentul 1303/2013";
- Regulamentul (UE) nr 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 Decembrie 2013, privind Fondul European de Dezvoltare Regională și dispoziții specifice referitoare la investițiile pentru creștere economică și ocuparea forței de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr 1080/2006.

Referințele legale la nivel național

Conținutul prezentului document este reglementat la nivel național de următoarele acte normative:

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;
- Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia;
- Legea nr. 287/2009 privind Codul civil;
- Legea nr. 31/1990 privind societățile;
- Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, actualizată prin Legea 225/2016;
- Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Legea 328/2018 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007

- Ordinul ministrului afacerilor interne și reformei administrative nr 353/2007 de aprobare a normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
- Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordonanța Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996;
- Legea nr.20/2015 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr.21/1996;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Hotărârea Guvernului nr. 93/2016 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020;
- Ordinul 140/2017 privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local.

1.6 Scopul și rolul documentației

Scopul prezentului studiu de oportunitate este acela de a permite luarea unei decizii informate asupra delegării administrării și operării serviciului de transport public în cadrul zonei acoperite de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani”, prin analiza tuturor scenariilor posibile pentru atribuirea contractului de servicii publice prin curse regulate pe raza acestora.

Realizarea studiului de oportunitate a deciziei de delegare reprezintă cerința obligatorie, conform prevederilor legale. Studiul de oportunitate se axează pe analiza elementelor tehnice, juridice și financiare implicite, realizând o evaluare a următoarelor aspecte:

- Aspecte generale;
- Situația existentă;
- Scenarii alternative privind delegarea;
- Scenarii alternative privind dotarea cu mijloace;
- Aspecte de mediu ;
- Aspecte sociale și aspecte instituționale.

Prezentul studiu fundamentează necesitatea și oportunitatea delegării serviciului de transport public local de persoane pe raza administrativ teritorială a UAT-urilor membre ale ADI „Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani” și stabilirea soluțiilor optime de delegare a gestiunii serviciilor.



Autoritățile administrației publice locale au obligația de a stabili și de a aplica strategia pe termen mediu și lung pentru extinderea, dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public județean de persoane prin curse regulate, ținând seama de planurile de urbanism și amenajarea teritoriului, de programele de dezvoltare economico-socială a localităților și de cerințele de transport public local, evoluția acestora, precum și de folosirea mijloacelor de transport cu consumuri energetice reduse și emisii minime de noxe.

Prin realizarea acestui obiectiv, UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară "Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani", urmăresc, în condițiile legii, prin strategiile pe care le va adopta:

- Dezvoltarea și funcționarea pe termen mediu și lung a serviciilor de transport public de persoane în concordanță cu programele de dezvoltare a UAT-urilor membre, precum și a infrastructurii aferente acestuia;
- Satisfacerea în condiții optime a nevoilor populației (principalul client), precum și al instituțiilor publice și agenților economici de pe raza UAT-urilor membre ale ADI "Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani", pe care îi deservește prin serviciile de transport;
- Gestionarea serviciilor de transport public local de persoane pe criterii de competitivitate și eficiență managerială;
- Îmbunătățirea condițiilor de viață ale cetățenilor prin promovarea calității și eficienței transportului public local de persoane;
- Asigurarea capacității suficiente de transport pe rute aglomerate;
- Promovarea reabilitării infrastructurii aferente serviciilor de transport public local de persoane;
- Realizarea unei infrastructuri edilitare moderne printr-un program investițional adecvat, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor;
- Acordarea de facilități unor categorii de persoane, defavorizate din punct de vedere social;
- Menținerea serviciului de transport la indicatorii de performanță propuși.

Analizele efectuate s-au realizat pe baza informațiilor și datelor primite de la Beneficiar și s-au referit în general la:

- Hotărârile Consiliilor locale cu privire la serviciile de transport;
- Date socio-economice.

Și pe baza datelor solicitate de la operatorul de transport S.C. Transport Călători Express S.A. Ploiești, care s-au referit în general la:

- Datele financiare ale companiei;
- Organigrama companiei pentru activitatea de transport public;
- Alte date relevante în ceea ce privește serviciul de transport public.

Informațiile primite au fost considerate ca fiind corecte și asumate, consultantul nerealizând cercetări suplimentare cu privire la aceste date și informații, care stau la baza concluziilor și a propunerilor.

2 Situația existentă

2.1 Prezentarea localității

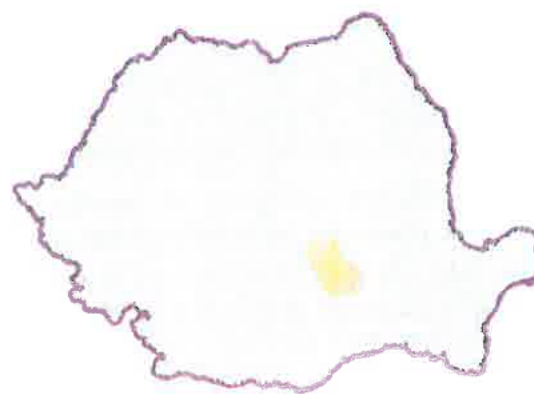
2.1.1 Amplasament

Aria de analiză este reprezentată de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani, formată din Municipiul Ploiești – reședința județului Prahova și principalul pol urban și administrativ, și Comuna Ariceștii Rahtivani, important nod industrial și economic periurban. Teritoriul analizat este situat în partea sudică a României, în Câmpia Ploieștilui, fiind caracterizat printr-un relief predominant de câmpie, favorabil extinderii infrastructurii tehnico-edilitare și dezvoltării rețelelor de transport intercomunitar.

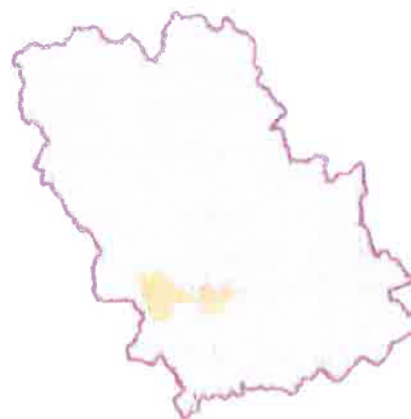
Arealul este străbătut de pârâul Dâmbu și râul Leaot, fiind mărginit de râurile Teleajen și Prahova, elemente hidrografice care au influențat organizarea teritoriului, configurarea zonelor de locuire și a zonelor industriale. Prezența acestor resurse și accesibilitatea terenului au susținut tranziția de la tradiția petrolieră a Ploieștilui către extinderea noilor parcuri industriale și logistice pe teritoriul comunei Ariceștii Rahtivani.

Din punct de vedere al suprafeței, teritoriul cumulat însumează peste 180 km². Această zonă combină un intravilan urban intens consolidat de locuințe și platforme industriale majore, generând un flux zilnic masiv de navetiști și transformând ansamblul într-un pol energetic de atracție a forței de muncă.

Amplasarea teritoriului conferă un potențial ridicat de conectivitate regională, funcționând ca un nod strategic între Capitală și zona nordică a țării. Poziționarea pe axele rutiere și feroviare majore – Autostrada A3, DN1, DN72, Centura de Vest și magistralele feroviare principale – facilitează legături directe cu București, Brașov, Târgoviște și Buzău.



Județul Prahova în România



Aria de studiu în Județul Prahova



Aria de studiu

Figură 2-1 Încadrarea ariei de studiu pe cele 2 nivele



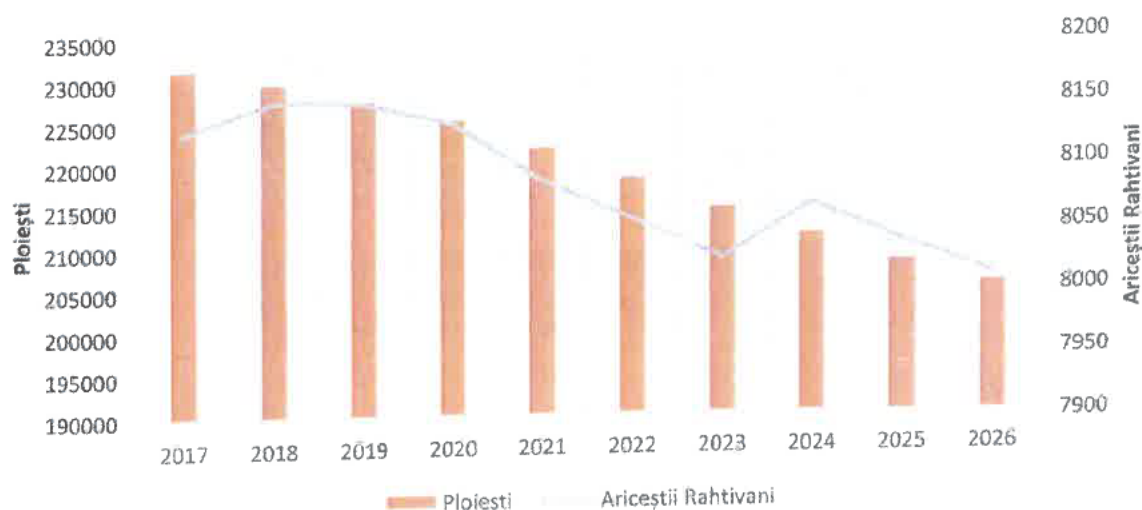
DENSITATEA POPULAȚIEI PE KM²

2.1.2 Populație și demografie

La momentul elaborării prezentului studiu, aria de analiză înregistrează o populație totală de 213.436 locuitori, reprezentând circa 29% din populația județului Prahova, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică.

Analiza evoluției demografice din ultimii 10 ani evidențiază o tendință generală de diminuare a populației, ritmul mediu anual de scădere fiind de 1.32% în municipiul Ploiești și de 0.16% în comuna Ariceștii Rahtivani. Fenomenul este caracteristic majorității municipiilor din România și reflectă procesele de îmbătrânire demografică, migrație și scădere naturală.

Graficul următor ilustrează evoluția populației în perioada analizată.

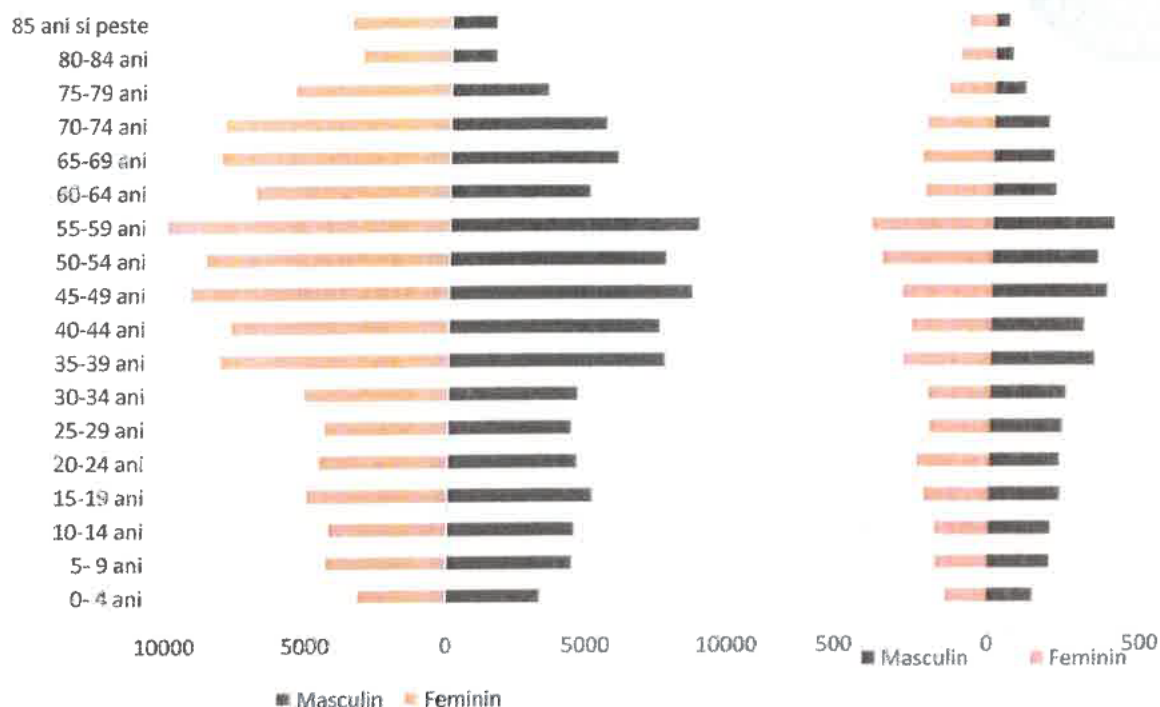


Figură 2-3 Evoluția populației în ultimii 10 ani pentru UAT-urile membre ale ADI "Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani"

Analiza distribuției spațiale a populației evidențiază un contrast vizibil între nucleul urban dens al Municipiului Ploiești și structura dispersată a Comunei Ariceștii Rahtivani, aspect esențial pentru fundamentarea serviciului de transport public. În cadrul municipiului Ploiești se remarcă o concentrare masivă a populației în cartierele de blocuri din zonele de nord, vest și axa centrală, unde densitatea atinge valori maxime, cuprinse între 10.000 și peste 35.000 de locuitori pe kilometru pătrat. Aceste nuclee de densitate ridicată reprezintă principalele bazine de generare a fluxurilor de călători și punctele de origine pentru majoritatea deplasărilor cotidiene. Spre periferia orașului și în zonele de case, densitatea scade treptat la valori medii, în timp ce platformele industriale și logistice din vestul și sudul municipiului prezintă praguri scăzute, sub 2.500 de locuitori pe kilometru pătrat, fiind zone preponderent de atracție a forței de muncă, nu de locuire.

În opoziție, Comuna Ariceștii Rahtivani prezintă o densitate scăzută pe întreaga sa suprafață, încadrată în intervalul de 13,64 - 2.500 locuitori pe kilometru pătrat, caracteristică mediului rural și zonelor industriale extinse. Populația este distribuită fragmentat în vetrele de sat precum Ariceștii Rahtivani, Nedelea, Stoenesti, Târgșoru Nou și Buda, însă teritoriul comunei găzduiește importante parcuri industriale și platforme economice de mari dimensiuni. Această configurație spațială demonstrează o asimetrie clară între zonele rezidențiale de mare densitate din Ploiești și polii industriali din Ariceștii Rahtivani, justificând din plin necesitatea stabilirii unor linii de transport public intercomunitar. Astfel, serviciul unificat are rolul de a conecta eficient bazinele de populare din cartierele aglomerate ale orașului cu zonele de producție și de servicii periurbane, asigurând o mobilitate fluentă și adaptată programului de lucru al navetiștilor.

Efectivul și structura populației



Figură 2-4 Piramida populației în ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani (stânga municipiul Ploiești, dreapta Ariceștii Rahtivani)

Analiza structurii populației pe grupe de vârstă și gen confirmă dinamici specifice între cele două localități, oferind repere clare pentru planificarea serviciului public de transport.

În Municipiul Ploiești se observă o populație aptă de muncă numeroasă, cu ponderi semnificative în grupele de vârstă 35-59 de ani. Categoria 55-59 de ani este cea mai numeroasă, urmată de grupele 45-49 și 50-54 de ani. Totodată, populația vârstnică înregistrează valori ridicate, în special în rândul, fenomen ce indică un nivel crescut de supramortalitate masculină și o speranță de viață mai ridicată în rândul populației feminine. De asemenea, segmentele tinerilor de vârstă școlară și universitară (5-19 ani) însumează efective importante, depășind 13.000-14.000 de persoane pe fiecare categorie de vârstă conexasă.

În Comuna Ariceștii Rahtivani, structura pe vârste reflectă o comunitate mai echilibrată și orientată spre grupa de vârstă aptă de muncă. Categoriile cele mai numeroase sunt concentrate între 45 și 59 de ani, la care se adaugă valori solide în rândul adulților tineri de 35-39 de ani. Spre deosebire de municipiu, grupele de vârstă avansată scad accentuat.

Municipiul Ploiești prezintă un profil demografic mai îmbătrânit comparativ cu restul unităților analizate, înregistrând cea mai mică pondere a populației tinere și cel mai ridicat procent de populație vârstnică. Populația adultă tânără reprezintă 21.19%, în timp ce segmentul adult matur deține o pondere semnificativă, de 39.45%. Acest procent ridicat de seniori impune cerințe specifice pentru rețeaua de transport, precum servicii cu accesibilitate sporită, facilități de gratuitate sau reducere și rute optimizate către unități medicale și administrative.

Ariceștii Rahtivani afișează un profil mai tânăr și activ, având o pondere de 18.59% pentru grupa de tineri și o reprezentare consistentă a populației adulte tinere, de 24.66%. Populația

adultă matură are o pondere similară cu cea din Ploiești însă procentul vârstnicilor este considerabil mai redus, situându-se la doar 17.28%.

Indicatori demografici

Pentru evaluarea profilului demografic al ariei de studiu formată din Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, au fost analizați o serie de indicatori specifici pentru anul 2026, comparați cu valorile înregistrate la nivelul județului Prahova și al României. Această abordare permite evidențierea particularităților demografice ale teritoriului și identificarea implicațiilor acestora asupra necesităților de mobilitate și transport public.

Tabel 2-1 Indicatori demografici I pentru anul 2026

Indicatori demografici	Ploiești	Ariceștii Rahtivani	Prahova	România
Proporția persoanelor de 0 - 14 ani din populație	11.76	13.04	12.41	13.78
Proporția persoanelor de 65 de ani și peste din populație	22.66	17.28	20.46	18.83
Gradul de îmbătrânire a populației	192.72	132.57	164.81	136.64
Raportul de dependență demografică	52.48	43.50	48.96	48.40
Rata de înocuire a forței de muncă	60.98	74.92	69.81	77.49

Structura demografică a ariei de studiu conturează o vulnerabilitate structurală dublă: un deficit de întinerire în nucleul urban și un dezechilibru de dependență în rândul populației. În Ploiești, valoarea critică a gradului de îmbătrânire (aproape dublul populației vârstnice raportat la cea infantilă) indică o contractare accelerată a bazei de consumatori activi de transport pe termen lung și o schimbare a profilului de călător. Transportul urban din municipiu va trebui să prioritizeze accesibilitatea fizică, liniile de conexiune cu infrastructura medicală/socială și politici tarifare protejate pentru categoria seniorilor.

În paralel, rata scăzută de înlocuire a forței de muncă în ambele localități (sub 61% în Ploiești și sub 75% în Ariceștii Rahtivani) semnalează o criză iminentă de ofertă pe piața locală a muncii. În acest context, platformele industriale din Ariceștii Rahtivani nu își vor mai putea recruta personalul exclusiv din proximitate. Transportul public intercomunitar devine un instrument de supraviețuire economică pentru agenții economici din comună, având rolul de a extinde aria de recrutare și de a facilita atragerea zilnică a resursei umane din bazele rezidențiale ale Ploieștiului.

Tabel 2-2 Indicatori demografici II pentru anul 2026

Indicatori demografici	Ploiești	Ariceștii Rahtivani	Prahova	România
Rata natalității	5.03	5.62	5.78	6.73
Rata mortalității (generale)	12.34	14.23	12.89	11.07
Spor natural	-7.31	-8.62	-7.11	-4.34

Dinamica mișcării naturale confirmă o tendință de declin demografic ireversibil pe cale naturală în întreaga arie analizată. Cu un spor natural puternic negativ în ambele unități administrativ-teritoriale (compus dintr-o natalitate extrem de scăzută și o mortalitate ridicată), reținerea și eficientizarea utilizării populației apte de muncă rămâne singura pârghie de susținere a economiei locale.

Deficitul natural accentuat demonstrează că fluxurile de mobilitate nu pot miza pe o creștere organică a numărului de călători. Prin urmare, viitorul serviciu integrat de transport public nu trebuie proiectat pentru a acoperi un volum în expansiune al populației totale, ci pentru a optimiza strict conectivitatea funcțională dintre zonele rezidențiale existente și polii de angajare. Un sistem de transport rapid, previzibil și direct între cele două localități devine factorul esențial pentru reducerea risipirii timpului în trafic și pentru menținerea atractivității economice a întregii regiuni.

Concluzii:

- **Declinați structural și îmbătrânire accelerată:** Ambele localități se confruntă cu un declin demografic ireversibil pe cale naturală, marcat de spor negativ și natalitate scăzută. În Ploiești, gradul ridicat de îmbătrânire mută o parte semnificativă din cererea de transport spre servicii cu accesibilitate sporită, facilități sociale și rute orientate către infrastructura medicală și administrativă.
- **Deficit de forță de muncă:** Rata scăzută de înlocuire a populației active în ambele UAT-uri semnalează o restrângere a resursei umane disponibile. Pentru a susține platformele industriale din Ariceștii Rahtivani, zona economică devine direct dependentă de atragerea și menținerea navetiștilor din Ploiești.
- **Reorientarea rolului transportului public:** În lipsa unei creșteri demografice organice, serviciul unificat de transport nu trebuie dimensionat pentru un volum global în expansiune, ci optimizat strict pe fluxurile existente. Miza principală devine conectivitatea rapidă, predictibilă și directă între cartierele rezidențiale dense ale municipiului și polii de angajare din comună, ca factor esențial de competitivitate economică regională.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Grupele de vârstă privind tinerii și persoanele în etate vor fi printre principalii beneficiari ai unui serviciu de transport public în comun: grupele de vârstă 5-9, 10-14 și 15-19 reprezintă tinerii care vor utiliza transportul în comun pentru accesul la unitățile de învățământ, dar și pentru relaxare/plimbare.

Pe de altă parte, grupa de vârstă peste 65 de ani este reprezentată de persoane cu mobilitate din ce în ce mai redusă, pentru care un sistem de transport public accesibil este o soluție pe termen lung pentru rezolvarea nevoilor de mobilitate.

Ambele grupe de potențiali utilizatori pot fi beneficiari de gratuități sau subvenționări ale transportului, astfel încât este esențială identificarea cât mai exactă a numărului de potențiali utilizatori.

În același timp, programul de transport și traseele propuse vor urmări deservirea unităților de interes pentru aceste grupe de vârstă, precum școlile și liceele, iar programul de transport va fi corelat cu programul orelor de curs.



FUNCTIONALITATEA TERENURILOR



2.3.1 Zone de generare și atracție a populației

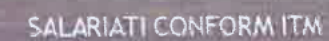
Relația cu fondul construit

Dezvoltarea spațială și funcțională a ariei formate din Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani se desfășoară în baza documentațiilor urbanistice (PUG, PUZ, PUD), care au conturat un ansamblu teritorial puternic polarizat, însumând peste 18.300 ha. Dinamica dintre un intravilan urban compact, puternic consolidat, și o zonă periurbană cu expansiune industrială și rezidențială alertă creează premisele unei rețele de mobilitate complexe.

Municipiul Ploiești concentrează majoritatea funcțiunilor urbane pe o suprafață de circa 5.800 ha. Fondul construit este dominat de cartierele mature de locuințe colective (Nord, Vest I, Vest II, Malu Roșu, Andrei Mureșanu, Baraolt, 9 Mai), caracterizate printr-un țesut compact și dens. Acestea sunt deservite de artere majore de circulație (Bulevardele Republicii, București, Independenței, Str. Gheorghe Doja, Str. Democrației, Șos. Vestului) și dispun de centre de cartier dotate cu servicii de proximitate. În opoziție, Comuna Ariceștii Rahtivani (peste 12.500 ha) prezintă un țesut mai aerisit, cu densități scăzute în satele aparținătoare (Ariceștii Rahtivani, Nedelea, Stoenesti, Târgșoru Nou, Buda), dar înregistrează platforme masive de fond construit industrial și logistic, desfășurate strategic de-a lungul DN1, DN72 și al Centurii de Vest.

Presiunea asupra spațiului public constituie o disfuncționalitate majoră în ambele comunități, generată de rata ridicată de motorizare. În zonele de blocuri din Ploiești, parcarile la sol, bateriile de garaje și staționarea pe trotuare sau spații verzi fragmentat spațiul urban și limitează regenerarea teritorială. În mediul rural din Ariceștii Rahtivani și în zonele de locuințe individuale din municipiu, parcare pe domeniul public în fața proprietăților afectează fluenta căilor de acces și siguranța pietonală, în timp ce pe benzile perimetrare ale parcurilor industriale apare congestia din cauza vehiculelor grele și de marfă.

Morfologia fondului construit, cu populația rezidențială comasată în blocurile din Ploiești și spațiile de producție amplasate în Ariceștii Rahtivani, generează asimetrii majore de mobilitate. Axele rutiere care leagă cartierele de blocuri de zonele industriale periferiale suportă zilnic un volum ridicat de trafic. Această structură spațială impune necesitatea adaptării rețelei de transport public prin crearea unor coridoare dedicate și stații de transfer bine amplasate, reducând dependența de automobilul personal și eficientizând legătura dintre polii de locuire și cei de angajare.

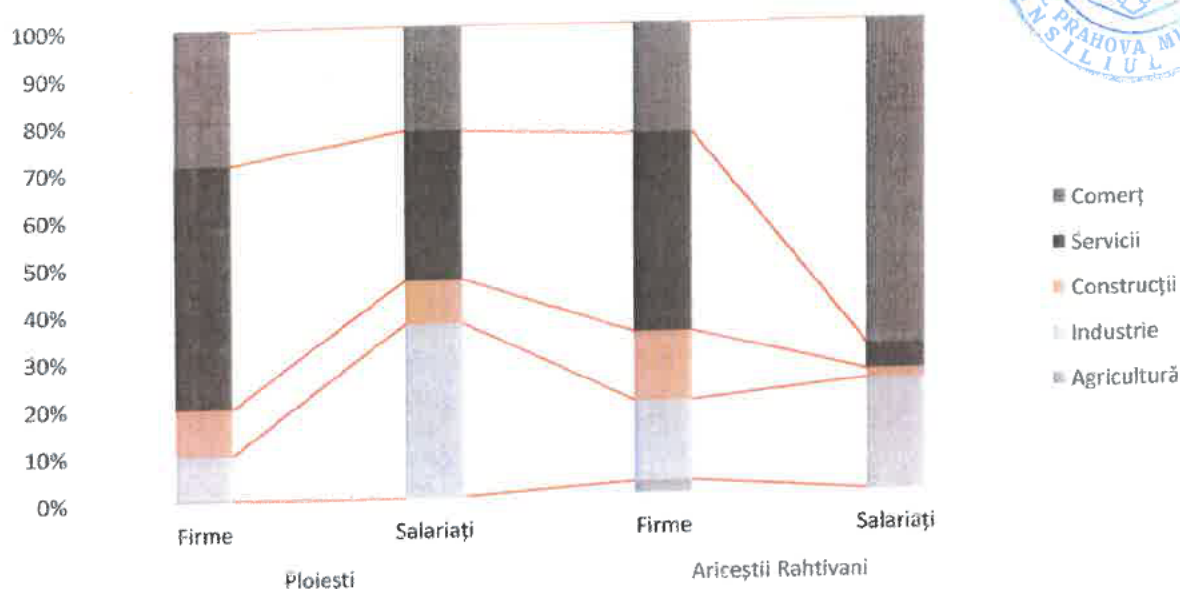


km

5



Profilul economic și agenții economici



Figură 2-7 Ponderea numărului de firme active și a numărului de salariați pe domenii economice

Analiza structurii mediului de afaceri și a distribuției salariaților pe sectoare economice evidențiază o complementaritate strategică profundă între cele două unități administrativ-teritoriale, având un impact direct asupra cererii de transport și proiectării rețelei de mobilitate.

În Municipiul Ploiești, sectorul terțiar domină numeric mediul antreprenorial, peste 80% din societățile comerciale funcționând în servicii și comerț, domenii care angajează împreună mai mult de jumătate din forța de muncă locală și generează un flux constant de mobilitate internă distribuit pe tot parcursul zilei. În opoziție, deși companiile industriale reprezintă doar 9.26% din totalul firmelor ploieștene, acest sector concentrează o pondere masivă a salariaților din municipiu, de 36.57%, generând vârfturi rigide de trafic la orele de schimbare a turelor.

La nivelul Comunei Aricești Rahtivani, profilul economic este puternic orientat către comerțul de mare scară, distribuție și producție industrială. Sectorul comercial și logistic reprezintă motorul principal de ocupare al comunei, absorbind un procent covârșitor de 69% din totalul salariaților, deși însumează doar 23.46% din numărul firmelor, fenomen ce atestă prezența marilor hub-uri logistice și a operatorilor de mare anvergură. Această activitate este completată de sectorul industrial, care atrage 23.33% din salariați și reprezintă 17.04% din agenții economici ai comunei.

Faptul că aproape 92% din locurile de muncă din Aricești Rahtivani sunt concentrate în doar două sectoare, comerț/logistică și industrie, confirmă rolul comunei de principal pol periurban de atracție a forței de muncă. În condițiile în care oferta de locuri de muncă din parcurile industriale și logistice din Aricești Rahtivani depășește resursele umane locale, se creează un flux zilnic masiv și asimetric de navetiști dinspre cartierele rezidențiale ale Ploieștiului. Această realitate economică justifică pe deplin oportunitatea introducerii unor linii de transport public intercomunitar dedicate, rapid conectate la platformele industriale și sincronizate strict cu programele de lucru ale marilor angajatori.



Figură 2-8 Evoluția numărului de salariați și șomeri în aria de studiu

Evoluția pieței muncii în perioada 2015-2024 reflectă o tendință clară de consolidare economică și de expansiune a volumului de forță de muncă ocupată. Efectivul salariaților a înregistrat o creștere constantă până în anul 2018, urmată de o ușoară ajustare în perioada pandemiei (2019-2020), după care a reluat un trend ascendent continuu. În paralel, numărul șomerilor s-a redus drastic pe parcursul deceniului analizat, scăzând de la peste 2.000 de persoane în 2015 la un nivel sustenabil de sub 1.000 de persoane în ultimii ani. Această dinamică atestă un grad tot mai ridicat de ocupare a populației active și o capacitate sporită de absorbție a pieței locale a muncii, ceea ce se traduce direct printr-o creștere constantă a volumului zilnic de navetiști.

Privind retrospectiv întreaga perioadă 2015-2024, numărul salariaților s-a extins cu 12.30%, în timp ce numărul șomerilor s-a redus cu aproape 60%. Raportat la întreaga perioadă analizată, numărul total al salariaților a crescut în valoare absolută cu 9.954 de persoane.

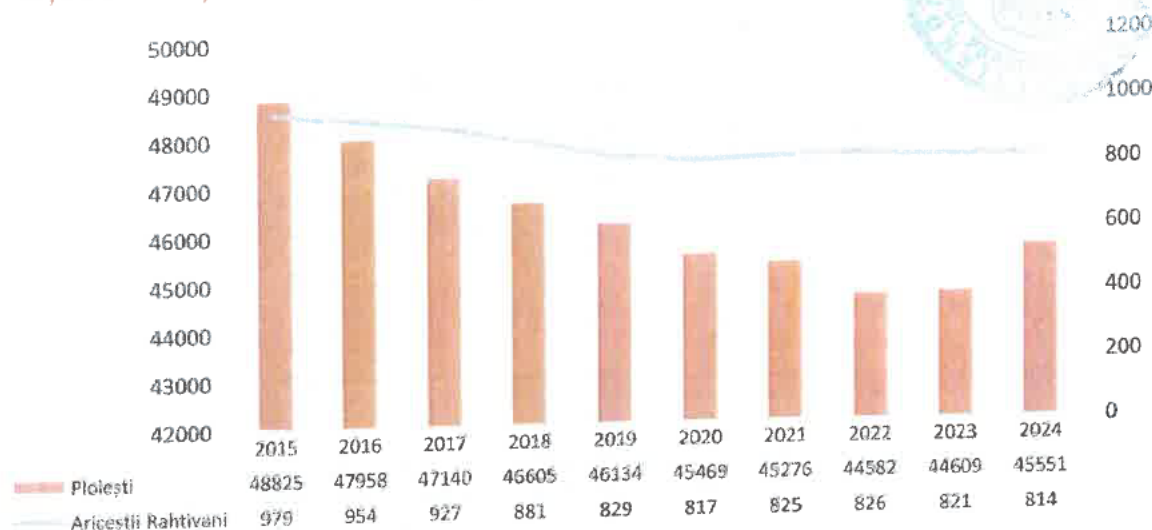
Concluzii:

- **Capacitate maximă de absorbție:** Scăderea masivă a șomajului (cu peste 59%) dublată de extinderea efectivului de angajați confirmă o piață a muncii matură și un grad ridicat de ocupare, în care resursa de muncă locală neutilizată este extrem de redusă.
- **Creșterea presiunii pe infrastructura de transport:** Aportul net de aproape 10.000 de salariați pe parcursul deceniului analizat înseamnă un volum adițional direct de navetiști care trebuie să se deplaseze zilnic către locurile de muncă.
- **Necesitatea unui serviciu unificat:** Consolidarea activității economice și extinderea bazei de angajați susțin direct oportunitatea delegării serviciului de transport public. Rețeaua intercomunitară devine esențială pentru a garanta că cei peste 90.000 de salariați pot ajunge la platformele industriale și comerciale în mod eficient, predictibil și fără a suprasolicita rețeaua rutieră cu automobile personale.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local vor trebui să țină cont de accesibilitatea către cat mai multe locuri de muncă din oraș. În același timp, frecvențele autobuzelor și programul de circulație va trebui să țină cont de programul de lucru al angajaților din principalele unități economice din oraș.



Unități de învățământ și populația școlară



Figură 2-9 Evoluția populației școlare în ultimii 10 ani în aria de studiu

Evoluția populației școlare în perioada 2015-2024 reflectă impactul direct al dinamicii demografice negative asupra sistemului de învățământ, conturând în același timp cerințele specifice pentru serviciul de transport public de călători.

Pe parcursul deceniului analizat, ambele localități au înregistrat o diminuare a efectivelor de elevi și studenți, fondul demografic fiind marcat de natalitatea scăzută. În Municipiul Ploiești, efectivul școlar a scăzut cu 6.71%. Cu toate acestea, dinamica recente indică o etapă de rebalansare și stabilizare, evidențiată prin creșterile succesive din anii 2023 și 2024, ceea ce denotă menținerea Ploieștiului ca pol educațional atractiv la nivel județean.

În Comuna Aricești Rahtivani, regresul a fost procentual mai accentuat, populația școlară scăzând de la 979 la 814 în 10 ani, marcând un declin. Această contractare a bazei locale de învățământ primar și gimnazial amplifică fenomenul de polarizare către centrele urbane secundare și principale.

Din perspectiva mobilității, volumul de peste 45.000 de tineri din Ploiești, la care se adaugă fluxul de elevi din Aricești Rahtivani care urmează studiile liceale și profesionale în municipiu, generează un segment critic de utilizatori ai transportului public. Declinul numărului de elevi din mediul rural nu anulează necesitatea transportului, ci reorientează cererea: elevii din comună depind direct de conexiuni metropolitane rapide și sigure la orele dimineții și ale amiezii pentru a ajunge la unitățile de învățământ din Ploiești, în timp ce în interiorul municipiului se impune optimizarea liniilor urbane pe axele majore care deservește liceele, colegiile și centrele universitare.

RELEVANȚA PENTRU STUDIUL DE OPORTUNITATE: Organizarea traseelor și frecvențelor sistemului de transport public local va trebui să țină cont de accesibilitatea către unitățile de învățământ din oraș. Programul de transport va trebui să fie corelat cu programul orelor de studiu.



2.1.4 Transportul rutier

Aria de analiză beneficiază de o poziționare strategică în partea sudică a României, în zona central-nordică a Munteniei, ceea ce conferă ansamblului un rol pivot în rețeaua de mobilitate regională și națională. Teritoriul se află la intersecția unor coridoare majore de transport care asigură conexiuni directe și rapide cu Capitala, zona subcarpatică, Transilvania și regiunile din estul țării.

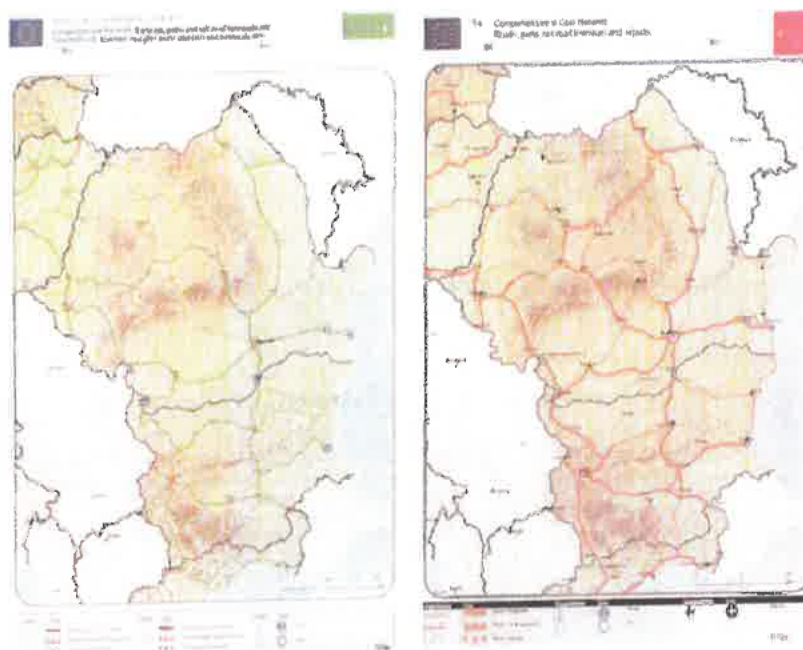
Infrastructura rutieră de interes național străbate și mărginește direct ambele unități administrativ-teritoriale. Drumul Național DN1 (E60) reprezintă axa vertebrală care asigură legătura cu Bucureștiul spre sud și cu Brașovul spre nord, traversând granița funcțională dintre cele două localități. Coridorul este completat de DN72, care traversează Comuna Ariceștii Rahtivani și asigură legătura directă cu Târgoviște, precum și de DN1B, care conectează Ploieștiul cu Buzăul și estul țării. Accesibilitatea de mare viteză este marcată de autostrada A3 (București-Ploiești) și de rețeaua de centuri ocolitoare (Centura de Vest fiind situată la limita directă dintre Ploiești și Ariceștii Rahtivani), infrastructură ce preia o mare parte din traficul greu și de tranzit.

La nivel local și metropolitan, teritoriul constituie principalul pol de convergență pentru drumurile județene și comunale care leagă strâns nucleul urban de vetrele rurale și parcurile industriale din comună (satele Ariceștii Rahtivani, Stoenesti, Nedelea, Târgșoru Nou și Buda). Interconectarea dintre arterele urbane ale Ploieștiului și rețeaua rutieră din Ariceștii Rahtivani susține cele mai intense fluxuri de navetism din județ, caracterizate prin deplasarea zilnică a mii de persoane pentru muncă, educație, servicii medicale și comerț.

Prin această poziționare combinată, ambele localități beneficiază de un grad excepțional de accesibilitate și de o integrare solidă în coridoarele economice naționale. Cadrul rutier existent validează oportunitatea dezvoltării unui serviciu de transport public unificat, capabil să valorifice axele rutiere majore pentru a oferi curse metropolitane rapide, sigure și eficiente între bazinele rezidențiale și marile noduri economice din teritoriu.

Relația cu rețeaua TEN-T

Municipiul Ploiești se dezvoltă pe o suprafață relativ compactă, cu o structură urbană predominant alungită pe axa nord-sud, având aproximativ 10-11 km în această direcție și circa 7-8 km pe direcția est-vest. Această configurație teritorială conferă orașului un grad ridicat de accesibilitate internă, dar generează totodată presiuni asupra principalelor artere de



Figură 2-11 Rețeaua TEN-T Națională

circulație care traversează municipiul longitudinal.

Din perspectiva relației cu rețeaua TEN-T, municipiul Ploiești beneficiază de o poziționare favorabilă în raport cu coridoarele majore de transport european. Orașul este situat în proximitatea imediată a coridorului TEN-T Core feroviar București - Ploiești - Brașov - Sighișoara - Arad, unul dintre cele mai importante axe de transport din România, care asigură conectivitatea națională și internațională cu Europa Centrală și de Vest. De asemenea, în imediata vecinătate a municipiului se află autostrada A3 București - Ploiești, parte a rețelei TEN-T Comprehensive, care facilitează legătura rapidă cu Capitala și cu rețeaua rutieră europeană.

Prin aceste conexiuni, Ploieștiul se poziționează ca un nod important în rețeaua de mobilitate regională și națională, având acces direct la infrastructură rutieră și feroviară de nivel strategic. Această amplasare avantajoasă susține competitivitatea economică a municipiului, atragerea investițiilor și dezvoltarea activităților logistice și industriale, dar generează și fluxuri ridicate de tranzit care traversează orașul.

Accesul facil la coridoarele TEN-T amplifică rolul municipiului Ploiești ca pol urban regional și ca punct de convergență pentru mobilitatea zilnică din zona periurbană și județeană. Totodată, această poziționare impune necesitatea unor măsuri coerente de gestionare a traficului, de dezvoltare a transportului public și de reducere a impactului fluxurilor de tranzit asupra calității vieții urbane.

Rețeaua rutieră la nivelul municipiului Ploiești

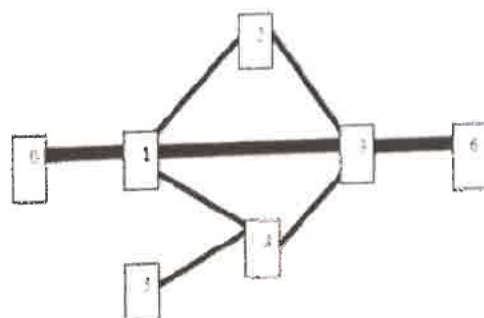
În prezent, modalitatea principală de deplasare, conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, este autoturismul. Totodată, modalitatea secundară de deplasare a populației din municipiu este transportul public.

Din punct de vedere topologic, gradul de integrare a unei rețele locale în structura rețelei naționale poate fi determinat prin calculele care stabilesc proprietățile intrinseci ale grafurilor corespunzătoare rețelelor infrastructurii de transport. În tabelul următor sunt prezentate diferite niveluri de integrare a rețelei de transport local (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii subțiri - exemplificat pentru prima categorie de arce care leagă nodurile 1, 2, 3, 4, 5) și rețeaua de transport național (căreia îi corespunde un graf reprezentat cu arce cu linii îngroșate - de exemplu, arcele care leagă nodurile 0 - 6 în grafurile pentru prima categorie).

Tabel 2-3 Tipuri de integrări între rețeaua de drumuri națională și cea locală

Categorie graf exemplu

Hiperintegrat



Descriere

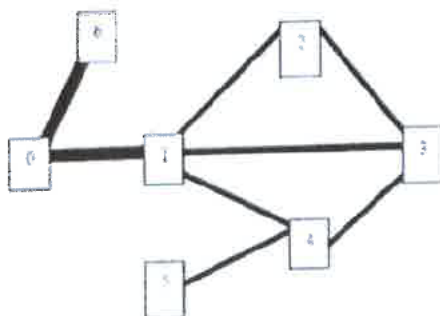
Un graf este hiperintegrat atunci când un arc al rețelei naționale se suprapune peste un arc al rețelei locale (în exemplu, rețeaua națională este reprezentată de nodurile 0 - 1 - 3 - 6 se suprapune peste rețeaua locală alcătuită din nodurile 1 - 2 - 3 - 4 - 5).



Categorie graf exemplu

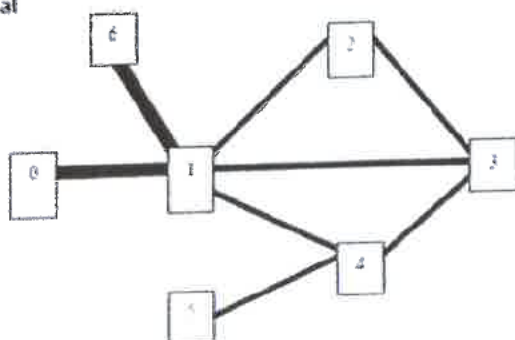
Descriere

Hipointegrat



Un graf este hipointegrat atunci când rețeaua orașului este legată într-un nod periferic de rețeaua națională.

Integrat rațional



Un graf este integrat rațional atunci când cele două rețele, națională și locală, sunt "tangente"; în exemplu, nodul 1 este nod de conexiune a două arce ale rețelei naționale și nod de conexiune cu rețeaua locală.

Rețeaua stradală a municipiului Ploiești și organizarea sistemului de transport sunt influențate în principal de structura urbană dezvoltată radial, de prezența infrastructurii feroviare extinse și de rolul istoric al orașului ca nod industrial și logistic. Liniile de cale ferată, zonele industriale compacte și platformele logistice funcționează pe alocuri ca bariere artificiale, fragmentând țesutul urban și limitând continuitatea rețelei rutiere, în special între cartierele periferice și zona centrală.

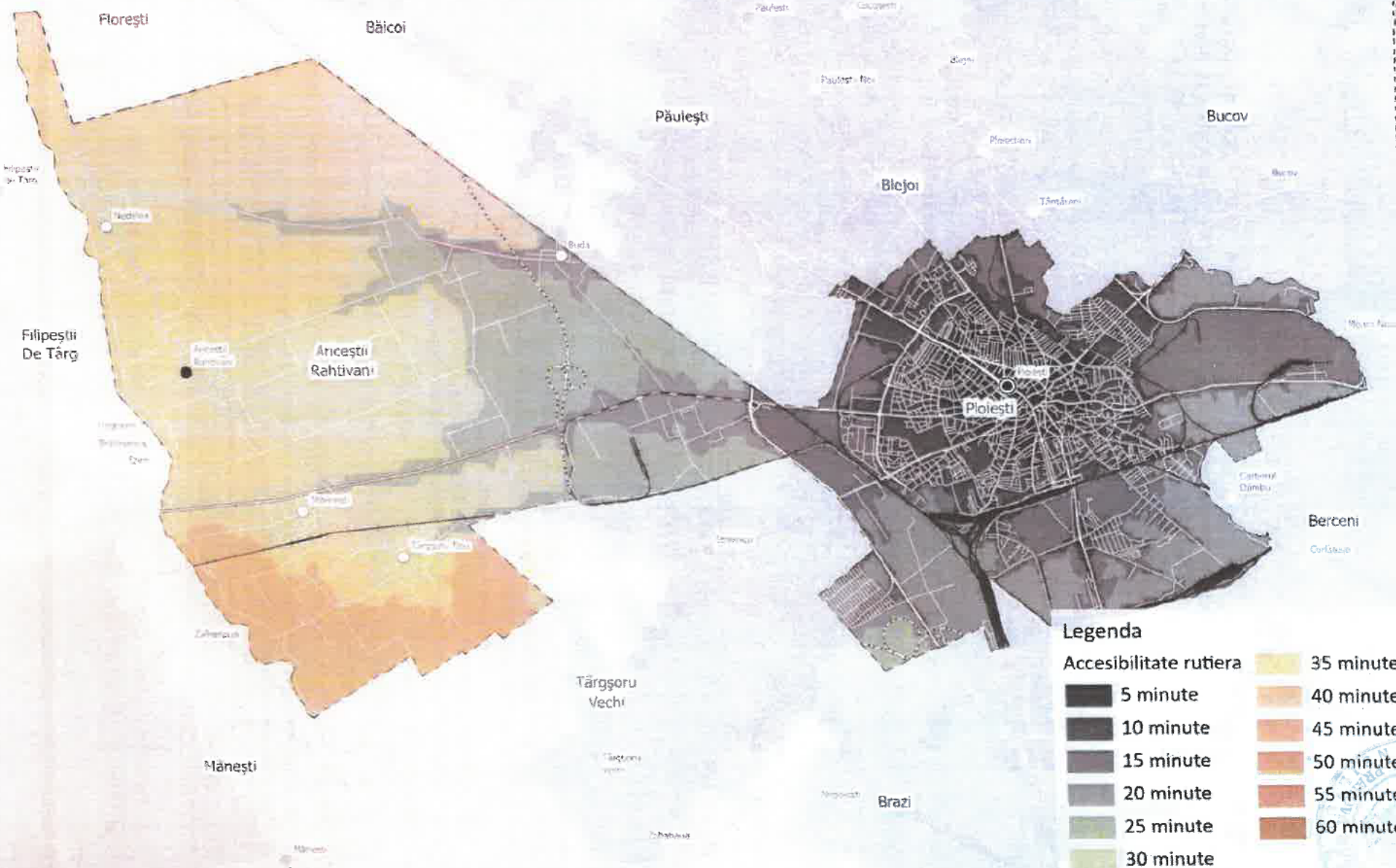
Rețeaua principală de trafic este structurată preponderent radial, având ca punct de convergență zona centrală a municipiului, și este completată de artere de legătură cu rol de preluare și redistribuire a traficului de tranzit și de acces. Principalele direcții de conectare ale municipiului Ploiești sunt:

- DN 1 București - Ploiești - Brașov, axa majoră nord-sud;
- DN 1A Ploiești - Vălenii de Munte - Brașov, rută alternativă spre zona montană;
- DN 72 Ploiești - Târgoviște, care asigură legătura cu județul Dâmbovița și zona subcarpatică;
- DN 2B Ploiești - Buzău;
- DJ-uri radiale și inelare care asigură legătura cu localitățile din prima coroană metropolitană;

În completarea rețelei rutiere, municipiul este deservit de o infrastructură feroviară complexă, Ploieștiul funcționând ca un important nod feroviar regional, cu stațiile Ploiești Sud și Ploiești Vest, care asigură legături directe cu Bucureștiul, Brașovul, Buzăul și alte centre urbane majore.

În ansamblu, deși rețeaua stradală este influențată de fragmentări generate de infrastructura industrială și feroviară, municipiul Ploiești beneficiază de o conectivitate ridicată la nivel județean, regional și național. Structura radială a sistemului de circulație, completată de legături ocolitoare și de acces către autostrăzile A3 și A7 (în dezvoltare), susține rolul orașului de nod de mobilitate și pol economic major al județului Prahova.

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI



Legenda

Accesibilitate rutiera	
5 minute	35 minute
10 minute	40 minute
15 minute	45 minute
20 minute	50 minute
25 minute	55 minute
30 minute	60 minute

ACCESIBILITATE RUTIERA

Accesibilitatea rutieră

Analiza izocronelor de accesibilitate rutieră evidențiază o conectivitate excelentă între cele două UAT-uri, dovedind că distanța fizică nu constituie o barieră pentru dezvoltarea unui serviciu eficient de transport public.

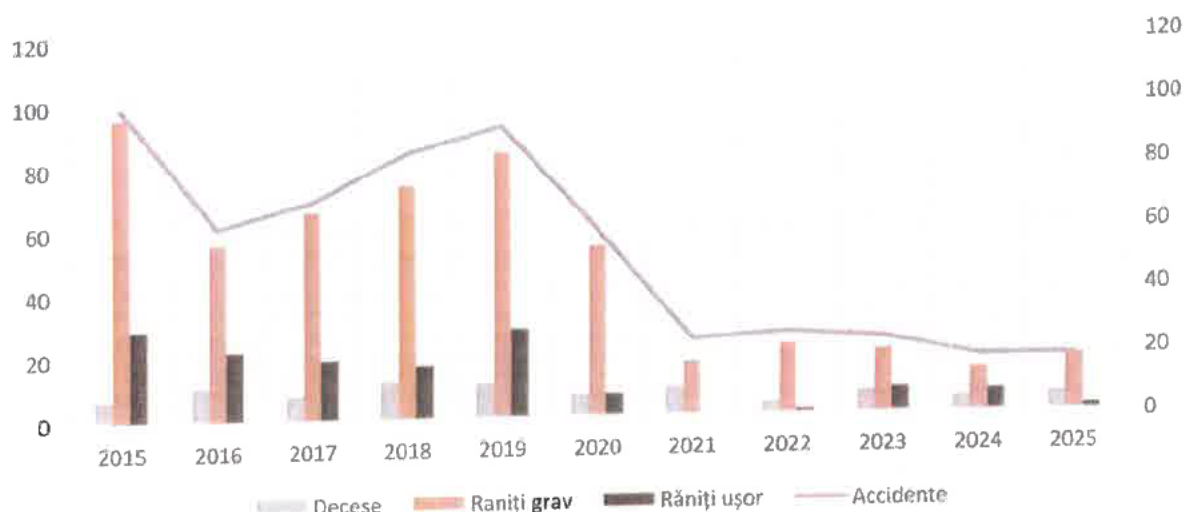
Întreg intravilanul Municipiului Ploiești se încadrează în intervale de timp foarte reduse, cuprinse între 5 și 15 minute, acoperind uniform principalele cartiere rezidențiale și artere urbane. Pe măsură ce se avansează spre periferia de vest și spre granița administrativă cu Comuna Ariceștii Rahtivani timpul de parcurgere se situează în intervalul optim de 15-20 de minute în zona industrială și 35-40 spre zona satelor aparținătoare.

Din perspectiva oportunității delegării serviciului de transport public, aceste date confirmă că peste 80% din punctele majore de atracție economică și vetrele de locuit din Ariceștii Rahtivani se află la sub 30 de minute de mers cu autovehiculul față de nucleul urban Ploiești. Această fereastră temporală redusă favorizează crearea unor linii metropolitane directe și previzibile, capabile să concureze eficient cu autoturismul personal și să asigure transportul rapid al forței de muncă între cele două localități.

Siguranță rutieră

Analiza datelor privind siguranța rutieră pe teritoriul celor două unități administrativ-teritoriale conturează un tablou clar al riscurilor din trafic și subliniază rolul de protecție pe care îl joacă un sistem integrat și modern de transport public.

Repartizarea accidentelor grave reflectă o asimetrie pronunțată între cele două medii analizate. Municipiul Ploiești concentrează majoritatea absolută a evenimentelor rutiere, înregistrând 519 accidente soldate cu 60 de decese, 481 de răniți grav și 96 de răniți ușor. Această densitate a incidentelor este generată de valorile mari de trafic, intersecțiile frecvente și interacțiunea constantă dintre vehicule și pietoni pe bulevardele principale. În schimb, Comuna Ariceștii Rahtivani prezintă un număr sensibil mai redus de accidente, respectiv 55, însă cu o rată de letalitate extrem de ridicată: 27 de decese, 40 de răniți grav și 44 de răniți ușor. Vitezele mari de deplasare pe drumurile naționale și județene care străbat comuna (DN1, DN72, șoselele de centură) transformă coliziunile din mediul extraurban în evenimente cu consecințe tragice.



Figură 2-13 Evoluția accidentelor în ultimii 10 ani



Dinamicile din ultimul deceniu arată o tendință generală de scădere a evenimentelor rutiere. De la valori anuale de 92-99 de cazuri, numărul accidentelor a coborât la 59 în anul 2020 și la un minim de 24 în 2021, menținându-se ulterior pe un trend stabil. Această evoluție pozitivă a fost marcată de restricțiile de mobilitate din perioada pandemică, dar și de punerea în funcțiune a unor noi sectoare de infrastructură și de campaniile de prevenție ale Poliției Rutiere.

Principalele cauze ale accidentelor scot în evidență o vulnerabilitate accentuată a participanților neprotejați la trafic. Pietonii sunt implicați în 42,2% din totalul incidentelor și constituie 35% din masa victimelor, principalele circumstanțe fatale fiind viteza neadaptată la condițiile de drum, neacordarea priorității și traversarea neregulamentară. Totodată, abaterile savârșite de bicicliști generează 10% din totalul accidentelor, evoluție ce atestă o orientare tot mai vizibilă a populației către mijloace de deplasare alternativă – atât pe traseele urbane, cât și pe coridoarele spre parcurile industriale –, dar și lipsa unei infrastructuri dedicate care să le garanteze protecția.

Tabel 2-4 Cauza principală a accidentelor rutiere din ultimii 10 ani în aria de studiu

Cauza Principala	Accidente	Decese	Raniți grav	Raniți ușor
Neacordare prioritate pietoni	137	16	122	8
Traversare neregulamentara pietoni	87	12	76	0
Neacordare prioritate vehicule	86	9	84	63
Abateri biciclisti	57	3	54	2
Viteza neadaptata la conditiile de drum	40	19	31	24
Neasigurare la schimbarea directiei de mers	22	1	21	1
Nerespectare distanta intre vehicule	20	5	17	11
Neasigurare mers inapoi	19	2	17	1
Pietoni pe partea carosabila	16	4	12	0
Alte preocupari de natura a distrage atentia	11	5	7	3
Abateri pasageri/calatori/insotitori	10	0	10	0
Nerespectare semnalizare semafor	9	0	12	8
Conducere sub influenta alcoolului	9	0	9	1
Depasire neregulamentara	8	0	9	6
Alte abateri savarsite de conducatorii auto	7	0	7	0
Intoarcere neregulamentara	4	1	3	0
Alte abateri pietoni	2	0	2	0
Viteza neregulamentara	2	2	1	1
Infirmitati sau afectiuni medicale	1	0	1	0
Conducere fara permis	1	0	1	0
Neasigurare schimbare banda	1	0	1	0
Oprire, stationare neregulamentara	1	1	0	1
Nerespectare reguli trecere CF	1	1	1	0
Conducere sub influenta drogurilor	1	0	1	0
Abateri ale conducatorilor de atelaje sau animale	1	0	1	1
Adormire la volan	1	0	1	2
Circulatie pe sens opus	1	0	1	4
Neasigurare stabilitate incarcatura	1	0	1	1

Această realitate din teren validează oportunitatea extinderii și eficientizării transportului public de călători. Preluarea unui volum semnificativ de navetiști din autoturismele personale sau de pe bicicletele utilizate pe artere de mare viteză și transferarea acestora în autobuze metropolitane sigure reduce direct presiunea pe rețeaua rutieră, diminuează riscul de coliziune pe coridoarele interurbane și sporește gradul de siguranță pentru întreaga comunitate.



Legenda

Gravitatea accidentelor

- Grav (cu persoane decedate)
- Grav (cu persoane ranite grav)
- Usor (cu persoane ranite usor)



2.1.5 Transportul feroviar

La nivelul municipiului Ploiești, transportul feroviar joacă un rol esențial în sistemul de mobilitate locală, regională și națională, orașul fiind unul dintre cele mai importante noduri feroviare din sudul României. Poziționarea sa strategică la intersecția mai multor magistrale feroviare conferă municipiului o accesibilitate ridicată și un potențial semnificativ pentru transportul de călători și marfă.

Municipiul este traversat și deservit direct de magistrala feroviară 300, una dintre cele mai importante axe feroviare ale României, care asigură legătura între București - Ploiești - Brașov - Sighișoara - Arad - Curtici. Această magistrală face parte din rețeaua TEN-T Core, având un rol strategic la nivel european, atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru fluxurile de marfă. Prin intermediul magistralei 300, Ploieștiul beneficiază de conexiuni rapide cu Capitala și cu principalele centre economice din Transilvania și vestul țării.

Magistrala 500 leagă municipiul Ploiești de zona Moldovei, prin relația Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava. Aceasta consolidează rolul orașului ca nod de tranzit între Muntenia și regiunea de nord-est a României, facilitând mobilitatea interregională a populației și transportul de mărfuri. Magistrala 500 este de importanță majoră pentru relațiile economice și sociale dintre Ploiești și orașele din Moldova.

De asemenea, magistrala 700 asigură legătura feroviară dintre Ploiești și București printr-o rută alternativă, deservind inclusiv localitățile din zona periurbană și industrială. Această magistrală contribuie la diversificarea conexiunilor feroviare către Capitală și la creșterea rezilienței rețelei, oferind rute suplimentare pentru transportul de călători și marfă, în special în situații de trafic intens sau restricții pe alte magistrale.

Infrastructura feroviară a municipiului este susținută de un sistem de stații și halte, dintre care Gara de Sud Ploiești reprezintă principalul nod feroviar, deservind trenuri InterRegio,

Regio și, ocazional, internaționale. De asemenea, Ploiești Vest joacă un rol important în transportul de marfă și în deservirea platformelor industriale din partea vestică a orașului.

Prin prezența magistrelor 300, 500 și 700, municipiul Ploiești beneficiază de un nivel ridicat de conectivitate feroviară, situându-se printre cele mai bine integrate orașe din rețeaua națională de transport feroviar. Această poziționare oferă premise favorabile pentru dezvoltarea mobilității durabile, pentru creșterea atractivității transportului public feroviar și pentru reducerea presiunii exercitate de traficul rutier asupra infrastructurii urbane.

2.1.6 Transportul aerian

Aria de analiză nu este deservită direct de un aeroport, dar beneficiază de o poziționare favorabilă în raport cu principalele infrastructuri de transport aerian din sudul României, care îi asigură acces rapid la rețeaua națională și internațională de transport aerian.

- Aeroportul Internațional Henri Coandă - București (Otopeni) este principalul punct de acces aerian pentru municipiul Ploiești, fiind situat la o distanță de aproximativ 60 km. Accesibilitatea se realizează într-un interval de circa 45-75 de minute, în funcție de condițiile de trafic, prin intermediul DN1 și al autostrăzii A3. Aeroportul reprezintă principalul hub aerian al României, oferind conexiuni extinse către destinații interne, europene și intercontinentale, cu o frecvență ridicată a zborurilor și o diversitate mare de operatori aerieni;
- Aeroportul Internațional Aurel Vlaicu - Băneasa, situat la o distanță comparabilă, deservește în principal zboruri de aviație generală, business, charter și operațiuni tehnice, având un rol complementar față de Aeroportul Otopeni. Acesta contribuie la diversificarea opțiunilor de transport aerian pentru mediul de afaceri și pentru segmentele specializate de mobilitate;
- La nivel regional, Aeroportul Internațional Brașov-Ghimbav, aflat la aproximativ 120 km de municipiul Ploiești, reprezintă o alternativă emergentă pentru accesul aerian, în special pentru zboruri interne și regionale, cu potențial de dezvoltare pe termen mediu.

Prin proximitatea față de aceste infrastructuri aeroportuare majore și prin conexiunile rutiere rapide cu zona metropolitană București, municipiul Ploiești beneficiază de o accesibilitate aeriană ridicată, care susține mobilitatea populației, atractivitatea economică și integrarea orașului în circuitele naționale și internaționale de transport. Această poziționare consolidează rolul municipiului ca pol urban regional și ca punct de sprijin pentru activități economice, logistice și de afaceri.



2.2 Transportul public de persoane

2.2.1 Prestarea serviciului

La nivelul ariei de studiu, în prezent, nu funcționează un serviciu public de transport local organizat, deplasările în interiorul comunei Ariceștii Rahtivani și între aceasta cu municipiul Ploiești fiind realizate preponderent prin mijloace individuale sau prin servicii de transport județean/trasee ocazionale. Această situație a evidențiat necesitatea dezvoltării unui sistem de mobilitate urbană accesibil, predictibil și adaptat nevoilor comunității locale.

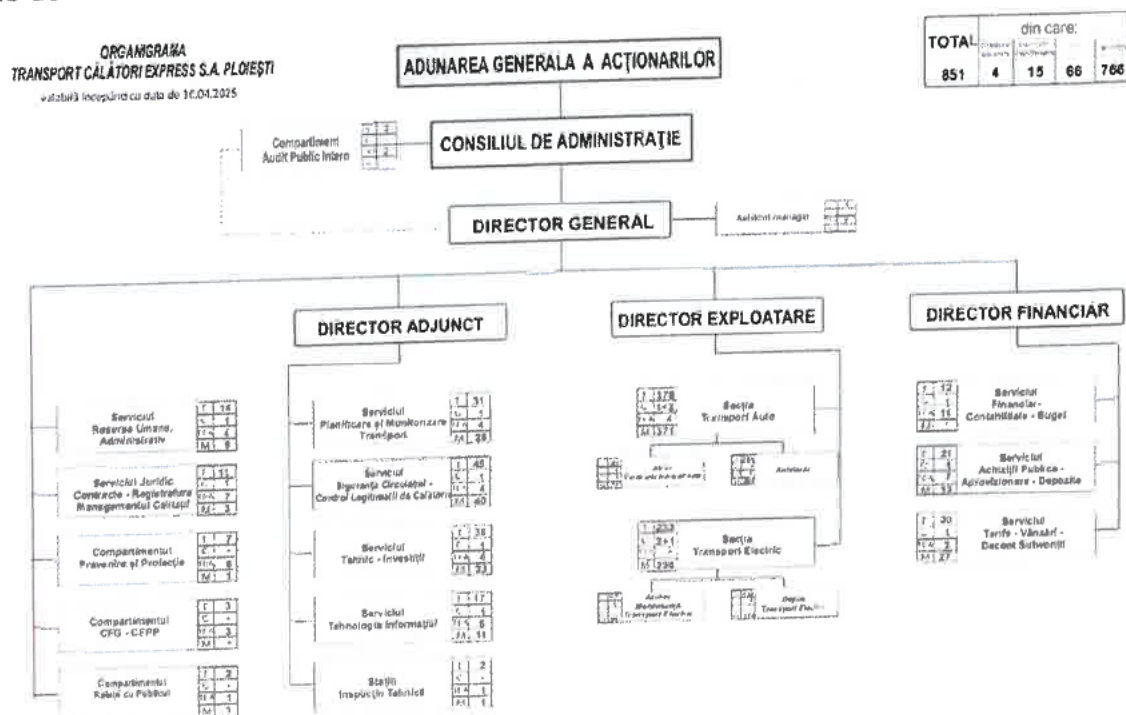
Doar municipiul Ploiești beneficiază de un transport public local. Acesta funcționează în baza contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local nr. 2198/04.11.2019, respectând Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.

Sistemul de transport public local de la nivelul Municipiului Ploiești este alcătuit din autobuze, troleibuze și tramvaie, ce însumează 45 de linii.

Serviciul de transport public de persoane este asigurat de Societatea Transport Călători Express SA Ploiești, ce operează curse de transport locale, prin curse regulate la nivelul unității administrativ teritoriale Ploiești.

Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate speciale transportul public efectuat tur-retur, pe rute și cu programe de transport prestabilite de către beneficiarul serviciului de transport sau de către cel care a angajat serviciul privind transportul unor persoane sau al unor grupuri de persoane, și anume: transportul copiilor, elevilor și studenților la și de la instituțiile de învățământ, transportul salariaților la și de la instituțiile la care sunt salariați sau transportul angajaților unui operator economic la și de la locul de muncă

În conformitate cu datele din PMUD, cota modală a transportului public în municipiul Ploiești este de circa 26%.



Figură 2-15 Organigrama societății de transport public Transport Public Express S.A. Ploiești



2.2.2 Constrângeri de ordin tehnic

Performanța serviciului de transport public operat la nivelul ariei de studiu va depinde de o serie de dotări și echipamente care trebuie să funcționeze la parametri normali pentru desfășurarea în condiții de siguranță a serviciului.

■ Parcurgerea rampelor și a pantelor:

Pe traseele propuse de autobuze nu există pante sau rampe care să depășească 10% și care să facă dificilă parcurgerea acestora fie la încărcarea maximă sau pe timpul iernii. Recomandăm totuși ca toate achizițiile de mijloace de transport să poată să parcurgă fără probleme pante sau rampe de minim 10%.

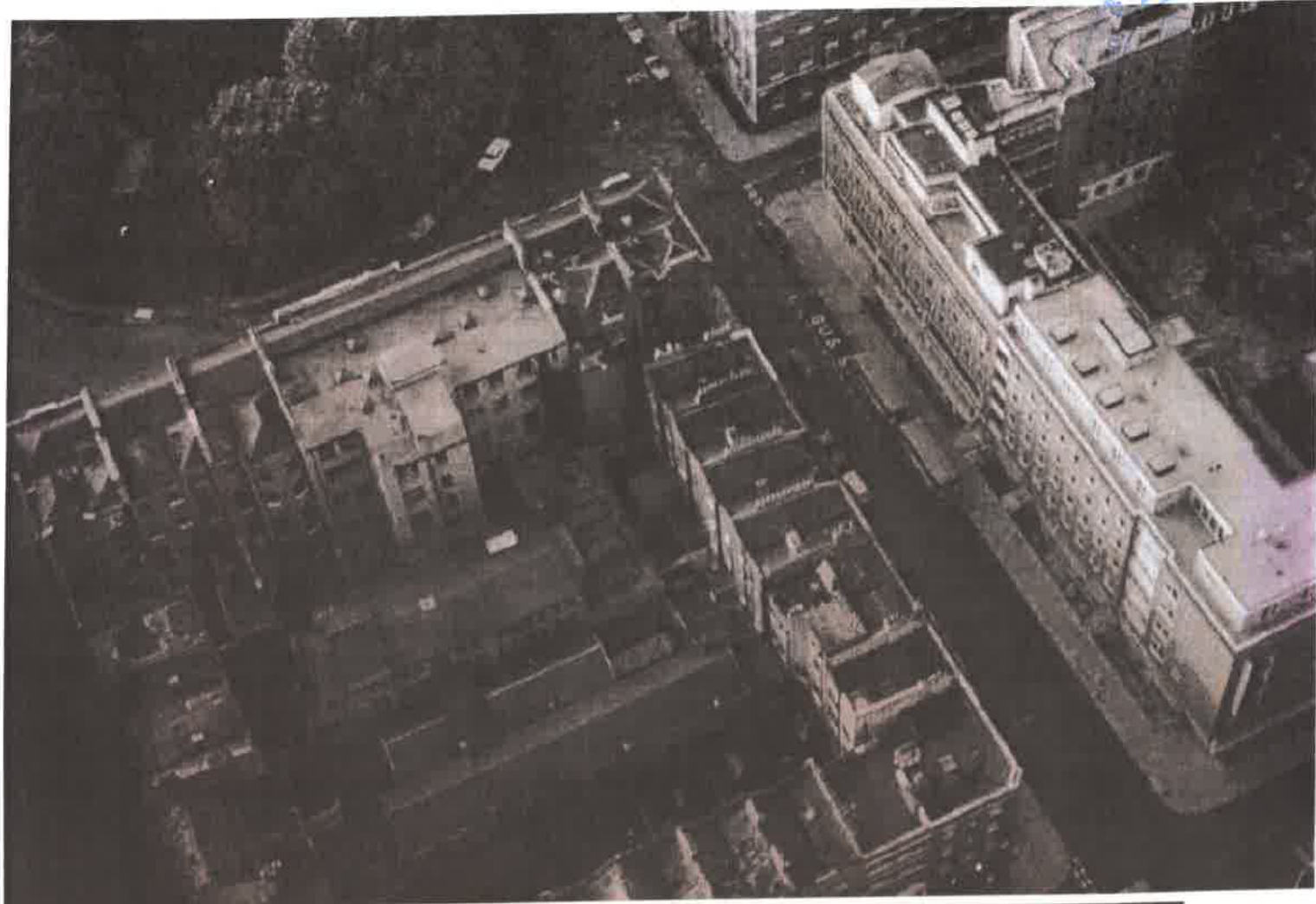
■ Parcurgerea virajelor și a curbelor:

Din analizele efectuate, toate curbele și virajele de pe rețeaua existentă asigură trecerea în siguranță și în condiții de exploatare. Totuși, încadrarea în curbă, pe străzile mai înguste sau unde intersecțiile nu au spații suficient de largi pentru bracărea și încadrarea corectă a autobuzului reprezintă un tip de constrângere de ordin tehnic.

■ Stațiile de îmbarcare/debarcare:

Construcția unor stații de îmbarcare/debarcare nu permit staționarea simultană a mai multor autobuze, existând situații când un autobuz așteaptă la intrarea în stație punerea în mișcare a autobuzului din față, generându-se astfel întârzieri și timpi mai lungi de parcurs al traseului.

Pentru îmbarcarea/debarcarea cu ușurință a pasagerilor se recomandă ca podeaua autobuzelor să fie joasă, cu posibilitatea ajustării garzii la sol pe o parte, pentru accesul calatorilor (funcția de ingenunchiere), cât și integral în situațiile de drum cu denivelări cu limitarea vitezei de deplasare.



3 Scenarii alternative privind delegarea serviciului

Această secțiune din documentul de față descrie trei structuri care pot fi aplicate în conformitate cu legislația UE și legislația națională în ceea ce privește organizarea serviciului de transport public.

Prezenta secțiune stabilește următoarele:

- I. Principalele caracteristici ale fiecărui tip de abordare a gestiunii serviciilor;
- II. Modul în care serviciul public este încredințat unui operator;
- III. Cerințele Obligației de Serviciu Public;
- IV. Procesul de selectare a Operatorului.

Mecanismele descrise aici pornesc de la premisa că nu va exista o situație în care o Companie Regională s-ar angaja într-o licitație competitivă în jurisdicția autorității sale locale. În cazul în care are apărut o astfel de situație, Operatorul Intern ar fi considerat Operator Extern supus condițiilor prezentate mai jos, aplicabile Operatorilor Externi.

3.1 Scenarii alternative de delegare

Toate scenariile alternative propuse pentru comparare în prezentul studiu de oportunitate vor viza realizarea aceluiași proiect investițional, analizând astfel în funcție de criterii procedurale, administrative, tehnico-economice, sociale și de mediu, rezultatele și modul de atingere a obiectivelor setate de beneficiar ale aceluiași studiu de caz unitar.

Scenariile alternative de delegare sunt:

- Scenariul 1 - Gestiune directă;
- Scenariul 2 - Gestiune delegată.

Astfel, serviciile de transport public pe teritoriile UAT-urilor membre ale ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani se pot realiza fie prin gestiune directă fie prin gestiune delegată, în condițiile menționate în Secțiunile II și III din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată.

3.1.1 Scenariul 1 - Gestiunea directă

Caracteristicile Gestiunii Directe

Gestiunea directă este modalitatea de gestiune în care Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani, în numele unităților administrativ-teritoriale membre, își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce le revin acestora potrivit legii cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemelor de utilități publice aferente acestora, conform cu mandatele date de acestea.

Conform Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți la art. 2 lit. g), respectiv lit. h), fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr.99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, care pot fi:

- a) Servicii publice de interes local sau județean, specializate, cu personalitate juridică, înființate și organizate în subordinea consiliilor locale sau consiliilor județene, după caz, prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective;
- b) Societăți reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral al unităților administrativ - teritoriale, înființate de autoritățile deliberative ale unităților administrativ - teritoriale respective.

Asociațiile de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în baza mandatului primit pot încredința unui operator de drept privat gestiunea serviciilor de utilități publice sau a uneia ori mai multor activități din sfera acestor servicii prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii, cu respectarea următoarelor condiții cumulative ce trebuie îndeplinite atât la data atribuirii contractului de delegare a gestiunii, cât și pe toată durata acestui contract:

- a) Unitățile administrativ-teritoriale membre ale unei asociații de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, în calitate de acționari/asociați ai operatorului regional, prin intermediul asociației, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau



- semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe;
- b) Operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de utilități publice destinate satisfacerii nevoilor de interes public general ale utilizatorilor de pe raza de competență a unității administrativ-teritoriale care i-a încredințat gestiunea-serviciului;
 - c) Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, participarea capitalului privat la capitalul social al operatorului regional este exclusă,

În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) n., 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. 1.107/70 ale Consiliului. Operatorii care își desfășoară activitatea în regim de gestiune directă prevăzuți la art. 28 alin. (2) lit. b) din Legea 51/2006 actualizată, se organizează și funcționează pe baza unui regulament de organizare și funcționare aprobat de către consiliul de administrație al acestora,

3.1.2 Scenariul 2 - Gestiunea delegată

Caracteristicile gestiunii delegate

Gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori de drept privat menționați la art. 2, lit. g) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr.51/2006 actualizată care pot fi:

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

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

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice sau Legii nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, Societățile reglementate de Legea nr.31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu capital social integral public pot participa la procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice în zona teritorială de competență a unităților administrativ-teritoriale care exercită o influență dominantă asupra acestora sau în afara acestei zone dacă operatorul nu are încheiat un alt contract de delegare a gestiunii atribuit direct, conform art. 28 din Legea 51/2006.

Astfel, în conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice și art.36 din Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

- a) Autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;



- b) Mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă;
- c) Nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu Tratatul, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

3.2 Analiza comparativă a scenariilor prezentate, concluzii și recomandarea variantei optime

În vederea elaborării unei analize comparative privind scenariile de delegare prezentate la sub-capitolul 3.1., prezentul sub-capitol urmărește prelucrarea informațiilor/datelor specifice fiecărui tip de delegare raportându-se la anumite criterii prestabilite. Obiectivele de cercetare constau în formularea unei concluzii cu privire la varianta/soluția optimă privind delegarea serviciului de transport public. Menționăm că vor fi analizate atât informații teoretice (legislative sau de context) cât și calcule matematice care vor ajuta la stabilirea unei viziuni mai clare în ceea ce privesc asemănările și diferențierile între modalitățile de delegare analizate.

Astfel, cele 2 scenarii de delegare vor fi analizate din punct de vedere al următoarelor criterii:

- Administrativ și procedural;
- Economico-financiar (nivel redevență; nivel compensație; profit rezonabil; nivel tarifare; cost/km);
- Acces la finanțare europeană (cost investițional; finanțare nerambursabilă obținută);
- Social (călători deserviți; populație totală deservită; evoluție cotă modală; număr locuri de muncă; accesibilitatea financiară a populației la serviciu; categorii de persoane cu reduceri de tarif/gratuități);
- Mediu (nivel CO₂).



3.2.1 Criteriul administrativ și procedural

Tabel 3-1 Criteriul administrativ și procedural

Evaluare propriu-zisă	Modalitate de delegare	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă			
	Pentru a se putea realiza gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă către societatea Transport Calători Express, care va avea calitatea de Operator, trebuie îndeplinite condițiile prevăzute în art. 28, alin. (2¹) din Legea nr. 51/2006. Astfel: a) Unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației, în calitate de acționari/asociați ai Transport Calători Express S.A., care este operatorul, prin intermediul asociației, respectiv Consiliul Local Ploiești, exercită un control direct și o influență dominantă asupra deciziilor strategice și/sau semnificative ale operatorului regional în legătură cu serviciul furnizat/prestat, similar celui pe care îl exercită asupra structurilor proprii în cazul gestiunii directe; b) Operatorul desfășoară exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de transport public local necesare satisfacerii nevoilor de transport ale utilizatorilor de pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației; c) Capitalul social al operatorului este deținut în totalitate de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației.	1. Nu se realizează procedura de atribuire a serviciului public; 2. Societatea deține la ora actuală licențele și autorizațiile necesare desfășurării activității, dotările necesare și personal de specialitate suficient pentru desfășurarea activității	
Legislație relevantă	În conformitate cu dispozițiile art. 31 din Legea nr.98/2016 privind achizițiile publice și art.36 din Legea nr.100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii, atribuirea contractului de delegare a gestiunii serviciilor poate fi exceptată de la procedura licitației publice în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții: a) Autoritatea contractantă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii; b) Mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către autoritatea contractantă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva autoritate contractantă; c) Nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția formelor de participare a capitalului privat care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu Tratatul, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.		





Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

2. Durata contractului de delegare a gestiunii

În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii - contract cu titlu oneros), există 3 legislații care reglementează acest aspect:

- a) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, art 3 al. 3 prevede că 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.;
- b) Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, art. 32, alin. (3), modificată și completată de OUG 58/2016 statuatează că durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. În cazul gestiunii directe, autoritățile administrației publice locale, cu excepția celor care sunt membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sunt obligate ca, periodic, respectiv o dată la 5 ani, să facă analize privind eficiența economică a serviciului, respectiv să schimbe modalitatea de gestiune a serviciilor publice, după caz.”;
- c) De asemenea, Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, art. 28 prevede că durata contractelor de servicii publice este fixă, respectiv 10 ani pentru transporturile realizate cu autobuze, troleibuze sau autocare și 15 ani pentru transporturile realizate cu tramvaie, troleibuze și mijloace de transport pe cablu.

În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciiilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016

3. În ceea ce privesc avizele necesare pentru atribuirea directă a serviciului de transport public către operator este necesar a se obține în prealabil - înainte de semnarea contractului de servicii avizul Consiliului Concurenței, conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014,



Evaluare
propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996.

1. Conform informațiilor expuse în rândurile de mai sus. Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani poate delega direct serviciul de transport public către operatorul Transport Calători Express.

2. Durata contractului

În ceea ce privește situația delegării serviciului de transport public către operator, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor.

În conformitate cu Articolul 5 Atribuirea de contracte de servicii publice, alin. (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.

Astfel, Durata contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – care permite autorităților competente să adopte măsuri de urgență prin atribuirea directă a unui contract pe o durată de maximum 2 ani –, această procedură fiind necesară pentru a interveni prompt în urma impedimentelor administrative apărute, asigurând evitarea pierderii finanțării nerambursabile din cadrul PNRR - Componenta 10 „Fondul Local.

3. În ceea ce privește semnarea contractului de delegare, acesta se va realiza după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, așa cum este prevăzut în art. 52, al (1) și (2) din Legea 51/2006 serviciilor comunitare de utilități publice, modificată și completată de Legea 225/2016.

Analiza
propriu-zisă

Concluzii

În concluzie, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani poate delega direct operarea serviciului de transport către operatorul Transport Calători Express S.A., fiind îndeplinite toate prevederile legale în vigoare.



Evaluare
propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 1 - Gestiune directă prin delegarea serviciului prin atribuire directă

Din punct de vedere administrativ, considerăm astfel că această modalitate de delegare prezintă mai multe avantaje din punct de vedere administrativ și procedural, decât dezavantaje.

Evaluare
propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

Legislație
relevantă

1. Spre deosebire de cealaltă modalitate de delegare, alegerea acestei variante presupune demararea unei proceduri concurențiale de atribuire a serviciului de utilitate publică, în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007 și ale Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, sau, după caz, ale Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii:

- a) Regulamentul CE 1370/2007, prevede la art. 5, al. (3) că orice autoritate competentă care face apel la un terț, altul decât un operator intern, atribuie contractele de servicii publice pe baza unei proceduri competitive de atribuire, cu excepția cazurilor menționate la alineatele (4)1, (5)2 și (6)3. Procedura competitivă de atribuire adoptată este deschisă tuturor operatorilor, este echitabilă și respectă principiile transparenței și nediscriminării. În urma depunerii ofertelor și a eventualei etape de preselecție,

1. Se realizează procedura de atribuire a serviciului public

2. Este necesară publicarea în JOUE a anunțului de intenție cu un an înainte de lansarea invitației de participare.

¹ Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice fie în cazul în care valoarea medie anuală a acestora este estimată la mai puțin de 1 000 000 EUR, fie în cazul în care aceste contracte vizează prestarea anuală de servicii de transport public de călători pe mai puțin de 300 000 de kilometri.

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

² 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.

³ Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de dreptul intern, autoritățile competente pot decide să atribuie direct contracte de servicii publice privind transportul feroviar, cu excepția altor moduri de transport pe șine, precum metroul sau tramvaiul. Prin derogare de la articolul 4 alineatul (3), durata unor astfel de contracte nu depășește zece ani, cu excepția cazurilor în care se aplică articolul 4 alineatul (4).

Evaluare
propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

procedura poate presupune negocieri în conformitate cu aceste principii, cu scopul de a stabili modul optim de a îndeplini anumite cerințe speciale sau complexe;

- b) Legea 99/2016 privind achizițiile sectoriale, reglementează modul de realizare de către entitățile contractante a achizițiilor sectoriale, procedurile de atribuire a contractelor sectoriale și de organizare a concursurilor de soluții, instrumentele și tehnicile specifice care pot fi utilizate pentru atribuirea contractelor sectoriale, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea contractelor sectoriale;
- c) Legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii reglementează modul de atribuire a contractelor de concesiune de lucrări și a contractelor de concesiune de servicii, regimul juridic aplicabil acestor contracte, precum și anumite aspecte specifice în legătură cu executarea acestora.

În cazul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciile de utilități publice, documentația de atribuire se elaborează în cadrul asociației, se supune avizării autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre și se aprobă de adunarea generală a asociației, în calitatea acesteia de organ deliberativ, în baza mandatului primit

2. În ceea ce privește durata actului administrativ de delegare (contract de servicii publice - contract cu titlu oneros), în acest scenariu de delegare se aplică aceleași prevederi legislative prezentate atât în cadrul analizei legislative a modalității de delegare directă, cât și în cadrul analizei prezentate în la sub-capitolul 4.2. „Durata contractului”. Pe lângă aspectele deja menționate în analizele Scenariilor anterioare, modalitatea de delegare a gestiunii către un operator privat, mai presupune: Potrivit art. 32, alineat 2 din Legea nr. 51/2006, durata contractelor de delegare a gestiunii este limitată. Pentru contractele de delegare a gestiunii a căror durată estimată este mai mare de 5 ani, aceasta se stabilește, după caz, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016, ale Legii nr. 99/2016 și ale Legii nr. 100/2016 și nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor prevăzute în sarcina operatorului/operatorului regional prin contractul de delegare. De asemenea, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007, art. 4, al. (3), durata contractelor de servicii publice nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul. Însă, Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 reglementează la art. 8 și clauze tranzitorii care stabilesc și o clauză contractuală mai mare în funcție de data încheierii contractului și de procedură de atribuire (directă sau competitivă). Astfel, potrivit art. 8 al. (3): „În vederea aplicării alineatului (2), nu se ține seama de contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern:

- a) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;

3. Control direct al activităților administrative se desfășoară exclusiv în baza contractului încheiat.



**Evaluare
propriu-zisă****Modalitate de delegare****Avantaje****Dezavantaje****Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată**

- b) înainte de 26 iulie 2000 pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire;
- c) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2019, pe baza unei proceduri competitive echitabile de atribuire;
- d) după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire.

Contractele menționate la litera (a) pot continua până la expirare. Contractele menționate la literele (b) și (c) pot continua până la expirare, dar nu mai mult de 30 de ani. Contractele menționate la litera (d) pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu duratele menționate la articolul 4.

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproporționate și cu condiția ca Comisia să își fi dat acordul.

3. La fel ca în cazul celor două modalități de delegare prezentate mai sus (delegare directă către un departament intern și delegare directă către un operator regional în cazul delegării serviciului de transport public către un operator prin procedură competitivă este necesar a fi obținut avizul Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat (conform prevederilor art. 52, al. (1) din Legea nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau ale art. 20 din OUG 77/2014, actualizată, privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996). Compensația (subvențiile provenite din facilitățile și gratuitățile acordate anumitor categorii de persoane prevăzute de legislația în vigoare pentru prestarea serviciului de utilitate publică nu poate fi acordată decât după obținerea avizului mai sus menționat.

Prin excepție de la prevederile legii 51/2006, Art.52, alin. (2), contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016, precum și operatorilor regionali care implementează proiecte finanțate din fonduri europene nerambursabile în sectorul de apă și apă uzată.

**Analiza
propriu-zisă**

1. În acest caz, atribuirea contractului de delegare a serviciului de utilitate publică nu mai poate fi directă, ci va trebui desfășurată o procedură concurențială prin licitație publică.

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

Referitor la procedura competitivă echitabilă de atribuire a contractului, prin art. 5 al. (3) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se solicită ca orice componentă care face apel la terț, altul decât un operator intern, să adopte o procedură competitivă de atribuire deschisă tuturor operatorilor, echitabilă și care să respecte principiile transparenței și nediscriminării. De asemenea, se mai menționează că: „În acest context, autoritățile competente ar trebui să fie deosebit de vigilente atunci când au indicații clare privind existența unei concurențe nereale, în special atunci când este prezentată de exemplu o singură ofertă. În astfel de cazuri, Comisia este, de asemenea, mai susceptibilă de a investiga circumstanțele specifice ale procedurii de atribuire”.

2. Durata recomandată a contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile legislative detaliate la capitolul 4, sub-capitolul 4.2 „Durata contractului”.

3. În ceea ce privește semnarea contractului de concesiune de servicii (contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public), cu un operator privat, acesta se poate realiza și fără obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat, ținându-se cont de prevederile art. 52, al. 2 din Legea nr. 51/2006 care stipulează: „Contractele de delegare a gestiunii vor putea fi atribuite direct doar după obținerea avizului Consiliului Concurenței cu privire la respectarea prevederilor specifice din domeniul concurenței și al ajutorului de stat”. În acest caz, este necesar a se respecta prevederile art. 52, al. 2 a aceleiași legi, care stipulează că „Măsurile de natura ajutorului de stat nu pot fi acordate decât după avizarea acestora de către Consiliul Concurenței....”, astfel încât și în cazul acestui tip de delegare se va obține avizul Consiliului Concurenței în cazul în care se oferă facilități și gratuități categoriilor de persoane prevăzute de legislația în vigoare.

Contractele de delegare a gestiunii pot fi atribuite direct, fără avizul Consiliului Concurenței, atunci când valoarea estimată a acestora este mai mică decât pragurile corespunzătoare prevăzute la art. 7 alin. (5) din Legea nr. 98/2016, după caz, la art. 12 alin. (4) din Legea nr. 99/2016

Concluzii

Prin atribuirea serviciului de transport public către un operator privat există posibilitatea alegerii celei mai bune soluții pentru anumite trasee, însă având în vedere faptul că serviciul de transport public este un serviciu de utilitate publică, unele trasee necesare pot fi considerate neprofitabile, fapt ce ar conduce la excluderea unor trasee prin neprezentare a operatorilor la licitarea acestora.

Evaluare
 propriu-zisă

Modalitate de delegare

Avantaje

Dezavantaje

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

În cadrul atribuirii prin procedură competitivă, serviciul ar fi încredințat unor operatori de transport privați, care vor avea în vedere mai mult decât orice creșterea profitului și nu calitatea serviciului oferit. De asemenea, va fi o problemă ținerea sub control a tarifelor la biletele și abonamentele oferite, aceasta putându-se realiza numai prin majorarea compensației acordate, ceea ce nu e un lucru dorit de administrațiile locale.

Totodată, la procedura concurențială pot participa și alți operatori privați, fapt ce ar conduce la întârzierea semnării contractului de delegare a serviciului de transport public.

3.2.2 Criteriul economico-financiar
Tabel 3-2 Criteriul economico-financiar (nivel redevență, profit rezonabil, nivel compensație, nivel tarifare, cost/km)

Evaluare propriu-zisă	Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional	Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată
Nivel redevență	Legea nr. 225/2016 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, impune la art., al. (10) și (11), pct. (m), ca la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală să ia în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul. Astfel, pentru membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani, Operatorul va plăti o redevență ce va fi calculată la un procent de 0.1% asupra totalului valorii rămase de amortizat a bunurilor concesionate. Detalii privind modalitatea de stabilire a redevenței prin aplicarea unui procent din valoarea amortizării anuale a bunurilor concesionate, inclusiv calcului amortizării anuale se regăsesc la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, sub-punctele „Modul de calcul al redevenței”.	
	Avantaje	Avantaje
	Dezavantaje	Dezavantaje
Rezultat Favorabil X Defavorabil	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani, este necesară plata redevenței	Având în vedere că operatorul va funcționa cu autobuzele aflate în proprietatea UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani, este necesară plata redevenței
Profit rezonabil	La calcularea profitului rezonabil se va avea în vedere ca rata de rentabilitate să se încadreze sub pragul ratei swap (http://www.ajutordestat.ro/?pag=202) aferent duratei contractului de delegare.	

**Evaluare propriu-
zisă**
Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional
Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

În rândurile ce urmează se va analiza profitul rezonabil luând în calcul o durată a contractului de delegare de 2 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului”.

Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007.

Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile

Astfel, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de **3.89%** plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv **4.89%**) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.

**Rezultat Favorabil
X Defavorabil**
Avantaje
Dezavantaje

Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public

Avantaje
Dezavantaje

Profitul rezonabil este obținut pentru stabilirea unei rate de rentabilitate pozitive, astfel încât compania să aibă o stabilitate economică prin eliminarea riscurilor de intrare în faliment - din cauza nivelului mai ridicat al cheltuielilor față de veniturile obținute din prestarea serviciului de transport public

Nivel compensație

Compensațiile pentru obligația de serviciu public reprezintă sume suportate de la bugetul de stat pentru acoperirea costurilor suportate de întreprinderile care execută sarcini de serviciu public stabilite de autoritățile publice ale statelor membre ale Uniunii Europene (UE).

Conform Anexei la Regulamentului 1370, nivelul maxim al compensației legată de contractele de servicii publice atribuite direct, nu poate depăși efectul financiar net ocazionat de executarea obligațiilor de serviciu public, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil

$$C = CE - Vt + Pr$$

Avantaje
Dezavantaje
Avantaje
Dezavantaje

Evaluare propriu-
zisă

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către o companie privată

Rezultat Favorabil
X Defavorabil

Plecând de la ipoteza că operatorul regional este o companie al cărui control direct îl au unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, riscul de supracompensare este limitat.

Riscul de supracompensare este limitat, având în vedere respectarea Reg. 1370/2007

Nivel tarificare

Cost / călător

3.2.3 Criteriul de acces la finanțare europeană**Tabel 3-3 Criteriul de acces la finanțare europeană**

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Toate categoriile de operatori analizați sunt eligibili pentru accesarea finanțării din fonduri nerambursabile privind achiziția de autobuze sau alte intervenții în infrastructură.

3.2.4 Criteriul social**Tabel 3-4 Criteriul social (călători deserviți, populație deservită, cotă modală, număr locuri de muncă, accesibilitate financiară, gratuități)**Evaluare
propriu-zisă

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Călători
deserviți

Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.

**Evaluare
propriu-zisă**
Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional
Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Toate modalitățile de delegare trebuie să acopere aceeași populație, așa cum este stabilit în programul de circulație, indiferent de forma de delegare, delegatul este obligat să respecte frecvența și aria de acoperire a serviciului.

**Populație
totală
deservită**
Avantaje
Dezavantaje
Avantaje
Dezavantaje

Impact social favorabil pentru locuitori prin eficientizarea operarii serviciului și posibilitatea extinderii ariei de acoperire

Prin implementarea unor măsuri destinate îmbunătățirii mobilității urbane cu transportul public, populația este încurajată să renunțe la autovehiculele personale și să utilizeze mai des transportul public pentru deplasările zilnice.

Avantaje
Dezavantaje
Avantaje
Dezavantaje
**Evoluție cotă
modală**

Fiind un operator controlat direct de către UAT-urile membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, acestea iau toate măsurile necesare pentru creșterea mobilității urbane din aria de studiu, pentru sporirea gradului de accesibilitate a serviciului de utilitate publică, prin extinderea traseelor în interiorul UAT

Principalul scop al operatorului privat este profitul și nu evoluția cotei modale a transportului public.

Avantaje
Dezavantaje
Avantaje
Dezavantaje
**Număr locuri
de muncă**

Creșterea numărului de locuri de muncă

Creșterea numărului de șomeri întrucât există șanse mari ca noul operator privat să nu preia angajații actuali ai operatorului

Luând în calcul gradul maximal al profitabilității pe care un operator privat îl urmărește, acesta poate presta serviciul de transport public cu cât mai puțini angajați

**Evaluare
propriu-zisă**
Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional
Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat
**Accesibilitatea
financiară a
populației la
serviciu**

Având în vedere stabilirea liberă a tarifelor, Autoritatea Contractantă are dreptul de a stabili în baza viziunii social-economice/guvernantei locale, acceptanța socială a costului mediu al tarifelor practicate pentru călătoriile cu transportul public, conform Anexei 2.6 la Modelul de Contract de Servicii Publice pentru municipiile și orașele din România în conformitate cu legislația UE (Regulamentul 1370/2007), această anexă fiind intitulată „Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a Tarifelor de călătorie”.

Conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, în anul 2025, în Regiunea de Dezvoltare Sud-Muntenia, numărul mediu al membrilor unei gospodării este de 2.522 persoane. În același timp, veniturile totale medii lunare pe gospodărie în regiunea Nord-Vest au fost de 9006.08 lei.

Veniturile totale medii lunare pe o persoană în Regiunea Sud-Muntenia, la nivelul anului 2025, conform informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică, sunt în cuantum de 3571.48 lei, astfel încât tariful practicat de către operatorul de transport (5.5 lei / călătorie) reprezintă aproximativ 0,15 % din venitul total lunar, iar tariful practicat pentru un abonament (159 lei / abonament lunar) reprezintă aproximativ 4.45 % din venitul total lunar. Putem astfel constata că tariful practicat pentru o călătorie reprezintă o sumă suportabilă pentru utilizator. De asemenea, considerând că o persoană circulă în medie de 20 de ori pe lună, prețul total pe care aceasta îl va avea cu aceste călătorii reprezintă 3,08% din totalul veniturilor lunare. La fel putem concluziona și în privința abonamentelor.

Mai mult, pentru a întări această ipoteză, facem trimitere la analiza privind nivelul de tarificare de la capitolul 4, sub-capitolul 4.4, punctul „Modul de calcul al prețului călătoriilor; Tarife propuse”, unde a fost analizat tariful mediu al unei călătorii calculate pe baza veniturilor totale obținute și a numărului de călătorii totale estimate pe an.

Avantaje
Dezavantaje
Avantaje
Dezavantaje

Poate avea impact social nefavorabil pentru utilizatori prin reducerea accesibilității financiare la serviciul public - creșterea tarifelor de călătorie

**Categorii de
persoane cu
reduceri de
tarif/
gratuități**

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local și cu O.G. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare; autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru categoriile de persoane prevăzute la sub-capitolul 4.4. Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri de tarif sau gratuități”.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport în mijlocul de transport.



3.2.5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

În ceea ce privește criteriul de mediu, indiferent de modalitatea de atribuire, operatorul de transport va trebui să se conformeze regulilor specifice privind protejarea mediului înconjurător. Integrarea prevederilor de mediu în politica din domeniul transportului vizează astfel protejarea mediului ambiant prin promovarea acțiunilor care vor reduce zgomotul și emisiile de dioxid de carbon, care vor favoriza folosirea combustibililor alternativi și a noilor tehnologii în toate formele de transport.

Tabel 3-5 Criteriul de mediu (nivel CO²)

Scenariul 1 - Gestiune directă către un operator regional

Scenariul 2 - Gestiune delegată către un operator privat

Conform scenariului tehnico-economic recomandat, emisiile de CO₂/km pentru un autobuz electric cu încărcare este de 0 g CO₂/km, indiferent de modalitatea de delegare, Autoritatea Contractantă fiind cea care pune la dispoziția operatorului mijloacele de transport ecologice.





3.3 Concluzii și recomandarea variantei optime de delegare

Autoritatea administrației publice locale are dreptul de a decide încredințarea serviciilor de transport public local de călători unui operator economic care poate demonstra potențialul tehnic, financiar și organizatoric de a realiza obiectivele propuse în vederea îmbunătățirii transportului public de persoane și modernizării infrastructurii în teritoriul administrativ al UAT-urilor membre al ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani.

Gestiunea delegată către un operator privat reprezintă varianta cu cele mai puține avantaje conform informațiilor menționate în analiza comparativă a scenariilor prezentate. Alegerea acestei modalități de delegare poate avea un impact negativ asupra calității serviciului de transport public, mai ales din cauza inexistenței unei modalități de control al autorităților asupra acestuia.

În ceea ce privește gestiunea directă către un operator regional, menționăm că în prezent, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani poate delega serviciul de transport public către operatorul Transport Călători Express S.A..

Oportunitatea delegării serviciilor de transport public local de persoane prin atribuire directă concesiunii serviciilor de transport public local de persoane rezidă din faptul că obligațiile care îi revin asociației în calitate de acționar/asociat unic se mențin în continuare în sensul urmăririi respectării clauzelor contractuale și a păstrării integrității patrimoniale, iar la sfârșitul perioadei de delegare unitățile administrativ teritoriale din cadrul asociației trebuie să preia bunurile concesionate, achitându-i delegatarului cota parte din investițiile realizate în perioada de concesionare.

Oportunitatea concesiunii serviciilor de transport public local de persoane este determinată de necesitatea gestionării serviciilor de transport public local de persoane în condiții de eficiență financiară și managerială, de către un operator de transport public de persoane care deține capacitatea tehnică necesară și are abilitatea de a satisface în condiții de competitivitate necesitățile populației în acest domeniu.

Motive de ordin economic

- Operatorul asigură necesarul de parc de vehicule pentru îndeplinirea cerințelor din programul de transport, la condițiile de tehnice, calitate și siguranță impuse;
- Operatorul asigură spații și dotări tehnice pentru asigurarea mentenanței reparațiilor, pentru garare și desfășurarea tuturor activităților suport pentru transportul public ce face obiectul contractului;
- Operatorul asigură respectarea reglementărilor în vigoare privind exploatarea în condiții de siguranță a infrastructurii proprii și concesionate, a parcului de vehicule, privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor vehiculelor;
- Operatorul asigură activitatea de dispecerizare și dotările speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pe întreaga arie teritorială a ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani;
- Operatorul realizează investițiile în legătură cu prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu programul de investiții al operatorului;
- Operatorul respectă toate cerințele legale privind operarea și desfășurarea activității de transport public;
- Operatorul asigură activitatea de comercializare a titlurilor de călătorie;
- Operatorul asigură buna întreținere a bunurilor concesionate;
- Operatorul asigură personal calificat în număr necesar pentru desfășurarea tuturor activităților necesare pentru transportul public;

- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală, și psihologică a persoanelor cu funcții care concurează la siguranța circulației;
- Operatorul asigură respectarea indicatorilor de performanță ai serviciului stabiliți în contractul de delegare a gestiunii;
- Operatorul respectă regulamentul serviciului și caietul de sarcini al serviciului;
- Operatorul asigură realizarea unui sistem de evidență al sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- Operatorul asigură un sistem de informare al călătorilor privind serviciul de transport public, în stații, pe mijloacele de transport și în mediul on-line;
- Operatorul realizează statistici privind accidentele în care a fost implicat;
- Operatorul asigură furnizarea de date către ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani și accesul la toate informațiile în vederea optimizării planificării traseelor și a verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport.

Motive de ordin financiar

- Sarcinile îndeplinite de operator sunt finanțate din capitalurile sale proprii;
- UAT-urile membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani” vor furniza active (bunuri de retur) astfel încât aceasta să poată îndeplini Obligațiile de serviciu public asumate prin contractul de delegare;
- Operatorul va ține o contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului de transport public local din contract sau sunt asociate acestuia, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare;
- Operatorul evidențiază costurile pe serviciu public și pe fiecare UAT, asigurând respectarea prevederilor Anexei la Regulamentul 1370/2007;
- Operatorul aplică tarifele aprobate pentru toate categoriile de călători;
- Operatorul asigură respectarea prevederilor legale contabile și fiscale în vigoare și fiscalizarea integrală a serviciului;
- Operatorul asigură, prin decizii ale Consiliului de Administrație și AGA, implementarea de măsuri pentru creșterea eficienței/eficacității;
- Operatorul asigură calculul costului/km pe costuri asociate doar serviciului de transport, evidențierea veniturilor pe fiecare categorie de călători și calculul compensării pentru fiecare UAT membru al ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani;
- Operatorul asigură alocarea costurilor indirecte conform unor chei de repartizare agreeate de către ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani.

4 Recomandări privind implementarea soluției recomandate

4.1 Aria teritorială

Aria de operare pe care se intenționează atribuirea contractului de servicii publice este teritoriul administrativ a membrilor ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani, care la momentul redactării documentului de față este compus din două unități administrativ teritoriale respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani.

În ceea ce privește restul UAT-urilor membre ale Asociației, acestea vor putea intra în sistemul de transport public metropolitan de călători, în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

Prestarea serviciilor către alte UAT-uri membre Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani se va realiza prin Act Adicional la Contract, ce se va încheia conform tuturor cerințelor legale, inclusiv de publicitate.

4.2 Durata contractului

În ceea ce privește durata contractelor de servicii publice, există 3 legislații care reglementează acest aspect:

În conformitate cu art. 4 alin. 3 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, 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.

Pe de altă parte, prevederile legislației naționale, respectiv art. 28 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, impun o durată maximă de 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Legea nr. 92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

În acest sens, dispozițiile art. 28 alin. (1) din legea examinată circumstanțiază, în funcție de specificul fiecărei activități desfășurate, termenul maxim al contractului de atribuire a gestiunii, astfel: 10 ani, în cazul serviciului public de transport rutier realizat cu autobuze, troleibuze sau autocare; 15 ani, în cazul în care contractul de delegare are ca obiect și transportul pe șine efectuat cu tramvaie, iar valoarea estimată a acestui mod de transport reprezintă peste 50% din valoarea contractului și 15 ani, în cazul transportului pe șine realizat cu tramvaie sau trenuri de metrou. Referitor la aceste durate, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstituționalitate a prevederilor art. 28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate



sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Legea nr.92/2007 impune în mod imperativ principiul limitării duratei de derulare a acestor contracte, în considerarea promovării principiului asigurării mediului concurențial și al protejării, totodată, a intereselor destinatarilor finali ai serviciului public respectiv, valori consacrate și ocrotite în legislația Uniunii Europene.

Referitor la aceste duratele de delegare prevăzute la art.28 alin.(1) din Legea nr.92/2007, Curtea Constituțională a României, a hotărât în analiza criticii de neconstitucionalitate a prevederilor art.28 din Legea 92/2007 că aceste termene îndeplinesc condiția rezonabilității, în sensul că sunt suficiente pentru a asigura desfășurarea activității și realizarea planului de afaceri al comerciantului, fiind stabilite circumstanțiat, proporțional cu durata medie de amortizare a tuturor mijloacelor de transport, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing, dar și în considerarea termenului mediu de uzură fizică a fiecărui tip de autovehicul utilizat în scopul realizării transportului public.

Pe de altă parte, art. 32 alin. (3) din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, completată și modificată de OUG 58/2016, statuează că:

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

Astfel fiind, în interpretarea articolului de mai sus, aplicând principiul de drept per a contrario, în cazul în care se decide atribuirea prin gestiunea directă a serviciului de utilitate publică, durata acestui serviciu nu poate fi mai mare de 5 ani. În caz contrar, pentru atribuirea gestiunii acestui serviciu trebuie aplicată o procedură competitivă, în conformitate cu prevederile Legii nr. 99/2016.

Mai mult decât atât, legiuitorul chiar specifică faptul că în cazul gestiunii directe, o dată la 5 ani trebuie să vor elabora analize privind eficiența economică a serviciului și, în cazul în care rezultatele sunt negative, să schimbe modul de gestiune a serviciilor publice.

În ceea ce privește situația delegării serviciului de transport public către operator, durata contractului de delegare nu va depăși durata maximă necesară recuperării investițiilor.

În conformitate cu Articolul 5 Atribuirea de contracte de servicii publice, alin. (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 atribuiri directe sau a unui acord formal de prelungire a unui contract de servicii publice, sau a unei cerințe de respectare a anumitor obligații de serviciu public. Operatorul de serviciu public are dreptul de a contesta decizia de impunere a executării anumitor obligații de serviciu public. Atribuirea sau prelungirea unui contract de servicii publice prin măsuri de urgență, sau impunerea unui astfel de contract nu poate depăși doi ani.



Astfel, Durata contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 – care permite autorităților competente să adopte măsuri de urgență prin atribuirea directă a unui contract pe o durată de maximum 2 ani –, această procedură fiind necesară pentru a interveni prompt în urma impedimentelor administrative apărute, asigurând evitarea pierderii finanțării nerambursabile din cadrul PNRR - Componenta 10 „Fondul Local.

4.3 Obligația de serviciu public de transport

Obligația de serviciu public este constituită din:

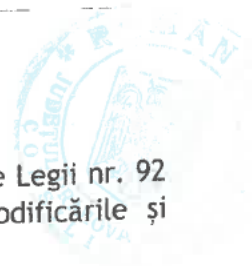
- I. Aplicarea tarifelor de călătorie aprobate de Autoritatea Contractantă;
- II. Furnizarea de servicii de transport pentru grupuri sociale de călători care pot beneficia de reduceri/ gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport din România și cu cerințele și reglementările legale, precum și în conformitate cu Hotărârile Consiliilor Locale ale UAT membre ale Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani;
- III. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu principiile continuității, frecvenței, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- IV. Prestarea serviciului de transport public local în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în Contract;
- V. Respectarea standardelor și cerințelor de siguranță și securitate prevăzute în Contract și în legislația națională;
- VI. Prestarea serviciului de transport public local cu vehiculele prevăzute Contract.

4.4 Natura și întinderea drepturilor exclusive acordate operatorului

- I. Va avea dreptul la plata Compensației din partea UAT membre, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- II. Va avea dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în Contract;
- III. Va avea Dreptul exclusiv de a desfășura Serviciul de transport public local pe teritoriul ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani pentru care prestează serviciu public, inclusiv pentru rutele operate în prezent cu autobuzele de mică capacitate (microbuze);
- IV. Va avea dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în Contract;
- V. Este titularul dreptului de exploatare a infrastructurii concesionate și mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului de transport public local.

4.5 Elemente de ordin juridic, procedural

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



Dezvoltarea serviciului de transport public trebuie să țină cont de prevederile Legii nr. 92 din 10 aprilie 2007 - Legea serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, prin urmare:

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate transportul public care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) Se efectuează de către un operator de transport rutier, astfel cum acesta este definit și licențiat conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2014, cu modificările și completările ulterioare, sau de către un transportator autorizat, așa cum acesta este definit și autorizat conform prevederilor prezentei legi;
- b) Se efectuează pe raza administrativ-teritorială a unei localități sau, după caz, a unităților administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale sau numai între localitățile unui județ, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia/acestui, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate;
- c) Se execută pe rute și cu programe de circulație prestabilite de către consiliul local, consiliul județean, Consiliul General al Municipiului București sau de adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitară ori a altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale;
- d) Se efectuează de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat cu mijloace de transport în comun, respectiv cu autobuze, troleibuze, tramvaie sau metrou, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară înmatriculate sau înregistrate ori ale altor forme de asociere între unitățile administrativ-teritoriale, după caz, în județul sau localitatea respectivă. În condițiile prezentei legi, transportul realizat cu troleibuze, tramvaie sau metrou se realizează de către transportatorii autorizați;
- e) Persoanele transportate sunt îmbarcate sau debarcate în puncte fixe prestabilite, denumite stații sau autogări, după caz;
- f) Pentru efectuarea serviciului, operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat percepe de la persoanele transportate un tarif de transport pe bază de legitimații de călătorie individuale eliberate anticipat, al căror regim este stabilit de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările ulterioare;
- g) Autoritățile locale competente exercită competențe exclusive cu privire la acordarea licențelor de traseu operatorilor care prestează transportul rutier de călători cu autobuze în aria teritorială de competență a acestora și de reglementare la nivel local a serviciilor publice de transport călători;
- h) Autoritatea administrației publice locale impune sau contractează obligații de serviciu public și poate acorda, în schimbul îndeplinirii acestora, drepturi exclusive și/sau compensații de orice natură. Prin obligație de serviciu public se înțelege o cerință definită sau stabilită de autoritatea competentă pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit. Contractele de servicii publice nu presupun în mod obligatoriu acordarea de compensații.

Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi date, în condițiile legii, în administrare sau puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitatea administrativ-teritorială, în baza procesului-verbal de predare-primire, anexă la hotărârea de dare în administrare sau la contractul de delegare a gestiunii, după caz, sau pot fi puse la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

(2) Conducătorul mijlocului de transport în comun este obligat să prezinte la controlul în trafic următoarele documente, după caz:

- a) Licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- b) Programul de circulație;
- c) Copia conformă a licenței de transport, în cazul tramvaielor;
- d) Alte documente stabilite de legile în vigoare.

Transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare având ca obiect transportul rutier public de persoane, este definit ca transport rutier local de persoane în conformitate cu art. 3 pct. 48 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere. Traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară sunt considerate trasee locale în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 38 din O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere.

În conformitate cu art. 8 alin. 1 din Legea 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice „*Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.*”

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

Având în vedere repartiția populației UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani, necesitatea asigurării unei alternative de transport pentru cât mai mulți locuitori, centrele importante din punct de vedere economic și/sau social dar și efectuarea serviciului de transport în condițiile obținerii unui profit minim, rezonabil de către cei ce le efectuează, se impune asigurarea serviciului de transport public local de persoane în condiții optime, printr-un sistem de gestiune care să satisfacă nevoile cetățenilor și care să fie eficient din punct de vedere tehnic și financiar.

4.5.1 Modul de calcul al redevenței

Pentru realizarea investiției, calculul redevenței a fost realizat conform normelor legislative în vigoare. Astfel, în conformitate cu art. 29, al. 11, lit. (m) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice modificată și completată de Legea nr. 225/2016,



„la stabilirea nivelului redevenței, autoritatea publică locală va lua în considerare valoarea calculată similar amortizării pentru mijloacele fixe aflate în proprietate publică și puse la dispoziție operatorului odată cu încredințarea serviciului/activității de utilități publice și gradul de suportabilitate al populației. Nivelul redevenței se stabilește în mod transparent și nediscriminatoriu pentru toți potențialii operatori de servicii de utilități publice, utilizându-se aceeași metodologie de calcul”.

La calculul amortizării mijloacelor fixe, trebuie să avute în vedere prevederile Legii nr. 15/1994 privind amortizarea capitalului imobilizat în active corporale și necorporale.

Astfel, la calculul amortizării mijloacelor fixe ce vor fi date în concesiune operatorului municipal s-a utilizat metoda de amortizare liniară, stabilită prin aplicarea cotei de amortizare liniară la valoarea fiscală a mijlocului fix amortizabil, în conformitate cu valorile investițiilor propuse.

În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor concesionate, Operatorul plătește o redevență proprietarului bunurilor, calculată anual prin aplicarea unui procent de asupra totalului valorii de inventar a bunurilor concesionate. Aceste valori sunt menționate în contract în valoare fixă și procentuală. Modificarea anexei cu valoarea bunurilor de Inventar va duce la actualizarea valorii redevenței.

În schimbul dreptului și obligației de prestare a serviciului, Operatorul se obligă să plătească redevență pentru serviciu Autorității Contractante.

4.5.2 Modul de calcul al compensației

În conformitate cu prevederile legislative, în speță cu art. 1, al. (4), pct. e. din Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local, „serviciul de transport public local de persoane și de mărfuri se organizează de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ-teritorială respectivă, cu respectarea următoarelor principii: .e) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane”.

De asemenea, în conformitate cu art. 2 al aceleiași legi, în condițiile în care în transportul public local se acordă facilități de transport uneia sau mai multor categorii de persoane, serviciul prin care se realizează transportul respectiv se consideră serviciu public subvenționat de transport, care se supune atât Legii 92/2007 cât și Ordonanței Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare, republicată.

De asemenea, menționăm că la nerespectarea dispozițiilor art. 45 din Legea 92/2007 privind serviciile de transport modificată de public local; consiliile județene, primarul municipiului precum și ofițerii și/sau agenții de poliție din cadrul Poliției Române care au calitatea de polițiști rutieri pot acorda contravenții operatorului.

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, nivelul maxim al compensației nu poate depăși efectul financiar net, iar efectul financiar net este dat de diferența dintre „Costurile suportate cu obligația de serviciu public” minus „eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare” minus „sumele încasate din tarife sau orice alte venituri generate” la care se adaugă un profit rezonabil.

Mod de calcul al compensației:

Compensația = Costurile de operare al serviciului de transport public - Veniturile înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil



$$\text{Compensația} = 577,220.84 - 327,074.33 + 28,226.10 = 278,372.61 \text{ lei}$$

Menționăm faptul că valorile de mai sus sunt aferente perioadei 30.08.2006-31.12.2026.

4.5.3 Mărimea (nivelul) profitului rezonabil

Conform prevederilor articolului 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, costurile care trebuie luate în considerare într-un contract de servicii publice pot include „o rentabilitate adecvată a capitalului”. Compensația pentru obligația de serviciu public nu poate depăși efectul financiar net al obligației, definit ca fiind egal cu costurile, minus veniturile generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse la nivel de rețea, plus un „profit rezonabil”.

Contractele de transport public aliniate conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 reprezintă contracte pentru atribuirea unui serviciu de interes economic general și nu este legat de un risc comercial sau contractual major, în special ca urmare a faptului că, în esență, se compensează integral costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general. Astfel, conform reglementărilor în vigoare, „profitul rezonabil nu poate depăși rata de swap aplicabilă, plus o primă de 100 de puncte de procentuale”. (<http://www.ajutordestat.ro/despre-noi/rate-swap-sieg/>)

Luând în calcul o durată a contractului de delegare de 2 ani, conform prevederilor legislative și a recomandărilor capitolului 4, sub-capitolul 4.2. „Durata Contractului”.

Profitul rezonabil este calculat în cazul operatorului municipal pentru stabilirea compensației acordate și evitarea acordării de compensații în exces conform normelor prevăzute în Anexa la Regulamentul CE 1370/2007.

Conform Anexei la Regulamentul CE 1370/2007, normele de stabilire a compensației se stabilește pentru contractele de servicii publice atribuite direct, astfel încât, în cazul delegării serviciului către un operator privat, aceste norme nu sunt aplicabile

Astfel, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata de 3.89% plus o primă de 100 de puncte procentuale (respectiv 4.89%) aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.

$$\text{Profit rezonabil} = 4.89\% * 577,220.84 \text{ lei} = 28,226.10 \text{ lei}$$

Menționăm faptul că valorile de mai sus sunt aferente perioadei 30.08.2006-31.12.2026.

4.5.4 Categoriile de persoane care beneficiază de reduceri sau gratuități

Pentru serviciul de transport public local de persoane organizat de către autoritățile administrației publice locale, pe raza administrativ teritorială respectivă beneficiază de gratuitate la transport următoarele categorii de persoane:

- Veteranii și văduvele de război, în conformitate cu prevederile Legii nr. 44/1994 privind acordarea unor drepturi veteranilor și văduvelor de război;
- Persoanele persecutate din motive politice, în conformitate cu prevederile Legii nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice în perioada comunistă;
- Luptătorii care au contribuit la victoria revoluției române din decembrie 1989, în conformitate cu prevederile Legii nr. 42/1990 pentru cinstirea eroilor-martiri și acordarea unor drepturi acestora, răniților și luptătorilor la Revoluția din 1989;
- Persoanele cu handicap grav, însoțitorii persoanelor cu handicap grav și asistenții personali ai persoanelor cu handicap grav în prezența acestora, în conformitate cu



prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap;

- Donatorii de sânge beneficiază de abonament cu reducere 50% pentru transportul în comun pe o perioadă de 1 lună pentru fiecare donator, în conformitate cu prevederile Legii nr. 282/2005 și a Hotărârii de Guvern nr. 1364/2006.

Facilități la transportul public local, altele decât cele obligatorii prin lege, și prevederile legislative care permit acordarea acestora prin hotărâre a autorității administrației publice locale.

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (4) lit. m, ale art. 1 alin. (6) lit. e și ale art. 17 alin. 1 lit. o din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, autoritățile administrației publice locale pot asigura resursele bugetare pentru susținerea totală sau parțială a costurilor de transport public pentru următoarele categorii de persoane:

- Elevi;
- Alte categorii sociale în conformitate cu prevederile legale.

După atribuirea contractului de delegare de gestiune a serviciului de transport public local, subvențiile acordate pentru persoanele care beneficiază de gratuitate la transportul public local de persoane prin curse regulate, se vor asigura în baza validării legitimațiilor de transport de tip card în mijlocul de transport, la tariful aprobat prin Hotărâre de Consiliu Local.

4.5.5 Modul de calcul al prețului călătoriilor, tarife propuse

La creșterea atractivității transportului public nu contribuie numai calitatea și cantitatea ofertei în ceea ce privește frecvența curselor, viteza, curățenia, siguranța, informația furnizată etc. Tarifele de călătorie accesibile fac de asemenea parte dintre factorii care joacă un rol important în determinarea alegerii mijlocului de transport. Transportul urban trebuie să fie accesibil din punct de vedere financiar chiar și pentru persoanele cu venituri scăzute. Astfel, utilizatorii vor recurge mai mult la transportul public de călătorii, care face concurență transportului cu automobilul personal, numai în condițiile unei oferte de calitate, moderne cu tarife accesibile. Acest obiectiv ar putea fi atins prin eficientizarea continuă a transportului public. De asemenea, prin optimizarea acestor elemente va crește și gradul de recuperare a cheltuielilor.

Se propune ca pentru traseele de pe raza UAT-urilor membre ale ADI Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani tarifele să fie practicate astfel:

Tabel 4-1 Tarife propuse

Modalitate cumpărare	Tip legitimație de călătorie	Nr. călătorii	PREȚ (lei)
Bilet	Tronson 1 - Hale Catedrală Ploiești - Bauelemenete și Retur	1	5,5
Bilet	Tronson 2 - Hale Catedrală Ploiești - Buda și Retur	1	7,5



Abonament	Tronson 1 - Hale Catedrală Ploiești - Bauelemenete și Retur	nelimitat	150
Abonament	Tronson 2 - Hale Catedrală Ploiești - Buda și Retur	nelimitat	380
Bilet	Tronson 1 Hale Catedrală Ploiești -Targsoru Nou si retur	1	7,5
Bilet	Tronson 2 - Hale Catedrală Ploiești - Stoenesti și retur	1	8,00
Bilet	Tronson 3 - Hale Catedrală Ploiești- Aricestii Rahtivani si retur	1	9,50
Bilet	Tronson 4 - Hale Catedrală Ploiești - Sală Sport Nedelea și retur	1	10,50
Abonament	Tronson 1 Hale Catedrală Ploiești -Targsoru Nou si retur	nelimitat	390,00
Abonament	Tronson 2 - Hale Catedrală Ploiești - Stoenesti și retur	nelimitat	420,00
Abonament	Tronson 3 - Hale Catedrală Ploiești- Aricestii Rahtivani si retur	nelimitat	530,00
Abonament	Tronson 4 - Hale Catedrală Ploiești - Sală Sport Nedelea și retur	nelimitat	570,00
Nevalidare card			50
Suprataxa			50

Transportatorul este autorizat să perceapă de la beneficiarii transportului contravaloarea serviciilor prestate pe baza de legitimații de călătorie valabile la tarifele aprobate de hotărârea Adunării Generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani după delegarea gestiunii serviciului public. Tariful în vigoare se poate modifica pe baza propunerilor fundamentate ale concesionarului numai după aprobarea acestuia prin Hotărâre a Adunării Generale, ori de câte ori este nevoie ca urmare a unor schimbări legislative ce au ca rezultat creșterea unor taxe folosite la fundamentarea tarifulor, proporțional cu aceste modificări.

Conform Art. 12, al. 3 al Normei-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifulor pentru serviciile de transport public local de persoane din 12.12.2007, aprobată prin Ordinul nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru, prin nivelul tarifulor de transport pentru serviciile de transport public local de persoane, suportate de către utilizatori, se vor recupera integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare, precum și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se astfel un profit rezonabil pentru operatorii de transport/transportatorii autorizați.



4.6 Trasee propuse

Printr-un parteneriat încheiat între Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, a fost implementat un proiect finanțat prin PNRR, încadrat în Investiția I.1 - Mobilitate urbană durabilă / I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (vehicule nepoluante). Având ca obiect „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) și stații de încărcare aferente, în vederea asigurării serviciilor de transport public în zona metropolitană/periurbană Ploiești - Ariceștii Rahtivani”, proiectul a beneficiat de finanțare 100% nerambursabilă și a vizat achiziția a 22 de autobuze electrice, 22 de stații de încărcare lentă și 8 stații de încărcare rapidă.

Întrucât prezentul studiu de oportunitate propune utilizarea a 5 autobuze pe 2 trasee din totalul flotei achiziționate, se recomandă extinderea ADI Transport prin cooptarea altor UAT-uri vecine și dezvoltarea rețelei de transport metropolitan.

Investiția propusă are ca obiectiv înființarea unui serviciu de transport public local de persoane care să asigure conectivitatea între cele două unități administrativ-teritoriale din aria de studiu, precum și accesul populației la principalele centre de interes (instituții publice, unități de învățământ, servicii medicale și zone de ocupare a forței de muncă).

Rețeaua propusă este alcătuită din 2 trasee principale, dimensionate astfel încât să asigure acoperirea principalelor localități și a centrelor industriale, valorificând infrastructura rutieră existentă și conectând Comuna Ariceștii Rahtivani cu Municipiul Ploiești.

Lungimea totală a traseelor propuse este de 74.5 km (tur-retur) acestea fiind concepute astfel încât să deservească atât centrul economic (platformele industriale ale Ploieștiului dar și a Ariceștii Rahtivani) cât și satele aparținătoare comunei Ariceștii Rahtivani.

Prin implementarea acestor trasee se urmărește creșterea accesibilității populației la serviciile de interes public, reducerea dependenței de autoturismul personal și asigurarea unei alternative de mobilitate pentru elevi, navetiști și persoanele vârstnice. Configurația rețelei permite, totodată, dezvoltarea ulterioară a serviciului prin extinderea traseelor sau introducerea unor curse suplimentare, în funcție de evoluția cererii de transport.

În cele ce urmează, vă prezentăm detaliile aferente traseelor propuse, inclusiv rutele de circulație, străzile deservite și stațiile de oprire corespunzătoare fiecărui traseu:

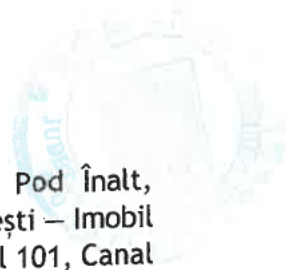
■ **Traseul 310 Hale Catedrală - Parc industrial Ariceștii Rahtivani - Buda - Hale Catedrală** - Lungime traseu 27.5 km - traseu tur-retur

Străzi: Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzino, DN72, Bruxelles, Londra, Schelei, DJ1011, Primăverii, DN72, Gh. Cantacuzino, I.L.Caragiale, Vlad Țepeș, Cuza Vodă, Vasile Lupu, Piața Eroilor, Carpați, Emile Zola

STAȚII: Hale Catedrală, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Bauelemente, Jungheinrich, Lubbers, Biserică Buda, Bloc Buda, Dacheser, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Hale Catedrală.

■ **Traseul 311 Hale Catedrală - Târgșoru Nou - Stoenesti - Ariceștii Rahtivani - Nedelea și retur** - Lungime traseu 47 km tur/retur

Străzi: Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzino, DN72, DJ156, DJ140, DJ144



Stații: Hale Catedrală, Logofăt Tăutu, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Dispensar – Imobil 111, Grădiniță – Imobil 47, Iliescu – Imobil 23, Stoenеști – Imobil 7, Trestioreanu – Parc Trestioreanu, Poștă – Imobil 199, Cimitir – Imobil 101, Canal – Imobil 9, Intrare Nedelea – Imobil 60, Alimentară – Imobil 142, Sală sport (debarcare) – Sala sport Nedelea, Sală sport (îmbarcare) – Vis-a-vis Sala sport, Alimentară – Imobil 121, Intrare Nedelea – Imobil 41, Canal – Imobil 10, Cimitir – Imobil 104, Poștă – Imobil 250-252, Trestioreanu – Imobil 340, Stoenеști – Imobil 6, Iliescu – Imobil 18, Cămin cultural Tg.Nou – Imobil 48, Dispensar – Imobil 114, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Logofăt Tăutu, Hale Catedrală.

În harta de mai jos sunt prezentate traseele propuse, cu evidențierea rutelor și a zonelor deservite de acestea.

STUDIU DE OPORTUNITATE PENTRU DELEGAREA
SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI



LINIILE ȘI STATIILE DE TRANSPORT PUBLIC PROPUSE

4.7 Indicatori de performanță pentru serviciile de transport public

Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de calatori de revizuiesc anual de catre Autoritatea Contractanta iar valorile anuale propuse au ca obiectiv creșterea în timp a eficacității și calității serviciilor prestate. Valorile pot fi modificate anual prin act adițional la contractul de delegare a gestiunii serviciului, funcție de politica în domeniu și obiectivele delegatarului. Prin ponderea data anumitor indicatori și nivelul acestora, performanța serviciului este direct vizată de Autoritatea Contractanta Deasemenea, contractul prevede monitorizarea atentă a performanțelor derulării sarcinilor operatorului asumate prin contract și penalități pentru neindeplinire, incluzând și adoptarea de măsuri corective.

Prestarea serviciului de transport public local se va realiza în conformitate cu indicatorii de performanță prevăzuți în contractul de delegare:

Tabel 4-2 Indicatorii de performanță și evaluare ai serviciilor de transport public de călători

Nr. Crt	Indicatori	Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Parametru			Pondere criteriului	Valori ale parametrilor, calculate pe baza raportului operatorului	Pondere criteriului	Incalcare (se majora)	Garantie (G) 1,547.33 Lei
			U.M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					
0	1	2	4	5	6	7	8	9=8 sau cu 6	10	11=(9/6)*7 *G
1	Numar de curse, trasee suspendate din culpa operatorului	(curse, trasee suspendate /total curse, trasee incluse in Programul de Transport) x 100	%	1	5	13,00%			0	0,00
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore	Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare/lungimea totala a traseeului x 365	%	0,5	1	10,00%			0	0,00
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 1 si 2	Σ (Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 1)/Nr total pasageri*100	%	2	5	1,00%			0	0,00
		Σ (Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 2)/Nr total pasageri*100	%	2	5	1,00%			0	0,00
		Σ (Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctul 3)/Nr total pasageri*100	%	0,5	1	1,00%			0	0,00
4	Respectarea Planului de Servicii	Numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de	%	5	10	7,00%			0	0,00



			circulatie-Numar total mijloace de transport vehicule utilizate zilnic)/numar total mijloace de transport vehicule necesar pentru realizarea Programului de circulatie) x 100	%	5	10	3,00%		0	0,00
5	Plangeri de la pasageri	Plangeri primite	Nr.Plângeri înregistrate referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	Nr. total	40	80	2,00%		0	0,00
		Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate/Total plangeri inregistrate *100 Referitoare la: a) frecventa b) nerespectarea programului c) confortul calatorilor/curatenie d) comportamentul personalului	%. total pe toate criteriile	30	60	3,00%		0	0,00
		Plangeri rezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	%. total pe toate criteriile	0	1	3,00%		0	0,00
		Plangeri nerezolvate	Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal/Total plangeri fundamentate*100	%. total pe toate criteriile	0	1	8,00%		0	0,00
6	Protectia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de transport*100	%	20	30	10,00%		0	0,00
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Parcul de vehicule cu vechimea vehiculelor mai mare de 10 ani/total parc de vehicule*100	%	75	85	5,00%		0	0,00
		Vehicule cu dotari de accesibilitate si confort (cu podea coborata, aer conditionat, dotari pentru persoane cu dizabilitati)	Numar vehicule cu instalatie de climatizare nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	%	50	60	5,00%		0	0,00
			Numar vehicule cu instalatie de incalzire nefunctionala raportat la numar total de vehicule x 100	%	3	5	8,00%		0	0,00
8	Penalitati platite		Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu/Cifra de Afaceri *100	\$/%	0,5	1	4,00%		0	0,00
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	No.	3	5	8,00%		0	0,00
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	No.	15	30	8,00%		0	0,00



11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor	NU SE PENALIZEAZA IN PRIMUL AN	No.	0,00%			
				Total pondere criterii	100,00 %	TOTAL	Incalcari majore Total penalitati (RON)
							0,00



5 Concluzii

Prezentul document reprezintă o analiză a situației existente și propuneri pentru îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a transportului public de la nivelul UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani”, precum și o analiză a modalității de gestiune a serviciului de transport public.

În baza informațiilor prezentate și a prevederilor legale în vigoare, se pot concluziona următoarele aspecte:

- Operatorul de transport public SOCIETATEA DE TRANSPORT SRL are calitatea de operator având ca uni acționar Consiliul Local Ploiești.
- În conformitate cu Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/ 2006 actualizată, gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, fără aplicarea prevederilor Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.
- De asemenea, conform Regulamentului 1370/2007, Art. 5 Atribuirea de contracte de servicii publice din cadrul, (2) orice autoritate locală competentă, fie că este o autoritate de sine stătătoare, fie un grup de autorități care prestează servicii publice integrate de transport de călători, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia autoritatea locală competentă sau, în cazul unui grup de autorități, cel puțin una dintre autoritățile locale competente exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.
- În conformitate cu prevederile art. 27 alin.(1) din Legea nr. 92/2007, “În cazul operatorilor de transport rutier prevăzuți la art. 30 alin. (2) lit. a) și b) și al transportatorilor autorizați prevăzuți la art. 30 alin. (3) lit. a) și b), delegarea gestiunii serviciului de transport public local se atribuie în mod direct acestora, fără licitație, prin contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători.”
- În conformitate cu art. 30 alin. (2) lit. a) din Legea nr. 92/2007 prevede: “societăți înființate de unitățile administrativ-teritoriale sau de unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară ori ale altor forme de asociere a unităților administrativ-teritoriale;”

Având în vedere informațiile menționate anterior, considerăm oportună delegarea directă prin atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători, de pe raza UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transport Public Ploiești - Ariceștii Rahtivani, către operatorul Transport Călători Express S.A. Ploiești.

**Anexa 1 - Programul de transport public propus****Linia 310**

Luni - Vineri			Sâmbătă - Duminică		
Tur	Retur	Observație	Tur	Retur	Observație
5:40*	6:00	* Bauelemente	6:00*	6:15	* Bauelemente
6:15	7:00		9:00	11:00	
7:00	-		12:30	14:00	
10:30*	11:00	* Bauelemente	16:30	-	
12:30	14:00				
13:30	-				
16:30	18:00				

Linia 311

Luni - Vineri			Sâmbătă - Duminică		
Tur	Retur	Observație	Tur	Retur	Observație
-	5:30		-	7:00	
6:15	7:00		10:30	12:30	
7:30	9:00		14:00	18:30	
10:30	12:30				
13:00	14:30				
14:00	16:30				
16:30	-				
18:00	-				

CONTRACT DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL

Nr. .../

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

- (1) **Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”** cu sediul în Piața Eroilor, nr. 1 A, etaj 7, camera 714, Municipiul Ploiești, Județul Prahova, înregistrată la Registrul Asociațiilor și Fundațiilor sub nr. 48/03.06.2026, CIF 54950255, având cont nr. RO97BRDE300SV33374643000, deschis la banca BRD – Groupe Société Générale, reprezentată prin Mihai Laurențiu Polițeanu, având funcția de președinte, în numele și pentru unitățile administrativ teritoriale Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, în calitate de delegatar, pe de o parte, denumit în continuare **Entitatea Contractantă**,
- Și
- (2) **Operatorul de transport S.C. Transport Călători Express S.A.** cu sediul în str. Găgeni nr. 88, Municipiul Ploiești, înregistrat sub nr. J29/326/23.04.1991, având contul RO74TREZ5215070XXX002800, codul unic de înregistrare 1355770, reprezentat legal prin dl. Călin-Daniel Zaharia, având funcția de Director General, în calitate de delegat, denumit în continuare **Operatorul**, pe de altă parte,

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

ÎNTRUCĂȚ:

- Contractul a fost atribuit potrivit legislației aplicabile în materia serviciilor publice de transport persoane prevăzută în anexa nr. 1 la prezentul contract și cu respectarea cerințelor privind publicitatea intenției de atribuire a contractului, potrivit prevederilor art. 7 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare, denumit în continuare Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;
- Prezentul contract se atribuie conform Art.5, alin 5 din Regulamentul CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1.191/69 și nr. 1.107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare. În conformitate cu Articolul 5 Atribuirea de contracte de servicii publice, alin. (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.

-
- Astfel, Durata contractului de delegare este stabilită în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 — care permite autorităților competente să adopte măsuri de urgență prin atribuirea directă a unui contract pe o durată de maximum 2 ani —, această procedură fiind necesară pentru a interveni prompt în urma impedimentelor administrative apărute, asigurând evitarea pierderii finanțării nerambursabile din cadrul PNRR - Componenta 10 „Fondul Local aferente proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante (autobuze electrice) și stații de încărcare aferente, în vederea asigurării serviciilor de transport public în zona metropolitană/periurbană Ploiești – Ariceștii Rahtivani”.
- Prezentul Contract are ca scop prestarea de servicii publice de transport de interes economic general și stabilirea condițiilor pentru modernizarea și dezvoltarea sistemului de transport public de persoane în Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”

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

CAPITOLUL 1. DEFINIȚII

În măsura în care nu se prevede altfel, termenii și expresiile folosite în Contract vor avea următorul înțeles:

„A.N.R.S.C.”	Înseamnă Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.
„Autoritate de autorizare”	Înseamnă structură locală cu atribuții de reglementare, autorizare, monitorizare și control al serviciilor publice de transport persoane, înființată în cadrul aparatului tehnic al asociației de dezvoltare intercomunitară).
„Entitatea contractantă”	Înseamnă autoritatea locală competentă: Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Mobilitate „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, care are competența legală de a delega gestiunea serviciului public de transport local de călători.
„Compensație”	Reprezintă compensații de serviciu public, definite la art. 2 litera g) din Regulamentul (CE) 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 public de transport”	Înseamnă capacitatea de menținere și reconstituire a funcțiilor esențiale ale serviciului public de transport, respectiv activitățile sau sarcinile pe care un operator de transport public trebuie să le îndeplinească în siguranță

	pentru asigurarea limitată a serviciilor vitale pentru susținerea funcțiilor social/economice ale unei zone, în cazul unor situații perturbatoare previzionate sau de urgență.
„Contract”	Inseamnă prezentul Contract de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport persoane, inclusiv toate anexele la acesta. Contractul este un contract de servicii publice, în conformitate cu prevederile art. 2 lit. i) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.
„Diferențe de tarif”	Inseamnă sumele acordate Operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege, care intră în calculul Compensăției, în vederea acoperirii influențelor financiare rezultate din gratuitățile și reducerile de tarif la Titlurile de călătorie pentru anumite categorii de călători, potrivit Capitolului 9 din prezentul Contract și Anexei nr. 7.
„Drept exclusiv”	Inseamnă acel drept definit la art. 2 litera f) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 care permite Operatorului prestarea anumitor servicii publice de transport de călători pe un anumit traseu sau grupă de trasee ori într-o anumită zonă din aria teritorială de competență a Entității Contractante, cu excluderea oricărui alt asemenea operator.
„Data Intrării în Vigoare”	Inseamnă data semnării prezentului Contract.
„Data Începerii”	Inseamnă data începerii prestării Serviciului public de transport călători, respectiv la data semnării de către Părți a procesului verbal prevăzut în cuprinsul Capitolului 6 („Perioada de Mobilizare”) din prezentul Contract.
„Efectul financiar net”	Inseamnă totalitatea efectelor financiare, pozitive sau negative, ale conformării Operatorului cu Obligația de serviciu public. Efectul financiar net va fi calculat potrivit Anexei la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și va ține seama de costurile efective cu prestarea Obligației de serviciu public suportate de Operator, reflectate în situațiile financiare anuale auditate ale acestuia, pe categoriile de costuri prevăzute în Anexa nr. 9.
„Licență de traseu”	Inseamnă actul tehnic și juridic emis de Autoritatea locală competentă, ca anexă la contractul de delegare a gestiunii, opozabilă față de organele cu atribuții de control în trafic, care atestă că Operatorul are dreptul să presteze serviciul public de transport călători, efectuat pe căi publice de transport rutier cu autobuze, pe un anumit traseu, conform modelului din Anexa nr. 16.
„Obligații de serviciu public”	Obligațiile de serviciu public sunt acele obligații definite de art. 2 litera e) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv acele cerințe definite sau stabilite de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit.
„Operator”	Inseamnă S.C. Transport Călători Express S.A. , care are competența și capacitatea recunoscute de a presta serviciile de transport public local care fac obiectul prezentului Contract, în condițiile reglementărilor în vigoare, și care asigură nemijlocit administrarea și exploatarea sistemului de transport aferent acestuia. Operatorul este un operator de serviciu public, definit la art. 2 litera d) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, drept orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători.



„Partea”		Înseamnă Entitatea contractantă sau Operatorul.
„Părți”		Înseamnă Entitatea contractantă și Operatorul.
„Program de circulație”	de	Înseamnă documentul utilizat în transportul public de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații, zilele de circulație a curselor, intervalele de succedare a curselor locale sau, după caz, orele de sosire a curselor județene în/la stațiile publice/capetele de traseu.
„Programul de investiții”	de	Înseamnă Programul de investiții al Operatorului și Programul de Investiții al Entității Contractante, atașat la prezentul Contract ca Anexa nr. 3.
„Programul de investiții al Entității Contractante”	de	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de Entitatea contractantă, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi, atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri publice, atașat la prezentul Contract ca Anexa nr. 3.2.
„Programul de investiții al Operatorului”	de al	Înseamnă programul estimativ al lucrărilor de investiții asumate de către Operator, pentru modernizări, reabilitări, dezvoltări de capacități, obiective noi atât fizic, cât și valoric, realizate din fonduri proprii ale Operatorului, atașat la prezentul Contract ca Anexa nr. 3.1.
„Programul de transport”	de	Înseamnă documentul întocmit și aprobat de Entitatea contractantă, prin care se stabilesc traseele, Programele de Circulație, numărul mijloacelor de transport necesare și capacitatea minimă de transport pentru efectuarea transportului public de persoane prin curse regulate în aria teritorială de competență a Entității Contractante. Programul de transport este atașat la prezentul Contract ca Anexa nr. 2.1.
„Serviciu public de transport călători”		Înseamnă acel serviciu definit la art. 2 litera a) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, ca fiind un serviciu de interes economic general, prestat către public în mod nediscriminatoriu și continuu pe raza teritorială de competență a Entității Contractante, potrivit Programului de transport.
„Sisteme de transport inteligent sau STI”	de	Înseamnă un ansamblu de sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport. STI poate cuprinde fără a fi limitat la acestea: sistemul de management și control în trafic, sistemul de informare a călătorilor, sistemul monitorizare și localizare prin GPS a autovehiculelor, sistemul electronic de taxare, sistemul de numărare a călătorilor, etc.
„Raportul lunar de constatare”		Înseamnă documentul întocmit în conformitate cu Anexa nr. 8.1 la prezentul Contract, în baza căruia Entitatea contractantă plătește lunar Operatorului Compensația.
„Tarif de călătorie”		Înseamnă prețul perceput de către Operator de la călători în schimbul vânzării Titlurilor de călătorie, stabilit de către Entitatea contractantă, potrivit dispozițiilor legale și prezentului Contract.
„Titluri de călătorie”	de	Înseamnă orice bilete, abonamente, taxe de călătorie, legitimații de călătorie, carduri magnetice sau contactless ce permit deplasarea călătorilor beneficiari ai Serviciului public de transport călători, emise conform prevederilor legale.
„Valoarea contractului”		Reprezintă echivalentul remunerației totale pe întreaga durată de valabilitate a contractului, înainte de aplicarea TVA, convenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel

		plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit Autotitatea competente în cauză
„Valoarea anuală”	media	Reprezintă echivalentul valorii totale a contractului împărțită la numărul de ani de valabilitate a contractului



CAPITOLUL 2. OBIECTUL CONTRACTULUI

- 2.1 Obiectul prezentului Contract îl constituie delegarea sarcinilor și responsabilităților către Operator cu privire la prestarea propriu-zisă a Serviciului public de transport pe raza administrativ-teritorială a UAT-urilor membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura de transport aferentă serviciului.
- 2.2 Operatorul va presta Serviciul public de transport local de persoane, efectuat cu autobuze, în conformitate cu Obligațiile de serviciu public prevăzute la Capitolul 3 din prezentul Contract, pe traseele următoare:
- 2.2.1. Traseul 310 Hale Catedrală – Parc industrial Ariceștii Rahtivani – Buda – Hale Catedrală - Lungime traseu 27.5 km – traseu tur-retur
- Străzi: Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzino, DN72, Bruxelles, Londra, Schelei, DJ1011, Primăverii, DN72, Gh. Cantacuzino, I.L.Caragiale, Vlad Țepeș, Cuza Vodă, Vasile Lupu, Piața Eroilor, Carpați, Emile Zola
- STAȚII: Hale Catedrală, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Bauelemente, Jungheinrich, Lubbers, Biserică Buda, Bloc Buda, Dacheser, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Hale Catedrală.
- 2.2.2. Traseul 311 Hale Catedrală – Târgșoru Nou – Stoenеști – Ariceștii Rahtivani – Nedelea și retur – Lungime traseu 47 km tur/retur
- Străzi: Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzino, DN72, DJ156, DJ140, DJ144
- Stații: Hale Catedrală, Logofăt Tăutu, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Dispensar — Imobil 111, Grădiniță — Imobil 47, Iliescu — Imobil 23, Stoenеști — Imobil 7, Trestioreanu — Parc Trestioreanu, Poștă — Imobil 199, Cimitir — Imobil 101, Canal — Imobil 9, Intrare Nedelea — Imobil 60, Alimentară — Imobil 142, Sală sport (debarcare) — Sala sport Nedelea, Sală sport (îmbarcare) — Vis-a-vis Sala sport, Alimentară — Imobil 121, Intrare Nedelea — Imobil 41, Canal — Imobil 10, Cimitir — Imobil 104, Poștă — Imobil 250-252, Trestioreanu — Imobil 340, Stoenеști — Imobil 6, Iliescu — Imobil 18, Cămin cultural Tg.Nou — Imobil 48, Dispensar — Imobil 114, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Logofăt Tăutu, Hale Catedrală
- 2.3 Subcontractarea de către Operator a unor lucrări sau servicii conexe Serviciului de transport public se face numai în condițiile prevăzute de legislația din domeniul achizițiilor publice.
- 2.4 2.6 Fiecare Parte va acționa cu bună credință și va face toate eforturile pentru a asigura respectarea prezentului Contract.

CAPITOLUL 3. OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC

- 3.1 În conformitate cu termenii și condițiile prezentului Contract, Operatorul se obligă să îndeplinească Serviciul public de transport cu respectarea Obligațiilor de serviciu public stabilite mai jos:



- 3.1.1. Operatorul va aplica Tarifele de călătorie aprobate de Entitatea contractantă și va presta servicii de transport pentru categoriile sociale de călători care beneficiază de reduceri/gratuități în conformitate cu politicile naționale de transport și cu hotărârile adoptate de către Adunarea Generală a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”;
- 3.1.2. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători în conformitate cu principiile continuității, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- 3.1.3. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în prezentul Contract;
- 3.1.4. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în prezentul Contract și în legislația din domeniul transportului public de călători;
- 3.1.5. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători cu vehiculele prevăzute în prezentul Contract, potrivit Anexei nr. 5.2.
- 3.2 Operatorul va realiza Serviciul public de transport local de călători în conformitate cu Obligațiile de serviciu public prevăzute la art. 3.1. și va avea:
 - 3.2.1. Dreptul la plata Compensației, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;
 - 3.2.2. Dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract și conform prevederilor legale în vigoare;
 - 3.2.3. Dreptul exclusiv de a presta Serviciul public de transport călători pe traseele atribuite;
 - 3.2.4. Dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în prezentul Contract;
 - 3.2.5. Dreptul de exploatare a infrastructurii și/sau mijloacelor de transport necesare prestării Serviciului public de transport călători, descrise în Anexa nr. 4.1.
- 3.3 Drepturile și obligațiile Operatorului de la pct. 3.1 și pct. 3.2 se completează cu cele prevăzute la Capitolul 14 din prezentul Contract.
- 3.4 Fiecare Parte va acționa cu bună credință și va face toate eforturile pentru a asigura respectarea prezentului Contract

CAPITOLUL 4. CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI

- 4.1 Categoriile de bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului sunt următoarele:
 - 4.1.1. Bunuri de retur, respectiv bunurile publice puse la dispoziție de către proprietar către Operator în scopul executării Contractului, prevăzute în Anexa nr. 4.1, bunurile de natura domeniului public nou creat sau cele existente, dezvoltate și modernizate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau central precum și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, proprietarului;

- 4.1.2. Bunuri de preluare, respectiv bunurile dobândite de către Operator cu acordul Entității Contractante, rezultate prin folosirea surselor de finanțare proprii ale Operatorului în condițiile legii, care aparțin Operatorului și care sunt, utilizate de acesta în scopul executării Contractului. Bunurile de preluare sunt prevăzute în Anexa nr. 4.2. La încetarea Contractului, din orice cauză, Entitatea contractantă are dreptul de a dobândi bunurile de preluare în schimbul plății către Operator în termen de [...] de zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea neamortizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Entității Contractante;
- 4.1.3. Bunuri proprii, respectiv bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția celor prevăzute la punctul (ii) de mai sus. Bunurile proprii sunt prevăzute în Anexa nr. 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 de la data semnării contractului de ambele părți, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007

CAPITOLUL 6. PERIOADA DE MOBILIZARE

- 6.1 Între Data Intrării în Vigoare și Data de Începere, se întinde Perioada de Mobilizare, care este de maximum 3 luni de la Data Intrării în Vigoare a prezentului contract. Această perioadă poate fi extinsă cu maximum 1 lună, dacă Părțile convin, în scris, prelungirea acestei perioade.
- 6.2 Entitatea Contractantă are obligația să prezinte operatorului următoarele:
- 6.2.1. Toate bunurile pentru prestarea activităților la care Operatorul s-a obligat, conform Anexei 4.1. la prezentul Contract.
- 6.2.2. Proces-verbal de predare primire a bunurilor, în cadrul caruia se vor regăsi, fără a se limita, prevederi cu privire la caracteristicile tehnice, componentele bunurilor, numere de identificare, funcționalitate, grad de utilizare, etc., precum și manualele de operare/utilizare/exploatare și întreținere ale acestora, inclusiv precizarea termenului în care vor fi prezentate polițele de asigurare în favoarea UAT-ului delegatar pentru mijloacele de transport și clădiri;
- 6.2.3. Copii după certificatele de înmatriculare/înregistrare, din care să rezulte că toate mijloacele de transport ce vor fi date în concesiune Operatorului pentru prestarea Serviciului public de transport călători au fost înmatriculate/înregistrate în localitatea de reședință a UAT-ului delegatar;
- 6.3 Operatorul are obligația să prezinte Entității Contractante următoarele:
- 6.3.1. Copii după licențele/autorizațiile eliberate de autoritățile competente pentru toate mijloacele de transport cu care Operatorul va realiza serviciul de transport public local de călători;

- 6.3.2. Copii după contractele de asigurare a persoanelor transportate și a bagajelor acestora, inclusiv contractele de asigurare obligatorie RCA pentru fiecare autovehicul;
- 6.3.3. Până la prezentarea polițelor de asigurare, Operatorul nu va exploata nici unul din bunurile concesionate, în nici un scop, securizându-le, întreținându-le și conservându-le corespunzător.
- 6.3.4. Dovada constituirii garanției de bună execuție a contractului, în cuantumul prevăzut la Capitolul 8 al prezentului Contract.
- 6.4 În termen de maximum 2 (două) zile lucrătoare de la data îndeplinirii de către Operator a tuturor obligațiilor prevăzute la pct. 6.3. ori de la data expirării Perioadei de Mobilizare, Părțile vor încheia Procesul-verbal de constatare a îndeplinirii obligațiilor din Perioada de Mobilizare.
- 6.5 Pe durata Perioadei de Mobilizare, Părțile vor coopera în sensul că:
- 6.5.1. Își vor asuma toate obligațiile necesare și vor depune toate diligențele pentru ca efectuarea Serviciului să poată începe în termenul prevăzut la pct. 6.1. de mai sus, astfel cum a fost prelungit, dacă este cazul, și se vor informa reciproc cu privire la datele la care estimează că vor îndeplini obligațiile ce le revin, precum și cu privire la orice alte aspecte de interes în legătură cu stadiul îndeplinirii acestor obligații ori la activitățile întreprinse în vederea îndeplinirii acestora.

CAPITOLUL 7. REDEVENȚA

- 7.1 În schimbul dreptului și obligației de exploatare a bunurilor puse la dispoziție de către membrele Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Mobilitate „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, prevăzute în Anexa 4.1, Operatorul se obligă să plătească redevență direct către Unitățile Administrativ-Teritoriale (UAT) care au pus la dispoziție bunurile respective, conform prevederilor art. 29 alin. (11) lit. M) din Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o redevență calculată anual similar amortizării, cu luarea în calcul a gradului de suportabilitate al populației, în procent de 3.08 % din valoarea totală a bunurilor puse la dispoziție
- 7.2 Operatorul va achita trimestrial direct către Unitățile Administrativ-Teritoriale (UAT) care au pus la dispoziție bunurile respective, valoarea redevenței anuale datorate, în tranșe egale, cel târziu până la data de 15 a primei luni a trimestrului următor celui pentru care redevența este datorată.
- 7.3 Plata redevenței se va face pe bază de factură emisă de UAT-ul proprietar al bunurilor concesionate către Operator, cel târziu până la data de 10 a primei luni a trimestrului următor celui pentru care redevența este datorată, în contul comunicat de acesta.
- 7.4 Operatorul de transport este obligat să păstreze o evidență trimestrială clară a redevențelor plătite astfel:
- 7.4.1. Pentru cei 2 ani de operare evidența anuală a nivelului redevenței este următoarea:

INVESTIȚII ANUALE	28.08.2026– 31.12.2026	2027	01.01.2028 – 27.08.2028
-------------------	---------------------------	------	----------------------------



TOTAL MIJLOACE FIXE PRIMITE IN ADMINISTRARE	14,144,590.25	14,144,590.25	14,144,590.25
AMORTIZARE ANUALA	1,671,553.54	1,671,553.54	1,671,553.54
3.08% REDEVENTA TOTAL SUME	51,483.85	51,483.85	51,483.85
DIFERENTA	1,620,069.69	1,620,069.69	1,620,069.69

- 7.4.2. Valoarea anuală a redevenței va fi ajustată în funcție de valorile actualizate ale bunurilor de retur la momentul predării acestora de către Entitatea Contractantă.
- 7.5 Pentru diferența între valoarea redevenței care ar fi trebuit plătită și valoarea redevenței efectiv plătite și avută în vedere la calcularea cuantumului compensației, operatorul nu va beneficia de transfer de fonduri din partea Entității Contractante.
- 7.6 Pentru nerespectarea termenului de plată a redevenței, Operatorul datorează Entității Contractante penalități de întârziere, în procent de 0.1%/zi din suma neachitată pentru fiecare zi de întârziere.
- 7.7 În caz de întârziere la plată a redevenței cu 90 de zile, la sesizarea UAT-ului care a pus la dispoziție bunurile, Entitatea contractantă va executa garanția constituită de Operator cu suma datorată de aceasta, care urmează a fi transferată către UAT-ul respectiv.

CAPITOLUL 8. GARANȚIA DE BUNĂ EXECUȚIE

- 8.1 În termen de 30 de zile de la Data Intrării în Vigoare a prezentului Contract, Operatorul este obligat să constituie, cu titlu de garanție de bună execuție, în contul Entității Contractante, o sumă de 1,542.37 lei, în cuantum de 0,1% din valoarea Compensației, așa cum aceasta a fost estimată în Anexa 16 a prezentului contract.
- 8.2 Din garanția de bună execuție se rețin, dacă este cazul, penalitățile și orice alte sume datorate Entității Contractante și neachitate de către Operator, în baza Contractului, în condițiile prevăzute la art. 47 din Anexa la H.G. nr. 394/2016.
- 8.3 Garanția de bună execuție se restituie la sfârșitul prezentului Contract, cu respectarea prevederilor art. 48 alin. (2) din Anexa la H.G. nr. 394/2016.

CAPITOLUL 9. DIFERENȚELE DE TARIF

- 9.1 Operatorul este obligat să transporte toți călătorii care dețin un Titlu de călătorie valabil, inclusiv categoriile de călători care beneficiază de facilități la transport, respectiv de gratuitățile și reducerile la Titlurile de călătorie, prevăzute în Anexa nr. 7.1, precum și de orice alte gratuități și reduceri ce vor fi stabilite după Data Intrării în Vigoare a Contractului prin acte normative și hotărâri ale adunării generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”. Modul de acordare a Diferențelor de tarif este cel prevăzut în Anexa nr. 7.2.
- 9.2 Operatorul este obligat să emită Titluri de călătorie pentru toate categoriile de călători care beneficiază de reduceri și gratuități, potrivit prevederilor legale și hotărârilor adunării generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Mobilitate „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”.

- 9.3 Sumele aferente Diferențelor de tarif se estimează anual, potrivit Anexei nr. 7.3, și se prevăd în bugetele autorităților competente.
- 9.4 Acoperirea Diferențelor de tarif acordate Operatorului se va face până la valoarea integrală a Titlurilor de călătorie, în baza numărului de Titluri de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de Titluri de călătorie de care beneficiază gratuit fiecare categorie de călători, în luna respectivă, dovedite prin rapoartele lunare ale sistemului electronic de taxare și ale sistemului de numărare a călătorilor și a altor documente justificative stabilite prin acte normative.
- 9.5 Plata Diferențelor de tarif către Operator se va face lunar de către UAT-urile delegare membre ADI, în baza facturii emise de către Operator și a documentației justificative. Operatorul are obligația de a emite factura până la data de 20 a lunii următoare a celei pentru care se face decontarea, la care va atașa documentația justificativă care conține dovezile prevăzute la art. 9.4 pentru fiecare categorie de călători care beneficiază de reduceri și gratuități.
- 9.6 UAT-urile delegare membre ale ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, au obligația să facă plata Diferențelor de tarif în termen de 15 zile lucrătoare de la emiterea facturii și a documentației justificative depusă de către Operator. Modelul de decont este prevăzut în Anexa nr. 7.4.
- 9.7 Suma reprezentând Diferențele de tarif pentru luna respectivă facturată intră în calculul Compensației, indiferent de stadiul plății facturii pentru diferențele de tarif.

CAPITOLUL 10. COMPENSAȚIA

- 10.1 Unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației, Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, vor plăti Operatorului Compensația pentru acoperirea costurilor de exploatare plus un profit rezonabil în cazul în care impune obligații de serviciu public și/sau obligații tarifare privind practicarea unor tarife de călătorie sub nivelul tarifului mediu pe călătorie (lei/călătorie) ofertat/aplicat și fundamentat de către Operator în conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la normele-cadru aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.
- 10.2 Pentru asigurarea sumelor aferente Compensației, Unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației, Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani vor prevedea în bugetul local anual sume acoperitoare pentru plata Compensației lunare către operator.
- 10.3 Compensația lunară plătită Operatorului se calculează după următoarea formulă:

Compensația pentru efectuarea Obligațiilor de serviciu public = Costurile de operare al serviciului de transport public – Veniturile directe înregistrate în urma prestării serviciului de transport public + Profitul rezonabil

$$C = CE + Pr - V$$

C lunară[lei] – reprezintă Compensația lunară cuvenită Operatorului;

CE [lei] – total cheltuieli eligibile, la nivelul cheltuielilor de exploatare și cheltuielilor financiare suportate de Operator pentru îndeplinirea Obligațiilor de serviciu public, condițiilor de mediu impuse și a tuturor cerințelor prevăzute în prezentul Contract, fundamentate în

conformitate cu structura pe elemente de cheltuieli prevăzută în anexa la Normele-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007, prin aplicarea principiilor privind stabilirea cheilor de repartizare a cheltuielilor indirecte și cheltuielilor generale și administrative între activitățile desfășurate de Operator, potrivit anexei nr. 9 la prezentul Contract. Cheltuielile eligibile CE sunt calculate cu includerea amortizării lunare a investițiilor realizate de Operator din fonduri proprii și a cheltuielilor financiare aferente rambursării creditelor de investiții, dacă este cazul. Amortizarea investițiilor realizate de Operator din fonduri publice nu este eligibilă pentru calculul CE;

Pr [lei] - reprezintă profitul rezonabil al Operatorului. Nivelul profitului rezonabil este stabilit semestrial prin Rata SWAP pentru România dată publicității de Consiliul Concurenței și este aferent perioadelor contractuale (de la 1 ani până la maxim 10 ani), (<http://www.ajutordestat.ro/?pag=202>).

Având în vedere că atribuirea contractului pentru prestarea serviciului de transport public va fi pe un termen de 2 ani, mărimea profitului rezonabil se va încadra sub rata swap de 3.89% aplicată costurilor nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general, la care se adaugă 100 puncte de bază. Astfel, profitul rezonabil va fi calculat astfel:

Profitul anual 4.89% * costurile nete ex post suportate pentru prestarea serviciului de interes economic general.

V [lei] – reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului public de transport de către Operator (nu se includ diferențele de tarif), pentru luna pentru care se acordă Compensația, respectiv

- Venituri din vânzarea Titlurilor de călătorie la care Operatorul este îndreptățit,
- Venituri din alte activități legate de prestarea Serviciului de transport public local,

10.4 Compensația se calculează și se plătește cumulativ pentru toate obligațiile tarifare impuse și pentru serviciile publice de transport efectuate cu autobuzul.

10.5 Compensația va fi plătită de UAT-ul delegatar membru al ADI, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, Operatorului, în baza Raportului lunar de constatare și a facturii emise de Operator. Raportul lunar de constatare se întocmește de către Operator, potrivit Anexei nr. 8.1, și se depune la registratura Entității Contractante până la data de 10 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația, Raportul lunar de constatare se analizează și semnează de către Entitatea contractantă până la data de 15 a lunii următoare celei pentru care se plătește Compensația.

10.6 În cazul în care sumele înscrise în Raportul lunar de constatare nu sunt agreate de către Entitatea Contractantă, acest lucru va fi menționat în Raportul lunar de constatare, iar UAT-urile delegatate membre ale ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, au obligația de a plăti suma necontestată în termenul prevăzut la pct. 10.7 de mai jos, urmând ca pentru partea Compensației contestată, Părțile să acționeze potrivit Capitolului 22.

10.7 Operatorul are obligația de a întocmi și trimite factura pentru plata compensației în termen de 5 zile de la semnarea Raportului lunar de constatare. 10.1 Unitățile administrativ -teritoriale membre ale Asociației, Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani au obligația de a plăti compensația Operatorului în termen de 5 de zile de la emiterea facturii.

- 10.8 În vederea evitării efectului financiar negativ cât și a supracompensării, în termen de 10 de zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, Operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale, potrivit Anexei nr. 8.2.
- 10.9 În cazul în care Compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mare decât compensația anuală calculată potrivit pct. 10.8, Operatorul va vira în contul UAT-ului delegatar membru diferența rezultată, în termen de 5 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale. În mod corespunzător, în cazul în care compensația acordată Operatorului pentru anul anterior este mai mică decât Compensația calculată potrivit pct. 10.8. UAT-ul delegatar membru va vira în contul Operatorului diferența rezultată în termen de 5 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale, iar dacă suma necesară nu se încadrează în prevederile bugetare aprobate, UAT-ul delegatar membru va vira partea rămasă din compensația anuală în termen de 10 zile calendaristice de la rectificarea bugetului.
- 10.10 Părțile vor datora penalități de întârziere în cuantum de 0.1% din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, în cazul în care nu virează la timp sumele datorate stabilite conform prezentului Capitol.
- 10.11 Operatorul poate solicita, în cursul anului, ajustarea/modificarea tarifului mediu pe călătorie [lei/călătorie], în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007.
- 10.12 Sumele ce urmează a fi acordate anual Operatorului cu titlu de Compensație vor fi aprobate de către consiliile locale ale unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, în funcție de estimările inițiale și vor putea fi supuse rectificărilor ulterioare de buget, în vederea asigurării necesarului de sume până la sfârșitul anului.
- 10.13 În situația în care prin normele fiscale se prevede ca această compensație să intre în baza de impozitare a TVA, atunci la sumele plătite cu titlu de Compensație se va aplica TVA.
- 10.14 În situația în care, în anul N, se vor înregistra reduceri de costuri rezultate din creșterea eficienței activității Operatorului, certificate ca atare de un auditor independent, față de anul N-1, acestea vor fi repartizate astfel: 50% din câștigurile de eficiență să rămână la dispoziția Operatorului sub formă de profit majorat, iar restul la autoritatea publică.
- 10.15 Compensația nu poate depăși Efectul financiar net, calculat după următoarea formulă: $C = CE + Pr - V$

CAPITOLUL 11. TARIFE ȘI TITLURI DE CĂLĂTORIE

- 11.1 Entitatea Contractantă va stabili și aproba Tarifele de călătorie, iar Operatorul va încasa veniturile din vânzarea Titlurilor de călătorie pentru Serviciile publice de transport călători prestate în baza prezentului Contract.
- 11.2 La Data Începerii prezentului Contract, Operatorul va aplica Tarifele de călătorie prevăzute în Anexa nr. 6.1.
- 11.3 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 nr. 6.3.

- 11.4 Elementele de identificare ale Titlurilor de călătorie vor fi stabilite de Entitatea contractantă potrivit legii.
- 11.5 Transportul public de călători se va desfășura conform legislației în vigoare și a Regulamentului serviciului de transport public de călători aprobat de către adunarea generală a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”.
- 11.6 Controlul titlurilor de călătorie pe raza teritorială de competență a Entității Contractante este realizat de către Operator în mijloacele de transport prin personal propriu.
- 11.7 Tarifele de călătorie sunt stabilite, ajustate și modificate de către Entitatea contractantă potrivit prevederilor din Anexa nr. 6.2.
- 11.8 Operatorul are obligația să aplice Tarifele de călătorie aprobate începând cu data prevăzută în hotărârile adoptate de către adunarea generală a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”.

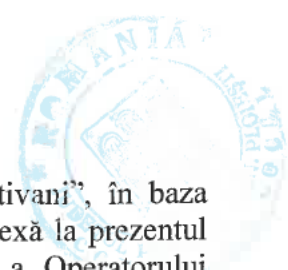
CAPITOLUL 12. INVESTIȚII

- 12.1 Operatorul are obligația de a realiza investițiile în legătură cu prestarea Serviciului public de transport călători în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului, prevăzut în Anexa nr. 3.1.
- 12.2 Costurile aferente investițiilor realizate de Operator conform Anexei nr. 3.1 vor fi luate în considerare pentru calculul Compensației, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.
- 12.3 Activitățile de implementare a investițiilor din Programul de Investiții al Entității Contractante, desfășurate de Operator în baza prezentului Contract, se consideră activități eligibile pentru calculul cheltuielilor CE aferente Obligațiilor de serviciu public, fundamentate conform prevederilor din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 și instrucțiunilor din Anexa nr. 9.
- 12.4 Entitatea contractantă are obligația de a finanța investițiile din Programul de Investiții al Entității Contractante, prevăzut în Anexa nr. 3.2.
- 12.5 Cheltuielile în legătură cu implementarea investițiilor din Programul de Investiții al Entității Contractante, desfășurate de Operator în baza împuternicirii dată de aceasta și a prezentului Contract, se evidențiază distinct și se comunică după recepția lucrărilor Entității Contractante pentru înregistrare în evidența bunurilor de natura domeniului public, care se pun la dispoziția Operatorului.

CAPITOLUL 13. SISTEMUL ȘI SERVICIUL PUBLIC DE TRANSPORT

13.1 Infrastructura de Transport

- 13.1.1. Infrastructura de transport este cea definită de art. 14 din Legea nr. 92/2007 ca fiind infrastructura tehnico-edilitară specifică care, împreună cu mijloacele de transport formează sistemul de transport public.
- 13.1.2. Operatorul are dreptul și obligația de a administra componentele din sistemul de transport public, care reprezintă infrastructura de transport pusă la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale din cadrul Asociației de Dezvoltare



Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, în baza procesului-verbal de predare-preluare a bunurilor publice, anexă la prezentul Contract, împreună cu infrastructura de transport proprie a Operatorului utilizată pentru prestarea serviciului.

- 13.1.3. Unitățile administrativ teritoriale membre a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” au obligația de a administra și responsabilitatea de a întreține componentele infrastructurii de transport aferente infrastructurii tehnico-edilitare utilizate de Operator pentru efectuarea Serviciului public de transport călători care nu sunt puse la dispoziția acestuia, precum străzi, semafoare, indicatoare rutiere etc.
- 13.1.4. Operatorul va întocmi un Program anual de întreținere și reparare a infrastructurii de transport prevăzută la pct. 13.1.2, până la data de 31 octombrie a anului precedent celui pentru care se întocmește, cu scopul de a asigura menținerea infrastructurii de transport într-o condiție tehnică optimă de funcționare, pe care îl va trimite spre aprobare Entității Contractante.
- 13.1.5. Independent de executarea Programului anual de întreținere și reparare a infrastructurii de transport întocmit și aprobat potrivit pct. 13.1.4 de mai sus, Operatorul va asigura lucrări de reparație ori de câte ori este necesar, în caz de accidente ori alte cazuri de avarie a infrastructurii, în cel mai scurt timp, dar nu mai târziu de 3 zile de la producerea evenimentului, în vederea asigurării continuității și siguranței prestării Serviciului public de transport călători.

13.2 Condiții de exploatare a sistemului de transport

- 13.2.1. Exploatarea sistemului de transport public se va realiza de Operator în concordanță cu reglementările specifice și legislația aplicabilă în vigoare, în baza autorizării exercitării activității de transport acordată de către autoritățile competente, conform prevederilor legale.
- 13.2.2. Operatorul are obligația să exploateze sistemul de transport în condițiile prevăzute în Programul de transport și a celorlalte Obligații de serviciu public stabilite prin prezentul Contract.

13.3 Elaborarea Programului de Transport

- 13.3.1. Entitatea contractantă este responsabilă de întocmirea Programului de transport.
- 13.3.2. Numărul total de kilometri din Programul de transport nu va putea varia de la un an la altul cu mai mult de 10% în plus, sau 10% în minus, față de numărul de kilometri din anul anterior, decât cu acordul expres prealabil și scris al Operatorului.
- 13.3.3. Programul de transport va putea fi modificat oricând pe parcursul derulării Contractului, unilateral de către Entitatea contractantă, pe baza unor criterii obiective, având la bază studiul de mobilitate, studii de trafic, necesități generate de lucrări la infrastructura de transport, sau evenimente speciale. Operatorul are obligația de a implementa Programul de transport astfel modificat, în termen de 45 zile de la primirea notificării în acest sens de la Entitatea contractantă.

13.4 Cerințele standard pentru mijloacele de transport

- 13.4.1. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători cu mijloace de transport puse la dispoziție de către unitățile administrativ-teritoriale ale

Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Mobilitate „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, potrivit proceselor-verbale de predare-preluare a bunurilor publice, anexe la prezentul Contract. De asemenea, Operatorul poate presta Serviciile de transport public local și cu mijloace de transport:

- 13.4.1.1. Care se află în proprietatea Operatorului ori Deținute de Operator în baza unor contracte de leasing;
- 13.4.1.2. Achiziționate de către Operator conform Programului de investiții, potrivit Anexei 3.1, sau ca urmare a unei majorări de capital social
- 13.4.2. Operatorul poate folosi pentru prestarea Serviciului public de transport călători numai mijloace de transport care îndeplinesc, cumulativ, următoarele condiții:
 - 13.4.2.1. Respectă cerințele legale privind siguranța în trafic și protecția mediului;
 - 13.4.2.2. Dețin toate autorizațiile, licențele și celelalte documente cerute de lege în scopul prestării Serviciului public de transport călători;
 - 13.4.2.3. Respectă specificațiile tehnice din Anexa nr. 5.1.
- 13.4.3. La Data Începerii prezentului Contract Operatorul va presta serviciul cu mijloacele de transport prevăzute în Anexa nr. 5.2.
- 13.4.4. Pe parcursul executării Contractului, Operatorul poate înlocui un autovehicul cu care a obținut licența de traseu numai cu un autovehicul care are cel puțin aceeași capacitate cu cea prevăzută în programul de transport și care întrunește cel puțin cerințele tehnice și de vechime ale autovehiculului înlocuit avute în vedere la atribuirea Contractului, după notificarea Entității contractante.

13.5 Siguranța

- 13.5.1. Operatorul este singurul responsabil de siguranța călătorilor săi.
- 13.5.2. Călătorii și bunurile acestora vor fi asigurate de Operator pentru consecințele accidentelor de trafic. În acest sens, Operatorul are obligația de a încheia și menține valabile, pe toată durata Contractului, polițe de asigurare pentru asigurarea călătorilor și a bunurilor acestora. Entitatea Contractantă are dreptul de a verifica în orice moment polițele de asigurare încheiate.
- 13.5.3. Mijloacele de transport și personalul folosit de Operator pentru prestarea Serviciului public de transport călători trebuie să respecte toate cerințele legale privind siguranța rutieră, siguranța călătorilor și a conducătorilor mijloacelor de transport.

13.6 Calitatea Serviciului, Reclamațiile Călătorilor

- 13.6.1. Indicatorii de performanță ce trebuie respectați de Operator și monitorizați de Entitatea Contractantă sunt prezentați în Anexa nr. 10 la prezentul Contract.
- 13.6.2. Abaterile justificate de la Programul de Transport sunt prezentate în Anexa nr. 12.
- 13.6.3. Nerespectarea indicatorilor de performanță de către Operator duce la aplicarea de penalități, în conformitate cu Anexa nr. 10 la prezentul Contract.
- 13.6.4. Penalitățile vor fi reținute din garanția constituită conform Capitolului 8 din prezentul Contract. În cazul în care garanția nu acoperă totalitatea penalităților, suma rămasă de plată va fi reținută din Compensația lunară datorată de Entitatea contractantă.



- 13.6.5. În cazul neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator, Entitatea contractantă va stabili în sarcina acestuia un plan de măsuri pentru îndeplinirea indicatorilor, în termen de 30 de zile.
- 13.6.6. 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.
- 13.6.7. Operatorul va înregistra toate reclamațiile călătorilor indiferent de calea de primire a acestora, direct prin telefon/fax, pe adresa poștală sau adresa electronică, într-un registru special pentru reclamații "Registrul de Reclamații".
- 13.6.8. Operatorul este obligat să răspundă reclamațiilor scrise ale călătorilor primite, în termen de 30 de zile de la înregistrarea lor, în conformitate cu legislația în vigoare.
- 13.6.9. Entitatea contractantă va transmite Operatorului petițiile cu privire la activitatea acestuia și la activitatea de transport public în general primite prin sistemele proprii de înregistrare a petițiilor pentru a-si exprima punctul de vedere asupra acestora și spre soluționare, după caz.

13.7 Măsuri de Control al Traficului

13.7.1. UAT-urile delegatate vor asigura, pe toată durata Contractului:

- 13.7.1.1. Menținerea în grafic a vehiculelor Operatorului, conform Programului de circulație aprobat;
- 13.7.1.2. Stabilirea priorităților de trafic;

13.8 Sistemul de taxare

- 13.8.1. Gestiunea sistemului de taxare și a modalităților de eliberare și evidență a titlurilor de călătorie, precum și a evidenței călătorilor, revine în sarcina Operatorului, pe întreaga durată a Contractului, prin mijloacele de taxare și control efectiv disponibile și utilizate la începerea serviciului
- 13.8.2. Entitatea Contractantă are obligația de a dota mijloacele de transport puse la dispoziție, utilizate pentru realizarea Serviciului public de transport persoane, cu echipamentele și dotările specifice pentru vânzarea și/sau validarea titlurilor de călătorie disponibile (inclusiv prin intermediul conducătorului auto) și de a le menține în stare de funcționare pe toată durata efectuării curselor.

13.9 Controlul Titlurilor de călătorie

- 13.9.1. Controlul Titlurilor de călătorie se va realiza conform legislației în vigoare și a Regulamentului serviciului de transport public de călători aprobat de Entitatea Contractantă, care prevede obligațiile călătorilor și sancțiunile aplicate pentru încălcarea respectivelor obligații, inclusiv pentru călătorii care călătoresc fără bilet, abonament sau alt Titlu de călătorie valabil.
- 13.9.2. Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor, în funcție de gravitatea faptei, se va face de către personalul propriu al Operatorului, în conformitate cu prevederile din Regulamentul serviciului de transport public de călători aprobat de Entitatea Contractantă.



CAPITOLUL 14. 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:

14.1 Autorizații și licențe

- 14.1.1. Operatorul are obligația să dețină pe durata prezentului Contract toate autorizațiile necesare pentru exercitarea serviciului public de transport călători eliberate de autoritățile competente, potrivit prevederilor legale în vigoare.
- 14.1.2. Operatorul are obligația de a deține și de a menține valabile, pe întreaga durată a prezentului Contract, Licența de traseu pentru traseele atribuite, precum și copiile conforme ale licenței de transport și toate documentele de bord legale necesare pentru fiecare autobuz utilizat în prestarea Serviciului public de transport persoane..

14.2 Restricții teritoriale

- 14.2.1. Operatorul are dreptul de a presta Serviciul public de transport călători doar în aria teritorială de competență a Entității Contractante, fără a depăși limitele administrativ-teritoriale ale acesteia, cu excepția liniilor de ieșire sau altor elemente auxiliare activității respective care intră pe teritoriul localității învecinate.
- 14.2.2. Operatorul, în calitate sa de operator intern, are obligația de a nu participa la procedurile de licitație ori negociere directă pentru prestarea de servicii de transport public local în afara razei administrativ-teritoriale a Entității Contractante.
- 14.2.3. Operatorul, în calitate sa de operator intern, poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire începând cu doi ani înaintea expirării contractului său de servicii publice atribuit direct, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul că serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt contract de servicii publice atribuit direct;

14.3 Separarea contabilității

- 14.3.1. Operatorul are obligația de a ține o evidență contabilă distinctă pentru activitățile și serviciile care fac obiectul prestării Serviciului public de transport călători din prezentul Contract sau sunt asociate acestuia, precum și pentru orice alte activități și servicii care generează costuri și venituri neasociate prestării Serviciului public de transport călători, în conformitate cu normele contabile și fiscale în vigoare, potrivit Anexei nr. 9.
- 14.3.2. Separarea contabilității între activitățile Serviciului public de transport călători care fac obiectul prezentului Contract și celelalte activități/servicii prestate de către Operator trebuie să îndeplinească următoarele condiții:
 - 14.3.2.1. Conturile contabile corespunzătoare acestor activități trebuie să fie separate, iar proporția costurilor indirecte aferente trebuie să fie alocată în conformitate cu procedeele de repartizare a acestor costuri;
 - 14.3.2.2. Costurile Serviciului public de transport călători trebuie să fie acoperite din veniturile din exploatare și plățile din partea UAT-ului delegatar, fără

nici o posibilitate de transfer a acestor venituri către un alt sector de activitate a Operatorului.



14.4 Întreținere și reparații

- 14.4.1. Operatorul are obligația exploatarei, întreținerii, reparării și modernizării sistemului de transport public și a echipamentelor existente și viitoare aferente acestuia, puse la dispoziție de către UAT-urile delegatare prin intermediul Entității Contractante, potrivit prevederilor prezentului Contract.
- 14.4.2. 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.
- 14.4.3. Operatorul are obligația să efectueze lucrările de întreținere, revizii și reparații, conform prescripțiilor și normativelor tehnice în vigoare, care se impun, la bunurile puse la dispoziție de către UAT-urile delegatare prin intermediul Entității Contractante. Cheltuielile aferente acestor activități vor fi luate în considerare pentru calculul costurilor eligibile (Cheltuieli Eligibile/ CE) aferente Obligațiilor de serviciu public, conform instrucțiunilor din Anexa nr. 9.
- 14.4.4. Operatorul are obligația să asigure întreținerea și reparația infrastructurii de transport în conformitate cu Programul anual de întreținere și reparații aprobat de către UAT-urile delegatare prin intermediul Entității Contractante, precum și lucrările accidentale care se impun potrivit prevederilor din prezentul Contract.
- 14.4.5. Operatorul are obligația să asigure fondurile pentru realizarea lucrărilor de întreținere și reparații la infrastructura de transport pusă la dispoziție, conform Programului anual de întreținere și reparații aprobat de către UAT-urile delegatare prin intermediul Entității Contractante.
- 14.4.6. Operatorul are obligația de a informa puse la dispoziție de către UAT-urile delegatare, de îndată, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura de transport care afectează prestarea Serviciului public de transport călători.
- 14.4.7. UAT-urile delegatare au dreptul să solicite informații cu privire la modul de întreținere, exploatare și administrare a bunurilor puse la dispoziție pentru realizarea Serviciului public de transport călători.

14.5 Confortul călătorilor

- 14.5.1. Operatorul este singurul răspunzător pentru siguranța și confortul călătorilor.
- 14.5.2. Operatorul are obligația să asigure prestarea Serviciului public de transport călători cu respectarea reglementărilor și normativelor tehnice în vigoare.
- 14.5.3. Operatorul are obligația să presteze Serviciul public de transport călători cu vehicule prevăzute în prezentul Contract și care îndeplinesc condițiile prevăzute în Anexa nr. 5.1.
- 14.5.4. Operatorul are obligația de a lua toate măsurile pentru a proteja călătoria împotriva infracțiunilor și accidentelor rutiere, dar fără a se limita la:
 - 14.5.4.1. Afișarea în locuri vizibile în mijloace de transport de informații despre cum trebuie acordată asistență în cazuri urgente;
 - 14.5.4.2. Menținerea iluminării constante a mijloacelor de transport;

- 14.5.4.3. Luarea de măsuri imediate pentru remedierea unor defecțiuni, deraieri sau avarii apărute în funcționarea Serviciului public de transport călători.
- 14.5.5. Operatorul are obligația să asigure verificările necesare, înainte de plecare, a vehiculelor și șoferilor, pentru a asigura conformitatea cu cerințele prevăzute de legislația aplicabilă.
- 14.5.6. 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.
- 14.5.7. Operatorul are obligația să se asigure că niciun călător nu are acces în interiorul cabinei șoferului, în situația în care mijlocul de transport este dotat cu cabină pentru șofer;
- 14.5.8. Operatorul are obligația să se asigure că vehiculele staționează numai în stațiile amenajate și că ușile vehiculelor nu se pot deschide în timpul mersului.
- 14.5.9. Operatorul are obligația să mențină în stare de funcționare toate echipamentele de siguranță, inclusiv, dar fără a se limita la mânere, balustrade, suporturi speciale.
- 14.5.10. Operatorul are obligația să se asigure că conducătorii mijloacelor de transport respectă întocmai prevederile legislative relevante și să implementeze măsuri de îmbunătățire a calificării acestora.
- 14.5.11. Operatorul are obligația să aplice normele de protecția muncii specifice Serviciului public de transport călători.

14.6 Proceduri interne

- 14.6.1. În cazul în care Operatorul nu deține proceduri interne referitoare la situațiile enumerate mai jos, acesta are obligația de a întocmi proceduri interne cu respectarea prevederilor legale aplicabile, în termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentului Contract, care se vor referi cel puțin la:
- 14.6.1.1. Actualizarea informațiilor de transport pe afișe și panouri de informare;
- 14.6.1.2. Administrarea și controlul bunurilor pierdute;
- 14.6.1.3. Administrarea reclamațiilor, întrebărilor și sugestiilor formulate de călători;
- 14.6.1.4. Codul de conduită al conducătorilor vehiculelor;
- 14.6.1.5. Instrucțiuni privind prevenirea și combaterea săvârșirii de infracțiuni;
- 14.6.1.6. Instrucțiuni și planuri privind situațiile de urgență.

14.7 Activități conexe Serviciului public de transport călători

- 14.7.1. 14.7.1 Operatorul are dreptul să presteze, în condițiile legii, și alte servicii/activități precum și activități conexe Serviciului public de transport, care nu fac obiectul prezentului Contract.
- 14.7.2. 14.7.2 Activitățile conexe Serviciului public de transport pot include prestarea pentru terțe persoane de servicii de transport turistic, servicii regulate speciale, servicii de inspecție tehnică periodică ITP, școală pentru conducătorii de



vehicule, fără a se limita la acestea, cu respectarea reglementărilor specifice domeniului.

- 14.7.3. 14.7.3 Costurile aferente acestor activități nu intră în calculul Compensăției. Pentru aceste activități, Operatorul va ține o evidență contabilă separată, distinctă pentru fiecare serviciu prestat. Operatorul va implementa în realizarea evidențelor contabile, măsuri de restricționare și departajare a costurilor între Serviciul public de transport călători și activitățile comerciale, în conformitate cu Anexa nr. 9.
- 14.7.4. 14.7.4 Operatorul are dreptul să rețină toate veniturile rezultate din prestarea altor activități de transport și a activităților conexe Serviciului public de transport călători, care nu fac obiectul prezentului Contract.

14.8 Cesiunea

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

14.9 Informarea publicului

- 14.9.1. Operatorul are obligația să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulație deservite, Tarifele de călătorie aplicate, precum și modificarea acestora.
- 14.9.2. Operatorul are obligația să producă și să distribuie materiale informative cu privire la traseele și programele de circulație, modificările acestora, titlurile de călătorie și punctele de vânzare ale acestora, modul de cumpărare, tarifele de călătorie practicate, obligațiile călătorilor și obligațiile Operatorului față de călători, precum și sancțiunile pentru încălcarea acestor obligații.
- 14.9.3. Afișarea informațiilor de mai sus se va face în stații, în mijloacele de transport, pe site-ul propriu al Operatorului și în mass-media. Informațiile publicate prin oricare din aceste mijloace vor fi permanent actualizate.
- 14.9.4. Operatorul are obligația să editeze, în colaborare cu Entitatea contractantă, hărți și pliante cu traseele mijloacelor de transport, și să afișeze în fiecare stație orele de circulație a mijloacelor de transport care trec prin stația respectivă.
- 14.9.5. Operatorul are obligația să realizeze declarații de presă și anunțuri cu privire la schimbările permanente sau temporare cu privire la Serviciul public de transport călători și va întocmi campanii promoționale pentru promovarea activității sale.

14.10 Drepturi și obligații aferente prestării Serviciului public de transport călători

- 14.10.1. Operatorul are obligația să exploateze în mod direct, pe riscul și pe răspunderea sa, bunurile puse la dispoziție și să presteze Serviciul public de transport călători care face obiectul prezentului Contract.
- 14.10.2. Operatorul are obligația să respecte obligațiile prevăzute în prezentul Contract, în regulamentul și caietul de sarcini al Serviciului public de transport călători și legile în vigoare.

- 14.10.3. Operatorul are obligația să pună la dispoziția Entității Contractante toată documentația solicitată pentru calculul lunar al Compensației și pentru regularizarea anuală.
- 14.10.4. Operatorul are obligația să plătească redevența la valoarea prevăzută și la termenul stabilit în prezentul Contract.
- 14.10.5. Operatorul are obligația să constituie garanția de bună execuție potrivit prevederilor Capitolului 8 din prezentul Contract.
- 14.10.6. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători cu respectarea Programului de transport al Operatorului prevăzut în Anexa nr. 2.1.
- 14.10.7. Operatorul are obligația să utilizeze bunurile de retur și bunurile de preluare prevăzute în prezentul Contract, numai pentru asigurarea Serviciului public de transport călători.
- 14.10.8. Operatorul are obligația să asigure continuitatea Serviciului public de transport călători prin curse regulate conform caietului de sarcini și Programului de transport.
- 14.10.9. Operatorul are obligația să asigure îndeplinirea tuturor obligațiilor de exploatare, a obligațiilor de transport și a obligațiilor tarifare.
- 14.10.10. Operatorul are obligația să aplice metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare.
- 14.10.11. Operatorul are obligația să plătească pentru întreaga durată a Contractului taxele și impozitele datorate statului, precum și cheltuielile ce se ivesc cu privire la asigurarea bunurilor puse la dispoziție.
- 14.10.12. Operatorul are obligația să permită accesul liber și nediscriminatoriu al călătorilor la Serviciul public de transport călători și să asigure respectarea drepturilor călătorilor prevăzute în legislația aplicabilă și în hotărârile adoptate de Entitatea contractantă.
- 14.10.13. Operatorul are obligația să asigure necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, conform Programului de investiții prevăzut în Anexa nr. 3.
- 14.10.14. 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 Entității Contractante, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității Serviciului public de transport călători.
- 14.10.15. Operatorul are obligația să asigure accesul organelor de control ale Entității Contractante la informațiile privind executarea Serviciului public de transport călători și modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente și a bunurilor puse la dispoziție.
- 14.10.16. Operatorul are obligația să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale și/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin polițe de asigurare.
- 14.10.17. Operatorul are obligația să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale periodice ale propriilor angajați, conform prevederilor legale.



- 14.10.18. Operatorul are obligația să preia de la UAT-urile delegare mijloacele de transport, infrastructura aferentă și orice alte bunuri puse la dispoziție, pe bază de proces-verbal de predare-primire anexă la prezentul Contract.
- 14.10.19. La încetarea Contractului, Operatorul are obligația să restituie UAT-urilor proprietare în deplină proprietate bunurile de retur, în mod gratuit și libere de orice sarcini, cu uzura normală proporțională cu durata utilizării.
- 14.10.20. La expirarea Contractului, Operatorul are obligația să predea UAT-urilor delegare în deplină proprietate bunurile de preluare pe care aceasta le solicită, contra plății unei compensații egală cu valoarea contabilă rămasă neamortizată.
- 14.10.21. Operatorul are obligația ca, în cazul încetării Contractului din alte cauze decât prin ajungerea la termen ori forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului public de transport călători, în condițiile stipulate în Contract și cu respectarea prevederilor legale în vigoare, până la preluarea acestuia de către Entitatea contractantă sau de către un alt operator, dar nu mai mult de 90 de zile de la data notificării încetării contractului.
- 14.10.22. În vederea asigurării transportului în comun al persoanelor cu dizabilități, Operatorul are obligația ca în conformitate cu prevederile Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare, să adapteze atunci când este posibil din punct de vedere tehnic și constructiv toate mijloacele de transport în comun folosite în prestarea Serviciului public de transport călători pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu dizabilități locomotorii la transport și călătorie.
- 14.10.23. Operatorul are obligația să respecte condițiile impuse de natura bunurilor și a Serviciului public de transport călători, precum materiale cu regim special, condiții de siguranță în exploatare, protecția mediului, protecția muncii, condiții privind folosirea și protejarea patrimoniului.
- 14.10.24. Operatorul are obligația să respecte normele legale, privind atestarea, calificarea și autorizarea personalului pentru exercitarea profesiei.
- 14.10.25. Operatorul are obligația să dețină la sediul social documentele prevăzute de lege.
- 14.10.26. Operatorul are dreptul să ceară întreruperea executării Serviciului public de transport călători în cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de importante prejudicii bunurilor puse la dispoziție.
- 14.10.27. Operatorul are dreptul de a utiliza gratuit pentru transportul local de călători infrastructura rutieră publică, precum străzi, poduri, pasaje și instalațiile auxiliare aferente acestora.
- 14.10.28. Operatorul are dreptul să solicite în instanță daune-interese pentru încălcarea de către alți operatori de transport rutier/transportatori autorizați a Drepturilor exclusiv acordate prin prezentul Contract.
- 14.10.29. Operatorul are dreptul să solicite Entității Contractante modificarea Programului de transport în vederea schimbării, anulării sau adăugării de noi trasee ori a Programului de circulație, iar Entitatea contractantă va iniția, dacă consideră necesar, aprobarea modificării Programului de Transport în urma unor ședințe cu UAT-urile beneficiare.



14.10.30. Operatorul are dreptul să efectueze, cu informarea și aprobarea UAT-urilor delegatate, prin intermediul Entității Contractante, modificări temporare, precum 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 publică rutieră. În cazuri excepționale, Operatorul poate efectua imediat modificările necesare, astfel încât să se asigure continuitatea Serviciului public de transport călători, dar numai după aprobarea UAT-urilor delegatate, prin intermediul Entității Contractante.

14.10.31. 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.

CAPITOLUL 15. DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE ENTITĂȚII CONTRACTANTE

Fără a aduce atingere celorlalte drepturi și obligații ale Entității Contractante, prevăzute în prezentul Contract și în legislația în vigoare, Entitatea contractantă are următoarele drepturi și obligații:

15.1 Infrastructura publică rutieră

- 15.1.1. UAT-urile delegatate au obligația să informeze Operatorul, cu 48 de ore înainte, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura rutieră sau evenimentele ce au loc pe traseele cuprinse în Programul de transport.
- 15.1.2. UAT-urile delegatate au 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.
- 15.1.3. UAT-urile delegatate vor întreprinde măsurile necesare pentru a facilita libera circulație și prioritizarea în trafic a vehiculelor destinate Serviciului public de transport călători, inclusiv prin amenajarea și marcarea stațiilor de transport public și, acolo unde infrastructura permite, prin măsuri specifice de sistematizare a circulației.
- 15.1.4. UAT-urile delegatate au obligația să colaboreze activ cu Departamentul rutier din cadrul Poliției Române pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului public de transport călători.

15.2 Controlul exercitat asupra Operatorului

- 15.2.1. Entitatea contractantă are obligația să verifice și să controleze periodic modul de realizare a Serviciului public de transport călători efectuat în baza prezentului Contract de către Operator, inclusiv a vehiculelor, echipamentelor și instalațiilor folosite de Operator, în prezența unui reprezentant al acestuia.
- 15.2.2. 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. Entitatea contractantă va soluționa obiecțiile Operatorului în termen de 15 de zile.

- 15.2.3. Înainte de data de 30 iunie a fiecărui an, Operatorul are obligația de a furniza Entității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare aprobate de un auditor certificat independent.
- 15.2.4. Lunar Operatorul are obligația de a prezenta Entității Contractante un raport al vânzărilor de bilete și abonamente și al numărului de călători transportați pe linii, perioade de timp, etc.
- 15.2.5. Operatorul are obligația de a prezenta lunar, până la data de 20 a fiecărei luni, un raport cu informațiile pe baza cărora Entitatea contractantă poate evalua respectarea indicatorilor prevăzuți în Anexa nr. 10, și în conformitate cu metodologia descrisă la Anexa nr. 12.
- 15.2.6. Operatorul are obligația de a pune, de îndată, la dispoziția echipei de control a Entității Contractante orice date și informații solicitate și să asigure accesul la toate informațiile privind prestarea Serviciului public de transport călători și exploatarea bunurilor puse la dispoziție, inclusiv la cele contabile.
- 15.2.7. Entitatea contractantă are dreptul de a emite instrucțiuni scrise pentru remedierea oricărei încălcări a obligațiilor Operatorului rezultate din prezentul Contract.
- 15.2.8. Entitatea 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.
- 15.2.9. Entitatea contractantă are dreptul de a efectua controale periodice cu privire la modul în care sunt gestionate reclamațiile călătorilor.
- 15.2.10. Evaluarea indicelui de satisfacție al călătorilor se va face în baza metodologiei prezentate în Anexa nr. 11.

CAPITOLUL 16. RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ A ANGAJAȚILOR OPERATORULUI

- 16.1 Operatorul are obligația de a asigura resursele umane necesare prestării Serviciului public de transport călători și va realiza protecția socială a angajaților potrivit Anexei nr. 15.

CAPITOLUL 17. FORȚĂ MAJORĂ

- 17.1 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.
- 17.2 Niciuna dintre Părți nu răspunde de neexecutarea la termen și/sau de executarea în mod necorespunzător, total ori parțial, a oricărei obligații care îi revine în baza prezentului Contractului, dacă neexecutarea sau executarea necorespunzătoare a obligației respective este cauzată de un eveniment de forță majoră.

- 17.3 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.
- 17.4 Apariția forței majore se va comunica celeilalte Părți de îndată, prin telefon, sau orice altă modalitate de realizare a comunicărilor potrivit prezentului Contract. 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.
- 17.5 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 și să reia îndeplinirea obligațiilor contractuale cu notificarea, în scris, a celeilalte Părți 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 30 de zile, datorată forței majore, Părțile vor conveni asupra continuității sau încetării Contractului.
- 17.7 Dacă forța majoră acționează sau se estimează că va acționa pe o perioadă mai mare de 3 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

- 18.1 Raporturile contractuale dintre Entitatea contractantă și Operator se bazează pe principiul echilibrului financiar între drepturile care îi sunt acordate Operatorului și obligațiile care îi sunt impuse.
- 18.2 În vederea menținerii echilibrului contractual, Părțile pot proceda la modificarea prețului Contractului în condițiile Legii nr. 99/2016.
- 18.3 La solicitarea oricărei Părți se va proceda la renegocierea Contractului. Dacă renegocierea nu duce la restabilirea echilibrului contractual ori Părțile nu ajung la un acord într-un termen rezonabil, litigiul urmează să fie soluționat 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 19. ÎNCETAREA CONTRACTULUI

- 19.1 Prezentul Contract încetează la expirarea duratei Contractului.. Părțile pot decide încetarea Contractului pe baza acordului lor de voință exprimat în scris.



- 19.2 Entitatea contractantă are dreptul să denunțe unilateral Contractul, cu un termen de preaviz de 60 de zile, 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 30 de zile, prin renunțare, fără plata unei despăgubiri, sub rezerva dispozițiilor din prezentul Contract.
- 19.4 Următoarele acte, fapte sau omisiuni ale Operatorului dau dreptul Entității Contractante să rezilieze Contractul, cu respectarea procedurii menționate la pct. 19.7 de mai jos:
- 19.4.1. Neplata de către Operator a redevenței stabilite potrivit Contractului pentru o perioadă de 9 luni;
 - 19.4.2. Încălcarea de 9 ori într-un an calendaristic a măsurilor stabilite de Entitatea contractantă potrivit prevederilor prezentului Contract;
 - 19.4.3. Operatorul nu adoptă programe de măsuri care să respecte condițiile contractuale și care să asigure atingerea indicatorilor de performanță asumați prin Contract, atunci când acest lucru este necesar potrivit prevederilor Contractului;
 - 19.4.4. Operatorul totalizează un număr de 5 încălcări majore ale indicatorilor de performanță, în decursul unui an, potrivit Anexei nr. 10;
 - 19.4.5. Operatorul nu asigură prestarea Serviciului public de transport călători în condiții de continuitate, potrivit Contractului, ori întrerupe efectuarea serviciului pentru o perioadă mai mare de 24 de ore, fără a fi incident vreun eveniment de forță majoră;
 - 19.4.6. Retragera sau încetarea valabilității licenței sau autorizației pentru exercitarea ocupației de operator de transport persoane;
 - 19.4.7. Operatorul încalcă interdicția de subdelegare ori de cesionare a drepturilor și obligațiilor izvorâte din prezentul Contract;
 - 19.4.8. 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;
 - 19.4.9. Operatorul nu constituie garanția de bună execuție stabilită la Capitolul 8 din prezentul Contract.
- 19.5 Operatorul are dreptul să rezilieze Contractul cu respectarea procedurii menționate la pct.19.7 de mai jos, în cazul în care Entitatea contractantă nu plătește Compensația sau Diferențele de tarif prevăzute în prezentul contract pentru o perioadă mai mare de 90 de zile.
- 19.6 Cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel, orice notificare de încetare a Contractului va fi făcută de Partea care solicită încetarea prin transmiterea celeilalte Părți a unei notificări în acest scop "Notificarea de încetare".
- 19.7 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:
- 19.7.1. Data și locul unde vor avea loc negocierile;

- 19.7.2. Obligațiile pretinse neîndeplinite;
- 19.7.3. 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.
- 19.8 Dacă (19.7.1) Partea în culpă nu se prezintă la negociere, așa cum această întâlnire a fost convocată conform prezentului Contract, sau (19.7.2) negocierea nu conduce la soluționarea diferendului, sau (19.7.3) 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.
- 19.9 Dacă (19.7.1) Partea prejudiciată renunță la pretențiile din Notificarea de negociere, sau (19.7.2) Partea prejudiciată nu se prezintă la negociere, Partea prejudiciată nu va avea dreptul să transmită o Notificare de încetare privind obligațiile menționate în Notificarea de negociere, cu excepția situației în care este reluată procedura de la pct. 19.7 de mai sus.
- 19.10 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.
- 19.11 La încetarea Contractului, indiferent de motiv:
- 19.11.1. Drepturile și obligațiile impuse Părților în baza Contractului vor înceta, cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel;
- 19.11.2. Operatorul va transmite de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, UAT-urilor proprietare, bunurile de retur;
- 19.11.3. UAT-urile proprietare au dreptul de a prelua bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator, în termen de 90 de zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea contabilă rămasă neamortizată a acestora, stabilită la data încetării Contractului.
- 19.12 În cazul încetării Contractului din culpa Entității Contractante, înainte de termenul stabilit în Contract, UAT-urile proprietare ale bunurilor vor prelua Bunurile de retur realizate de Operator în temeiul prezentului Contract, în condițiile și cu respectarea prevederilor contractuale privind regimul juridic al bunurilor.
- 19.13 Operatorul are obligația ca, la încetarea Contractului din alte cauze decât prin forță majoră, să asigure continuitatea prestării Serviciului public de transport călători, în condițiile stipulate în Contract, până la preluarea acestuia de către Entitatea contractantă sau de către un alt operator.
- 19.14 Entitatea contractantă are dreptul de a denunța unilateral Contractul în condițiile prevăzute de art. 244 din Legea nr. 99/2016.

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 Entitatea 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 Entitatea contractantă pentru neîndeplinirea obligațiilor asumate prin prezentul Contract, după cum urmează:
- 20.3.1. 500 lei pentru neîndeplinirea măsurilor de conformare impuse de către Entitatea contractantă în termenul prevăzut, ca urmare a controalelor efectuate privind modul de executare a Contractului sau evaluării modului de realizare a operării;
 - 20.3.2. 500 lei pentru nerespectarea altor termenele prevăzute în Contract, altele decât cele de la lit. a) de mai sus;
 - 20.3.3. 1000 lei pentru utilizarea altor mijloace auto de transport de călători decât cele stabilite prin Contractul și caietul de sarcini, cu excepția cazului când înlocuirea unui autovehicul se face numai cu un autovehicul care are cel puțin aceeași capacitate cu cea prevăzută în Programul de transport și care întrunește cel puțin același punctaj cu al autovehiculului înlocuit;
 - 20.3.4. 200 lei pentru nerespectarea programului de vânzare a Titlurilor de călătorie prevăzut în Anexele nr. 6.3.1., 6.3.2.
 - 20.3.5. 100 lei pentru nerespectarea condițiilor de salubritate a mijlocului de transport și a mediului (păstrarea curățeniei la capetele de traseu și în stațiile de îmbarcare/ debarcare).
- 20.4 Despăgubirile prevăzute la pct. 20.3 nu sunt cheltuieli eligibile pentru plata compensației.
- 20.5 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.
- 21.2 Entitatea contractantă poate modifica unilateral, în condițiile legii, orice parte a Contractului din motive excepționale legate de interesul public local, cu notificare prealabilă transmisă cu 15 zile înainte către Operator.
- 21.3 În cazul în care modificarea unilaterală a Contractului îi aduce un prejudiciu, Operatorul are dreptul să primească o justă despăgubire în termen de 90 de zile de la dovedirea prejudiciului. În cazul dezacordului între Părți cu privire la existența prejudiciului ori la valoarea despăgubirii, acestea vor fi stabilite de către instanța judecătorească competentă. Acest dezacord nu poate în nici un caz să permită Operatorului să suspende executarea obligațiilor stabilite în Contract.
- 21.4 Programul de transport poate fi modificat de Entitatea contractantă, dacă acest fapt este justificat din punct de vedere al cerințelor de transport, cu notificarea Operatorului cu cel puțin 45 de zile înainte de modificare. Operatorul nu poate refuza modificările solicitate de Entitatea contractantă, cu excepția cazului în care cererea depășește capacitatea de transport.

- 
- 21.5 Operatorul poate solicita Entității Contractante modificarea Programului de transport, care va iniția dacă consideră necesar aprobarea modificării Programului de Transport.
- 21.6 Operatorul are obligația de a transmite către Entitatea contractantă informațiile, sesizările și analizele proprii pentru modificările propuse, necesare reevaluării Programului de transport din punct de vedere social și al viabilității economice.
- 21.7 În cazul în care orice prevederi ale Contractului devin incompatibile cu legislația din România sau din Uniunea Europeană, Contractul va fi modificat de Părți, prin act adițional. Acest lucru nu va afecta valabilitatea celorlalte clauze ale Contractului.

CAPITOLUL 22. LITIGII

- 22.1 Părțile vor depune toate eforturile rezonabile în scopul soluționării pe cale amiabilă a conflictelor dintre acestea, decurgând din executarea Contractului.
- 22.2 Dacă există vreo dispută, controversă sau pretenție care rezultă din sau în legătură cu prezentul Contract, încălcare, încetare, sau anulare a Contractului, Partea căzută în pretenții are obligația să notifice cealaltă Parte în legătură cu poziția sa împreună cu propunerea de conciliere directă.
- 22.3 În cazul apariției unei dispute, aceasta nu îndreptățește Operatorul să suspende prestarea Serviciului public de transport călători ori Entitatea 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 sunt guvernate și interpretate în conformitate cu legea română.
- 23.2 Prezentul Contract se completează cu prevederile Codului civil și cu reglementările legale speciale în materia transportului public de călători.

CAPITOLUL 24. ALTE CLAUCZE

- 24.1 Orice notificare, adresă, cerere făcută în legătură cu executarea Contractului va fi efectuată în scris, în limba română.
- 24.2 Toate notificările, cererile sau alte comunicări între Părți vor fi confirmate în mod prompt de primire de către Partea destinatară.
- 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; (ii) fax și/sau e-mail, va fi data expedierii. În situația în care faxul/e-mail

nu a fost transmis într-o zi lucrătoare, sau a fost expediat în afara programului de lucru al destinatarului, 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 Entitatea contractantă la:

Adresa: [...]

Fax: [...]

E-mail: [...]

Către Operator la:

Adresa: [...]

Fax: [...]

E-mail: [...]

CAPITOLUL 25. DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

- 25.1 Limba care guvernează Contractul este limba română. În toate problemele care nu sunt prevăzute în prezentul Contract, Părțile se supun prevederilor legislației specifice în vigoare.
- 25.2 Anexele nr. 1 - 16 fac parte integrantă din prezentul Contract.
- 25.3 Capitolele referitoare la drepturile și obligațiile Părților se completează cu prevederile reglementărilor în vigoare referitoare la drepturile și obligațiile în raporturile dintre autoritățile administrației publice locale și operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați care efectuează servicii publice de transport călători.

Prezentul contract a fost semnat astăzi, [...], în [...] exemplare originale, din care [...] pentru Entitatea contractantă și [...] pentru Operator.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Aricești
Rahtivani” Gheorghe**

Mihai Laurențiu Polițeanu

OPERATOR,

**S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI
EXPRESS S.A PLOIEȘTI**

Călin-Daniel Zaharia



Anexe la Contract

Următoarele anexe constituie parte integrantă a Contractului:

Anexa 1. Legislația cu privire la transportul public local de călători

Anexa 2. Program de transport

Anexa 2.1. Programul anual de transport

Anexa 2.1.1. Programul de transport local

Anexa 3. Programul de investiții

Anexa 3.1. Programul de investiții al operatorului

Anexa 3.2. Programul de investiții al entității contractante

Anexa 3.3. Fundamentarea necesarului de fonduri pentru investiții din surse proprii ale operatorului 2

Anexa 4. Bunuri utilizate de operator în executarea contractului

Anexa 4.1. Bunuri de retur

Anexa 4.1.1. Bunuri de retur

Anexa 4.1.2. Bunuri realizate de operator în conformitate cu programul de investiții al operatorului

Anexa 4.2. Bunuri de preluare

Anexa 4.3. Bunuri proprii ale operatorului

Anexa 4.4. Proces verbal de predare-preluare a bunurilor puse la dispoziție

Anexa 5. Mijloace de transport

Anexa 5.1. Cerințe standard pentru mijloace de transport

Anexa 5.2. Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea serviciului public de transport călători

Anexa 6. Tarife de călătorie

Anexa 6.1. Tarife de călătorie aplicabile la data începerii contractului

Anexa 6.2. Modalitatea de stabilire, ajustare și modificare a tarifelor de călătorie

Anexa 6.3. Lista punctelor de distribuție a titlurilor de călătorie și programul de funcționare

Anexa 6.3.1. Lista punctelor de vânzare

Anexa 6.3.2. Lista automatelor de vânzare

Anexa 7. Diferențele de tarif

Anexa 7.1. Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun

Anexa 7.2. Modul de acordare a diferențelor de tarif

Anexa 7.3. Estimarea anuală a diferențelor de tarif pentru protecția socială

Anexa 7.4. Modelul formularului de decont pentru diferențele de tarif

Anexa 8. Modelele formularelor de decont pentru plata compensației



Anexa 8.1. Raport lunar de constatare

Anexa 8.2. Raport anual de constatare

Anexa 9. Costuri eligibile incluse în calculul decontării obligației de serviciu public efective și cerințele privind contabilitatea separată

Anexa 10. Indicatori de performanță ai serviciului și modalitatea de calcul al penalităților

Anexa 11. Indicele de satisfacție a călătorilor

Anexa 12. Metodologia de monitorizare și evaluare a programului de transport

Anexa 13. Caietul de sarcini al serviciului public de transport persoane

Anexa 14. Regulamentul serviciului public de transport persoane

Anexa 15. Resursele umane și protecția socială a angajaților operatorului

Anexa 16. Estimarea anuală a compensației

ANEXA 1. Legislația cu Privire la Transportul Public Local de Călători

Nr. crt.	LEGISLAȚIA APLICABILĂ TRANSPORTULUI PUBLIC DE CĂLĂTORI (se trec, după caz, actele normative de mai jos, fără a se limita la acestea)
1	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;
2	Comunicarea Comisiei referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători (2023/C 222/01);
3	Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului;
4	Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, cu modificările și completările ulterioare;
5	Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic, cu modificările și completările ulterioare;
6	Standardul EN 13816 pentru Transporturi - Logistică și Servicii - Transporturi Publice de Pasageri - definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor;
7	Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare;
8	Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
9	Ordonanță de Guvern nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
10	Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
11	Ordonanță de Guvern nr. 19/1997 privind transporturile, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
12	Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice republicată, cu modificările și completările ulterioare;
13	Ordonanță de Guvern nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
14	Ordonanță de Guvern nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare republicată;
15	Ordonanță de Guvern nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
16	Ordonanță de Guvern nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor



	auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare;
17	Ordonanță de Guvern nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările și completările ulterioare;
18	Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
19	Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
20	Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare;
21	Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 entru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile publice de transport local și județean de persoane, cu modificările și completările ulterioare;
22	Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare;
23	Hotărârea Guvernului nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Romane, cu modificările și completările ulterioare;
24	Hotărârea Guvernului nr.1088/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
25	Ordinul ministrului transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România - RNTR 1, cu modificările și completările ulterioare;
26	Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare;

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Ariceștii
Rahtivani” Gheorghe**

Mihai Laurențiu Polițeanu

OPERATOR,

**S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI
EXPRESS S.A PLOIEȘTI**

Călin-Daniel Zaharia

ANEXA 2. Program de transport

Sunt descrise programele de transport pentru diversele grade de mobilitate pe teritoriul administrativ în cursul anului, astfel:

- 1) Program normal - de la data de 06 ianuarie la data de 15 iunie, respectiv de la data de 15 septembrie la data de 20 decembrie
- 2) Program vacanță - de la data de 16 iunie la data de 14 septembrie, respectiv de la data de 21 decembrie la data de 5 ianuarie - cuprinde programul de transport în condiții de flux redus de calatori, respectiv în perioadele în care sunt concedii de odihnă și vacanțe în quantum semnificativ, care determină un grad total de mobilitate mai scăzut al populației, comparative cu perioadele normale din an.
- 3) Programul de vară se aplică în perioada/ perioadele: 16 iunie – 14 septembrie
- 4) Programul în zilele de sărbători legale este identic cu programul din zilele de duminică.

ANEXA 2.1. Programul anual de transport

Mijloc de transport	Km. Planificați inclusiv dislocările spre garaj/depou
Autobuz	
Linia 310	54,671.30
Linia 311	91,955.50
Total Km planificați	146,626.80 km

ANEXA 2.1.1. Programul de transport local

Linia Nr. Stații/ sens Lungimea	Traseul	Capacitate	Interval de Succedare				Plecări de la capete traseu	
			Orele de trecere prin stații în intervalul				prima	ultima
			05:00 10:00	- 10:01 14:00	14:01 18:00	- 18:01 22:00		
			<u>TUR</u>	<u>TUR</u>	<u>TUR</u>	<u>TUR</u>		

Traseu 310 8 stații tur 4 stații retur 27.5 km tur/retur	Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzino, DN72, Bruxelles, Londra, Schelei, DJ1011, Primăverii, DN72, Gh. Cantacuzino, I.L.Caragiale, Vlad Țepeș, Cuza Vodă, Vasile Lupu, Piața Eroilor, Carpați, Emile Zola	66	05:40	10:30	16:30		05:40	18:00
			06:15 07:00 09:20	12:30 13:30				
			<u>RETUR</u> 06:00 07:00	<u>RETUR</u> 11:00 14:00	<u>RETUR</u>	<u>RETUR</u> 18:00		
	STAȚII: Hale Catedrală, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Bauelemente, Jungheinrich, Lubbers, Biserică Buda, Bloc Buda, Dacheser, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Hale Catedrală.							
Traseu 311 15 stații tur 15 stații retur 47 km tur/retur	Străzi: Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzino, DN72, DJ156, DJ140, DJ144	66	<u>TUR</u> 06:15 07:30	<u>TUR</u> 10:30 13:00 14:00	<u>TUR</u> 16:30 18:00	<u>TUR</u>	05:30	18:00
			<u>RETUR</u> 05:30	<u>RETUR</u> 12:30	<u>RETUR</u> 14:30	<u>RETUR</u>		
	Stații: Hale Catedrală, Logofăt Tăutu, Biserica							

	Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Dispensar — Imobil 111, Grădiniță — Imobil 47, Iliescu — Imobil 23, Stoenești — Imobil 7, Trestioreanu — Parc Trestioreanu, Poștă — Imobil 199, Cimitir — Imobil 101, Canal — Imobil 9, Intrare Nedelea — Imobil 60, Alimentară — Imobil 142, Sală sport (debarcare) — Sala sport Nedelea, Sală sport (îmbarcare) — Vis-a-vis Sala sport, Alimentară — Imobil 121, Intrare Nedelea — Imobil 41, Canal — Imobil 10, Cimitir — Imobil 104, Poștă — Imobil 250-252, Trestioreanu — Imobil 340, Stoenești — Imobil 6, Iliescu — Imobil 18, Cămin cultural Tg.Nou — Imobil 48, Dispensar — Imobil 114, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Logofăt Tăutu, Hale Catedrală.		07:00 09:00		16:30			
--	--	--	------------------------	--	--------------	--	--	--



ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public
Ploiești – Ariceștii Rahtivani” Gheorghe**

Mihai Laurențiu Polițeanu

OPERATOR,

S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A PLOIEȘTI

Călin-Daniel Zaharia



ANEXA 3. Programul de Investiții

ANEXA 3.1. Programul de Investiții al Operatorului

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Valoarea Estimată (RON)				Data Începere	Data Finalizare	Sursa de Finanțare	Tipul de bun (de retur, de preluare)
		Anul 2026 (August- Decembrie)	Anul 2027	Anul 2028 (Ianuarie – August)	Total				

ANEXA 3.2. Programul de Investiții al Entității Contractante

Denumire Proiect	Descriere Proiect	Durata finalizare/ Valoarea Respectivă	Data Începere	Data Finalizare	Sursa de Finanțare

ANEXA 3.3. Fundamentarea necesarului de fonduri pentru investiții din surse proprii ale Operatorului

Realizata având în vedere prevederile Anexei 3.1.

- 1) Dotarea cu mobilierul și aparatura de birotică necesară activității administrative este necesară pentru desfășurarea activităților de birou.

- 2) Dotarea autobazei cu echipamente și unelte necesare activității curente este necesară având în vedere că activitățile de întreținere, mentenanță tehnică, reparații curente, igieneizare a interiorului autobuzelor și spălare mecanizată exterioară a autobuzelor necesită anumite consumabile, echipamente și utilaje specifice.
- 3) Activitățile continue de pregătire a personalului sunt necesare în scopul însușirii de cunoștințe teoretice și deprinderi practice, de anumite genuri și nivele de specialitate, în măsură să asigure îndeplinirea calificată de către angajați a sarcinilor ce le revin în exercitarea unei profesii sau meserii.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public
Ploiești – Ariceștii Rahtivani” Gheorghe**

Mihai Laurențiu Polițeanu

OPERATOR,

S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI EXPRESS S.A PLOIEȘTI

Călin-Daniel Zaharia



ANEXA 4. Bunuri utilizate de Operator în executarea Contractului

ANEXA 4.1. Bunuri de Retur

Bunuri de retur sunt bunurile puse la dispoziție de către UAT-urile delegatate membre ale ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” către Operator în scopul executării Contractului, bunurile de natura domeniului public nou create sau existente și modernizate/dezvoltate cu subvenții pentru investiții de la bugetul local sau de stat, precum și cele realizate de Operator în conformitate cu Programul de investiții și care, la încetarea Contractului, revin de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Entității Contractante;

ANEXA 4.1.1. Bunuri de Retur

Clasificare	Denumire bunuri mobile și imobile	Număr inventar la Entitatea Contractanta	Valoare de inventar	Valoare amortizată	Valoarea rămasă la data de 01/08/2026
2.3.2.1.3.1.	Autobuze electrice (5 buc)	Nr. inv 87 PMP (4026 TCE) Nr. inv 96 PMP (4027 TCE) Nr. inv 97 PMP (4025 TCE) Nr. inv 99PMP (4024 TCE) Nr. inv 100 PMP (4023 TCE)	13,091,642.20		
1.3.4.	Stație de încărcare rapidă pentru autobuz electric (2 buc)	Nr. inv. 2209 - Stație incarcare rapida Axon Easy Bus 150 Seria QP 13471 Nr. inv. 2211 - Stație incarcare rapida Axon Easy Bus 150 Seria QP 13472	458,202.80		
1.3.4.	Stație de încărcare lentă pentru autobuz electric (5 buc)	Nr. inv. 2189 PMP, tip DC S60 seria 3C380100060KW202402083 4 Nr. inv. 2196 PMP, tip DC S60 seria 3C380100060K2024090845	594,745.25		



		Nr. inv. 2197 PMP, tip DC S60 seria 3C380100060KW202402023 5 Nr. inv. 2198 PMP, tip DC S60 seria 3C380100060K2024090838 Nr. inv. 2199 PMP, tip DC S60 seria 3C380100060K2024090830			
--	--	---	--	--	--

Bunurile proprietate publică, așa cum sunt prezentate în această anexă și care sunt puse la dispoziția Operatorului spre a fi utilizate în cadrul prezentului Contract, sunt inventariate anual și sunt înregistrate distinct, în afara bilanțului de către Operator.

ANEXA 4.1.2. Bunuri realizate de Operator în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului

Clasificare	Denumire mobile și imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizată	Valoarea rămasă la data de 01/08/2026
(Se va completa în cazul actualizării situației prezente)					

ANEXA 4.2. Bunuri de Preluare

Bunuri de preluare sunt bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de acesta în scopul executării Contractului. La încetarea Contractului, din orice cauză, Entitatea contractantă are dreptul de a dobândi bunurile de preluare, în schimbul plății către Operator în termen de 60 de zile de la încetarea Contractului, a unei compensații egale cu valoarea rămasă neamortizată a bunurilor de preluare. Pe toată durata Contractului, Operatorul își asumă obligația de a nu înstrăina bunurile de preluare, fără consimțământul prealabil scris al Entității Contractante;

Bunurile realizate de Operator din fonduri publice fac parte din categoria bunurilor de retur. Amortizarea acestei categorii de bunuri nu este eligibilă pentru calculul costului/km. La încetarea Contractului, din orice cauză, Entitatea contractantă va dobândi aceste bunurile de preluare fără plata vreunei compensații.

Clasificare	Denumire mobile și imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizată	Valoarea rămasă la data de 01/08/2026
(Se va completa în cazul actualizării situației prezente)					

ANEXA 4.3. Bunuri Proprii ale Operatorului

Inventarul bunurilor proprii ale Operatorului la data de 01/08/2026					
Clasificare	Denumire bunuri mobile și imobile	Număr inventar la Operator	Valoare de inventar	Valoare amortizată	Valoarea rămasă la data de 01/08/2026
(Se va completa în cazul actualizării situației prezente)					

Bunuri proprii sunt bunurile care aparțin Operatorului și care sunt utilizate de către acesta în scopul executării Contractului, pe durata acestuia, cu excepția celor prevăzute în Anexa 4.2 de mai sus. La încetarea Contractului, din orice cauză, bunurile proprii rămân în proprietatea Operatorului.

ANEXA 4.4. Proces Verbal de Predare-Preluare a bunurilor puse la dispoziție

Procesul –verbal va cuprinde inventarul, fizic și valoric, al tuturor bunurilor publice puse la dispoziția Operatorului de către Entitatea Contractantă pentru prestarea Serviciului public de transport persoane.

În cazul în care Entitatea Contractantă este o asociație de dezvoltare intercomunitară Operatorul va încheia proces-verbal cu fiecare unitate administrativ-teritorială membră a asociației care îi pune la dispoziție bunuri publice.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Ariceștii
Rahtivani”Gheorghe**

**S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI
EXPRESS S.A PLOIEȘTI**

Mihai Laurențiu Polițeanu

Călin-Daniel Zaharia

ANEXA 5. Mijloace de transport

ANEXA 5.1. Cerințe standard pentru mijloace de transport

Principii Generale

Toate Mijloacele de Transport care vor fi utilizate la prestarea Serviciilor de Transport trebuie să fie conforme cerințelor obligatorii stabilite pentru respectivele Mijloace de Transport în ceea ce privește “tipul” și “categoria”. Conformitatea Mijloacelor de Transport cu cerințele standard va fi verificată pe baza documentelor emise de autoritățile competente.

Pentru a asigura protecția mediului, emisiile poluante de noxe ale Mijloacelor de Transport utilizate la prestarea Serviciilor de Transport trebuie să fie în limitele stabilite de către lege pentru tipurile respective de motoare și carburanți.

Cerințele tehnice pentru Mijloacele de Transport prezentate în această anexă vor fi actualizate automat în situația apariției unor noi reglementări. În această situație, Părțile vor actualiza prezenta Anexă incluzând cerințele tehnice noi stabilite prin lege.

Cerințe generale standard pentru Autobuze

- 1) Condițiile interioare și exterioare ale mijloacelor de transport prin care se prestează servicii în temeiul prezentului Contract trebuie să fie permanent în concordanță cu cerințele stabilite de legislație.
- 2) Toate dispozitivele și fiecare dintre acestea care sunt instalate în mijloacele de transport trebuie să fie păstrate și reparate astfel încât toate vehiculele să poată fi utilizate în permanentă.
- 3) Fiecare mijloc de transport trebuie să fie dotat, pentru fiecare ușă unde se face îmbarcarea/debarcarea călătorilor, cu validator electronic a titlurilor de călătorie și sistem de numărare a călătorilor, precum și cu casă de marcat fiscală în cazul în care titlurile de călătorie sunt eliberate în mijlocul de transport.
- 4) Zonele publicitare din interiorul și în exteriorul vehiculelor nu vor afecta vizibilitatea sau lizibilitatea numerelor traseelor, semnele cu destinația, iar logo-ul Operatorului nu va acoperi nicio fereastră cu vizibilitate spre exterior.
- 5) Înainte de plecarea pe traseu, vehiculele vor fi supuse unui control pentru a se asigura ca sunt curate, nu au suprafețe alunecoase, deteriorate sau periculoase pentru călători, inclusiv dotările și armăturile vehiculelor.
- 6) În fiecare zi, înainte de plecarea pe traseu, se va asigura că scaunele pentru călători nu sunt avariate, defecte sau deteriorate.

Cerințe minime pentru Autobuze

Autobuzele în exploatare vor îndeplini cerințele tehnice obligatorii cu privire la siguranța și protecția mediului stipulate în legislația în vigoare, precum și cerințele tehnice cu privire la compatibilitatea cu sistemul de taxare.

Autobuzele utilizate de Operator la prestarea serviciului public de transport de persoane vor fi dotate cu sistem de monitorizare și localizare GPS. Platforma GPS trebuie să aibă posibilitatea afișării poziției autobuzului în timp real într-o interfață de tip web și vizualizarea istoricului traseelor.

Autobuzele utilizate de către Operator la prestarea serviciului vor fi minim EURO 4, conform Anexei 13, pct. 1.2.4. din “Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția



mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică RNTR 1” aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005, cu modificările și completările ulterioare.

ANEXA 5.2. Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea Serviciului public de transport călători

Operatorul va întocmi o listă privind parcul auto care va cuprinde următoarele informații despre fiecare autobuz utilizat la prestarea Serviciului public de transport călători:

- 1) Numărul vehiculului, categoria, numărul de înmatriculare și numărul de inventar;
- 2) Numărul copiei conforme a Licenței comunitare, în cazul autobuzelor
- 3) Anul de fabricație;
- 4) Durata de funcționare rămasă;
- 5) Mărimea în metri, număr de axe, tipul de podea, tipul motorului, gradul de confort și poluare, capacitatea de pasageri (atât pe scaune cât și în picioare);
- 6) Aspecte de protecția mediului (standardul EURO),
- 7) Nivelul de zgomot
- 8) Numărul de uși de acces
- 9) Numărul de ieșiri
- 10) Adaptări pentru persoanele cu mobilitate redusă
- 11) Dotări aferente sistemului de taxare integrat
- 12) Alte dotări (casă de marcat fiscală, componente aferente sistemului de management al traficului etc.)

MARCA AUTOBUZ	NUMAR INMATRIC.	ANUL FABRIC.	KM PARCURSI	EMISII	CONSUM l/100km	DURATA DE VIATA RECOMANDATA DE PRODUCATOR	NUMAR LOCURI SCAUNE	NUMAR LOCURI IN PICIOARE
Autobuz Electric SOR EBN 9,5 M		2024	0	ELECTRIC		8 ANI	26	40
Autobuz Electric SOR EBN 9,5 M		2024	0	ELECTRIC		8 ANI	26	40
Autobuz Electric SOR EBN 9,5 M		2024	0	ELECTRIC		8 ANI	26	40

Autobuz Electric SOR EBN 9,5 M		2024	0	ELECTRI C		8 ANI	26	40
Autobuz Electric SOR EBN 9,5 M		2024	0	ELECTRI C		8 ANI	26	40

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Ariceștii
Rahtivani”Gheorghe**

**S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI
EXPRESS S.A PLOIEȘTI**

Mihai Laurențiu Polițeanu

Călin-Daniel Zaharia

ANEXA 6. Tarife de călătorie**ANEXA 6.1. Tarife de călătorie aplicabile la Data Începerii Contractului**

Modalitate cumpărare	Tip legitimație de călătorie	Nr. călătorii	PREȚ (lei)
Bilet	Tronson 1 – Hale Catedrală Ploiești – Baulemenete și Retur	1	5,5
Bilet	Tronson 2 - Hale Catedrală Ploiești – Buda și Retur	1	7,5
Abonament	Tronson 1 – Hale Catedrală Ploiești – Baulemenete și Retur	nelimitat	150
Abonament	Tronson 2 - Hale Catedrală Ploiești – Buda și Retur	nelimitat	380
Bilet	Tronson 1 Hale Catedrală Ploiești -Targsoru Nou si retur	1	7,5
Bilet	Tronson 2 – Hale Catedrală Ploiești – Stoenesti și retur	1	8,00
Bilet	Tronson 3 - Hale Catedrală Ploiești- Aricestii Rahtivani si retur	1	9,50
Bilet	Tronson 4 – Hale Catedrală Ploiești – Sală Sport Nedelea și retur	1	10,50
Abonament	Tronson 1 Hale Catedrală Ploiești -Targsoru Nou si retur	nelimitat	390,00
Abonament	Tronson 2 – Hale Catedrală Ploiești – Stoenesti și retur	nelimitat	420,00
Abonament	Tronson 3 - Hale Catedrală Ploiești- Aricestii Rahtivani si retur	nelimitat	530,00
Abonament	Tronson 4 – Hale Catedrală Ploiești – Sală Sport Nedelea și retur	nelimitat	570,00
Nevalidare card			50
Suprataxa			50
(Se vor menționa toate categoriile de titluri de călătorie, inclusiv cele cu tarife reduse)			

ANEXA 6.2. Modalitatea de stabilire, ajustare și modificare a Tarifelor de Călătorie

Entitatea contractantă este liberă să stabilească tarifele de călătorie pentru serviciile publice de transport pe care Operatorul le va aplica călătorilor. Tarifele ce pot fi aplicate călătorilor sunt:

- a) Tarif de călătorie, stabilit de către Entitatea Contractantă la nivelul tarifului mediu pe călătorie oferit/estimat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile Ordinului președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/ 2007 în cazul transportului local sau, în



cazul transportului județean, la nivelul tarifului calculat funcție de nivelul tarifului mediu pe km/loc ofertat/aplicat de Operator, caz în care călătorii plătesc contravaloarea totală a serviciului de transport;

- b) Tarif de călătorie, stabilit și impus unilateral de către Entitatea contractantă pe criterii sociale pentru toți călătorii, fără a fi necesară fundamentarea nivelului acestuia, caz în care călătorii plătesc un tarif sub nivelul costurile reale iar operatorul este îndreptățit să încaseze Compensația și, după caz, Diferențele de tarif aferente gratuităților și tarifelor reduse stabilite pentru anumite categorii de persoane;
- c) Tarif de călătorie cu valoare redusă, stabilit de către autoritatea competentă pe criterii de protecție socială pentru anumite categorii de călători, fără a fi necesară fundamentarea nivelului acestuia, caz în care operatorul este îndreptățit să încaseze Diferențele de tarif până la nivelul tarifului de călătorie aplicat și, după caz, Compensația cuvenită pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, implicit din aplicarea tarifului de călătorie prevăzut la lit. B).

Stabilirea, ajustarea și modificarea nivelului Tarifelor de călătorie pentru toate tipurile de Titluri de călătorie se aprobă prin hotărâre a Entității Contractate, în conformitate cu prevederile Ordinului 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.



ANEXA 6.3. Lista punctelor de distribuție a titlurilor de călătorie și programul de funcționare

ANEXA 6.3.1. Lista punctelor de vânzare

Nr. crt.	Nume Societate	Locația punctului de vânzare	Program funcționare zile lucrătoare/ zile nelucrătoare
1	CASIERIA COLECTOARE - SEDIU	STRADA GĂGENI, NR.88	7.00-20.00 Luni-Vineri
2	TONETA 12	HALE CORECO	6.30-20.30 Luni-Vineri

Titlurile de călătorie pentru categoriile speciale se comercializează doar în locațiile cuprinse în tabelul de mai sus.

ANEXA 6.3.2. Lista automatelor de vânzare

Nr.	Locatia punctului de vanzare	Program functionare zile lucratoare/ zile nelucratoare
1		Regim de funcționare non stop
2		Regim de funcționare non stop

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Ariceștii
Rahtivani” Gheorghe**

Mihai Laurențiu Polițeanu

OPERATOR,

**S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI
EXPRESS S.A PLOIEȘTI**

Călin-Daniel Zaharia



ANEXA 7. Diferențele de tarif

ANEXA 7.1. Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
Persoane dizabilități	cu 100% acordat pentru toate abonamentele lunare	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 150 lei 380 lei 390 lei 420 lei 530 lei 570 lei	Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap
Elevi	100% acordat pentru toate abonamentele lunare	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 150 lei 380 lei 390 lei 420 lei 530 lei 570 lei	Legea nr. 198/2023 a învățământului preuniversitar (art. 83); H.G. nr. 810/ 2023 pentru aprobarea normelor metodologice privind acordarea facilităților de transport pentru elevi
Persoane persecutate din motive politice	100% acordat pentru toate abonamentele lunare	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 150 lei 380 lei 390 lei 420 lei 530 lei 570 lei	Legea nr. 189/2000 privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 105/1999 pentru modificarea și completarea Decretului-nr. 118/1990 privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începerea de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, republicat, cu modificările ulterioare;



Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția socială
			Legea 44/1994 privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, republicată
Donatori de sânge	50% acordat pentru toate abonamentele lunare	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban – 75 lei 190 lei 195 lei 210 lei 265 lei 285 lei	H.G. nr. 1364/2006 pentru aprobarea drepturilor și obligațiilor donatorilor de sânge

ANEXA 7.2. Modul de acordare a diferențelor de tarif

Modul de acordare a diferențelor de tarif este cel stabilit prin Hotărârea Consiliului Local/Consiliului General al Municipiului București/Consiliului Județean Nr. în temeiul legislației în vigoare, pentru fiecare categorie în parte și este după cum urmează:

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Perioada	Număr de călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul	Tarif		Modalitate a de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)
			Tarif întreg	Reducerea oferită	
Persoane cu dizabilități	Lunar	Nelimitat	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 150 lei 380 lei 390 lei 420 lei 530 lei	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 150 lei 380 lei 390 lei 420 lei 530 lei	100%



Categoriea socială/ Tipul de protecție socială	Perioada	Număr de călătorii pe perioada selectată, utilizat pentru calcul	Tarif		Modalitate a de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)
			Tarif întreg	Reducerea oferita	
			570 lei	570 lei	
Elevi	Lunar	Nelimitat	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 150 lei 380 lei 390 lei 420 lei 530 lei 570 lei	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 150 lei 380 lei 390 lei 420 lei 530 lei 570 lei	100%
Persoane persecutate din motive politice	Lunar	Nelimitat	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 150 lei 380 lei 390 lei 420 lei 530 lei 570 lei	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban - 150 lei 380 lei 390 lei 420 lei 530 lei 570 lei	100%
Donatori de sânge	Lunar	abonament/1ună	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban – 75 lei 190 lei 195 lei 210 lei 265 lei 285 lei	Abonament lunar număr nelimitat de călătorii/zi urban – 75 lei 190 lei 195 lei 210 lei 265 lei 285 lei	50%

Operatorul va elibera titluri de călătorie pentru fiecare categorie care beneficiază de gratuități, în baza documentelor legale justificative pentru fiecare categorie.

ANEXA 7.3. Estimarea anuală a diferențelor de tarif pentru protecția socială

Categoria socială/ Tipul de protecție socială	Unități de calcul (abonamente/ calătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale* (lei)	Document justificativ necesar
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)x(4)	(6)
Persoane cu dizabilitati	Abonamente/an				Factură fiscală
Elevi	Abonamente/an				Factură fiscală
Persoane persecutate din motive politice	Abonamente/an				Factură fiscală
Donatorii de sânge	Abonamente/an				Factură fiscală

ANEXA 7.4. Modelul formularului de decont pentru diferențele de tarif

Nr. crt.	Categoria socială/ Tipul protecție de socială	Unități de calcul (abonamente SAU călătorii vândute)	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Sume totale (lei)	Document justificativ necesar
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3) x(4)	(6)
1.	Persoane cu dizabilitati	Abonamente				Situația emiterii titlurilor de călătorie pentru beneficiarii de gratuități
2.	Elevi	Abonamente				Situația emiterii titlurilor de călătorie pentru beneficiarii de gratuități
3.	Persoane persecutate din motive politice	Abonamente				Situația emiterii titlurilor de călătorie pentru beneficiarii de gratuități
4.	Donatorii de sânge	Abonamente				Situația emiterii titlurilor de călătorie pentru beneficiarii de gratuități

(Se va completa în cazul actualizării situației prezente)

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Ariceștii
Rahtivani”Gheorghe**

Mihai Laurențiu Polițeanu

OPERATOR,

**S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI
EXPRESS S.A PLOIEȘTI**

Călin-Daniel Zaharia



ANEXA 8. Modelele formularelor de decont pentru plata compensației
ANEXA 8.1. Raport Lunar de Constatare

Raport Lunar de Constatare

Luna: Anul :.....

Nr. crt.	Concept	Valoare
I	Cheltuieli totale CE (la nivelul cheltuielilor totale din structura pe elemente de cheltuieli a tarifului mediu ofertat/aplicat)	
II	Profit rezonabil Pr (...% din CE)	
III	Venituri totale V, din care:	
	Venituri din vânzări de Titluri de călătorie	
	Alte venituri	
IV	Compensația C lunară (I + II – III), din care:	
	Diferențe de tarif , inclusiv asociate gratuităților	

Operatorul va anexa documente justificative detaliate pentru fiecare rând din Nota Lunară de Constatare.

ANEXA 8.2. Raport Anual de Constatare

**Calculul compensației pentru prestarea Serviciilor
publice de transport în anul**

Nr. crt.	Concept	Specific ație/Val oare
I	TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ PLĂTITĂ C1 (pe baza Compensațiilor lunare calculate conform Anexei 8.1), din care:	
	Diferențe de tarif , inclusiv asociate gratuităților	
	Venituri anuale din Serviciul public de transport, din care:	
	Venituri din vânzări de Titluri de călătorie	
	Alte venituri	
II	TOTAL VENITURI AUDITATE	
	Costuri anuale asociate Obligațiilor de serviciu public, din care:	
	Cheltuieli directe asociate Serviciului public de transport	

	Cheltuieli indirecte, generale și administrative asociate Serviciului public de transport	
	Cheltuieli cu vânzarea Titlurilor de călătorie	
	Cheltuieli financiare aferente implementării investițiilor solicitate de Entitatea contractantă	
III	TOTAL CHELTUIELI AUDITATE	
IV	Profit rezonabil Pr	
V	TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ C2 (III + IV – II) (pe baza cheltuielilor și veniturilor înregistrate în contabilitate și auditate)	
	DIFERENȚA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE OPERATOR Entității Contractante (I – V) , în cazul în care C1 > C2	
	DIFERENȚA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE ENTITATEA CONTRACTANTĂ Operatorului (V – I), în cazul în care C1 < C2	

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

OPERATOR,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Ariceștii
Rahtivani”Gheorghe**

**S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI
EXPRESS S.A PLOIEȘTI**

Mihai Laurențiu Polițeanu

Călin-Daniel Zaharia

ANEXA 9. Costuri eligibile incluse în calculul decontării Obligației de serviciu public efective și cerințele privind contabilitatea separată

Operatorul poate desfășura și alte activități, servicii de transport sau activități conexe care au legătură cu Serviciul public de transport în următoarele condiții:

- a) Activitățile respectă legislația respectivului domeniu de activitate;
- b) Activitățile nu generează costuri asociate Serviciului public de transport călători și nu afectează în niciun fel prestarea acestuia;
- c) Activitățile conexe prestate către terți își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate de la aceștia;
- d) Activitățile respectă mediul concurențial.

Operatorul va ține evidență contabilă separată pentru fiecare contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport în parte, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri sau venituri indirecte și nu sunt asociate Serviciului public de transport, în funcție de normele contabile și fiscale în vigoare.

Principiile privind evidența contabilă separată pentru costurile eligibile înregistrate sunt:

- 1) Principiul costului total alocat, în cazul în care costul poate fi atribuit total Serviciului public de transport, precum costurile directe cu personalul, amortizarea, materiale, servicii efectuate de terți, inclusiv serviciul datoriei societății care au legătura cu Serviciul public de transport;
- 2) Principiul repartizării costului, în cazul în care un anumit cost nu poate fi atribuit total Serviciului public de transport, precum cheltuielile indirecte, cheltuielile generale și administrative ale societății sau alte cheltuieli aferente mai multor moduri de transport.

Defalcarea pe moduri de transport a unor cheltuieli pentru care înregistrarea contabilă primară diferențiată nu este posibilă se poate face prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea numărului de vehicule în exploatare aferent fiecărui mod de transport din total vehicule exploatare de Operator.

Defalcarea cheltuielilor indirecte, administrative și generale ale societății între Serviciul public de transport și alte servicii/activități desfășurate de Operator se poate face prin utilizarea unei chei de repartizare în funcție de ponderea cifrei de afaceri aferentă celor două categorii de activități desfășurate din total cifră de afaceri.

Costurile rezultate din ineficiența prestării Serviciului public de transport călători, precum penalități, amenzi, provizioane, avarieri ale mijloacelor de transport sau alte cheltuieli neprevăzute datorate neglijenței în exploatarea infrastructurii de transport sunt neeligibile și nu se recunosc în calculul Compensăției.

Înainte de data de a fiecărui an, Operatorul va furniza Entității Contractante un raport anual pentru anul calendaristic anterior, inclusiv situațiile financiare certificate de un Auditor certificat independent.

Raportul anual trebuie să conțină următoarele rapoarte specifice:

- a) Bilanțul contabil și anexele la acesta
- b) Raportul de gestiune al administratorilor
- c) Raportul auditorului ce a efectuat auditul tehnico-economic
- d) Raportul privind inventarierea patrimoniului

- e) Raportul privind realizarea investițiilor prevăzute în anexele la contract
- f) Situația veniturilor.
- g) Situația amortizării.
- h) Situația costurilor directe.
- i) Situația costurilor indirecte.
- j) Numărul angajaților și costurile de munca



ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Ariceștii
Rahtivani” Gheorghe**

Mihai Laurențiu Polițeanu

OPERATOR,

**S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI
EXPRESS S.A PLOIEȘTI**

Călin-Daniel Zaharia



ANEXA 10. Indicatori de performanță ai serviciului și modalitatea de calcul al penalităților

Anul.....

N r. C rt.	Indicatori		Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	Parametru			Pond ere crite riu	Valori ale parametr ilor, calculate pe baza raportul ui operator ului	Valori de calcul malus	Incal care majo ra	Retinere din garantia pe trimestru (G) de:
					U. M.	Nivel acceptat, fara penalizari	Nivel maxim permis					Garantie (G)
												1,542.37 Lei
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau 6	10	11 =(9/6)*7* G	
1	Curse anulate sau neregulate		(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	auto buz	%	5	10	8.00 %	0	0		0
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore		Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea totala a traseului x 365	auto buz	%	0.2	1	5.00 %	0	0		0
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2		Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	auto buz	Nr .	1000	2000	12.00 %	0	0		0
4	Respectarea Planului de Servicii		(Σ parc planificat - Σ parc utilizat) / (Σ parc planificat) x 100	auto buz	%	5	10	5.00 %	0	0		0
5	Plange ri de la pasage ri	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate	toat e	Nr .	5	100	6.00 %	0	0		0
		Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toat e	Nr .	3	94	6.00 %	0	0		0
		Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	toat e	Nr .	2	6	8.00 %	0	0		0
6	Protect ia mediul ui	Respectarea standardelor de poluare EURO 3 si EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de Transport	auto buz	%	7	3	9.00 %	0	0	DA	0
7	Vehicu le	Cerinte de confort	Numarul vehiculelor neincadrate in clasele I, II sau III de confort/ numarul total de vehicule incluse in Programul de Transport	auto buz	%	10	50	8.00 %	0	0		0
8	Penalitati platite		Cuantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport/ transportatorul autorizat, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu	toat e	lei	5000	10000	8.00 %	0	0		0
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	toat e	No .	20	100	12.00 %	0	0		0
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toat e	No .	5	30	6.00 %	0	0		0

11	Indicele de Satisfacție a Pasagerilor	Respectarea vechimii noului mijloc	toate	No	7,5	7	12,00 %	6	0	0	0
					Total pondere criterii		100.0 0%	TOTAL	Incalcari majore	0	
									Retinere trimestrială din garanția anuală		0

* Vechimea medie a mijloacelor de transport va fi de [...] ani, în primul an de executare a contractului, aceasta putând crește pe perioada derulării Contractului la un nivel acceptat de [...] ani, fără a se putea depăși [...] ani vechime medie, cu plata de către operator a unei penalizări de [...] % din valoarea garanției de execuție în situația depășirii vechimii medii de [...] ani a autovehiculelor.

NOTĂ:

Pentru a verifica îndeplinirea indicatorilor și pentru a monitoriza executarea Contractului, este necesar să se implementeze un sistem de control și management al traficului pe toate modurile de transport. Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport al Operatorului este detaliată în Anexa 12. Un astfel de instrument de control și management al traficului va fi evidențiat ca fiind o prioritate în Planul de investiții. În lipsa unui astfel de sistem de control și management, indicatorii de mai sus vor putea fi evaluați de către Entitatea contractantă numai pe bază de verificări, astfel:

- Verificarea prin sondaj a ieșirilor și intrărilor programate din /în depouri/autobaze, pentru conformitatea parcului circulant realizat cu cel programat și raportat;
- Verificarea prin sondaj a plecărilor ritmice în traseu;
- Verificarea prin sondaj a prestației efective în stațiile de plecare, intermediare și terminus, în conformitate cu orarele programul de circulație;
- Verificarea prin sondaj a ieșirilor neprogramate din traseu;
- Evaluarea și analiza incidentelor în trafic, pentru stabilirea responsabilităților și penalităților aplicate operatorului pentru cursele neregulate sau neefectuate din culpa sa.

Entitatea contractantă va stabili valoarea garanției de bună execuție în care se vor reține penalitățile aferente neîndeplinirii indicatorilor de performanță și alte sume datorate de Operator în baza prezentului Contract. Această Garanție anuală este baza de calcul pentru calculul penalităților pentru neîndeplinirea indicatorilor de performanță. Fiecărui indicator îi este alocat un coeficient, un prag sub care penalizarea nu se aplică, și, în funcție de acest coeficient, o valoare maximă a garanției aferentă indicatorului, calculată din valoarea totală a garanției. Deducerile din fiecare indicator vor fi calculate ca procent din deducerile maxime, proporțional cu punctele de penalizare, dacă acestea depășesc pragul maxim stipulat. În cazul în care punctele de penalizare ale unui indicator depășesc valoarea maximă stipulată, garanția reținută pentru acel indicator va fi limitată

CAPITOLUL 1.....	DEFINIȚII
CAPITOLUL 2.....	OBIECTUL CONTRACTULUI
CAPITOLUL 3.....	OBLIGAȚII DE SERVICIU PUBLIC
CAPITOLUL 4. CATEGORII DE BUNURI FOLOSITE ÎN REALIZAREA CONTRACTULUI	
CAPITOLUL 5.....	DURATA CONTRACTULUI
CAPITOLUL 6.....	PERIOADA DE MOBILIZARE
CAPITOLUL 7.....	REDEVENȚA
CAPITOLUL 8.....	GARANȚIA DE BUNĂ EXECUȚIE
CAPITOLUL 9.....	DIFERENȚELE DE TARIF
CAPITOLUL 10.....	COMPENSAȚIA
CAPITOLUL 11.....	TARIFE ȘI TITLURI DE CĂLĂTORIE
CAPITOLUL 12.....	INVESTIȚII
CAPITOLUL 13.....	SISTEMUL ȘI SERVICIUL PUBLIC DE TRANSPORT
CAPITOLUL 14.....	DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE OPERATORULUI
CAPITOLUL 15.....	DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE ENTITĂȚII CONTRACTANTE
CAPITOLUL 16. RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ A ANGAJAȚILOR OPERATORULUI	
CAPITOLUL 17.....	FORȚĂ MAJORĂ
CAPITOLUL 18. CLAUZE SPECIALE PRIVIND MENȚINEREA ECHILIBRULUI CONTRACTUAL	
CAPITOLUL 19.....	ÎNCETAREA CONTRACTULUI
CAPITOLUL 20.....	RĂSPUNDEREA CONTRACTUALĂ
CAPITOLUL 21.....	REDEFINIREA CLAUZELOR CONTRACTUALE
CAPITOLUL 22.....	LITIGII
CAPITOLUL 23.....	LEGEA APLICABILĂ
CAPITOLUL 24.....	ALTE CLAUZE
CAPITOLUL 25.....	DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII
ANEXA 1. LEGISLAȚIA CU PRIVIRE LA TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI	
ANEXA 2. PROGRAM DE TRANSPORT	
ANEXA 2.1. PROGRAMUL ANUAL DE TRANSPORT	
ANEXA 2.1.1. Programul de transport local	
ANEXA 3. PROGRAMUL DE INVESTIȚII	
ANEXA 3.1. PROGRAMUL DE INVESTIȚII AL OPERATORULUI	
ANEXA 3.2. PROGRAMUL DE INVESTIȚII AL ENTITĂȚII CONTRACTANTE	



ANEXA 3.3. FUNDAMENTAREA NECESARULUI DE FONDURI PENTRU INVESTIȚII DIN SURSE PROPRII ALE OPERATORULUI

ANEXA 4. BUNURI UTILIZATE DE OPERATOR ÎN EXECUTAREA CONTRACTULUI

ANEXA 4.1. BUNURI DE RETUR

ANEXA 4.1.1. Bunuri de Retur

ANEXA 4.1.2. Bunuri realizate de Operator în conformitate cu Programul de Investiții al Operatorului

ANEXA 4.2. BUNURI DE PRELUARE

ANEXA 4.3. BUNURI PROPRII ALE OPERATORULUI

ANEXA 4.4. PROCES VERBAL DE PREDARE-PRELUARE A BUNURILOR PUSE LA DISPOZIȚIE

ANEXA 5. MIJLOACE DE TRANSPORT

ANEXA 5.1. CERINȚE STANDARD PENTRU MIJLOACE DE TRANSPORT

ANEXA 5.2. LISTA MIJLOACELOR DE TRANSPORT UTILIZATE LA PRESTAREA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT CĂLĂTORI

ANEXA 6. TARIFE DE CĂLĂTORIE

ANEXA 6.1. TARIFE DE CĂLĂTORIE APLICABILE LA DATA ÎNCEPERII CONTRACTULUI

ANEXA 6.2. MODALITATEA DE STABILIRE, AJUSTARE ȘI MODIFICARE A TARIFELOR DE CĂLĂTORIE

ANEXA 6.3. LISTA PUNCTELOR DE DISTRIBUȚIE A TITLURILOR DE CĂLĂTORIE ȘI PROGRAMUL DE FUNCȚIONARE

ANEXA 6.3.1. Lista punctelor de vânzare

ANEXA 6.3.2. Lista automatelor de vânzare

ANEXA 7. DIFERENȚELE DE TARIF

ANEXA 7.1. CATEGORIILE DE PASAGERI CARE BENEFICIAZĂ DE GRATUITĂȚI ȘI REDUCERI LA TRANSPORTUL ÎN COMUN

ANEXA 7.2. MODUL DE ACORDARE A DIFERENȚELOR DE TARIF

ANEXA 7.3. ESTIMAREA ANUALĂ A DIFERENȚELOR DE TARIF PENTRU PROTECȚIA SOCIALĂ

ANEXA 7.4. MODELUL FORMULARULUI DE DECONT PENTRU DIFERENȚELE DE TARIF

ANEXA 8. MODELELE FORMULARELOR DE DECONT PENTRU PLATA COMPENSAȚIEI

ANEXA 8.1. RAPORT LUNAR DE CONSTATARE

ANEXA 8.2. RAPORT ANUAL DE CONSTATARE

ANEXA 9. COSTURI ELIGIBILE INCLUSE ÎN CALCULUL DECONTĂRII OBLIGAȚIEI DE SERVICIU PUBLIC EFECTIVE ȘI CERINȚELE PRIVIND CONTABILITATEA SEPARATĂ

ANEXA 10. INDICATORI DE PERFORMANȚĂ AI SERVICIULUI ȘI MODALITATEA DE CALCUL AL PENALITĂȚILOR

ANEXA 11. INDICELE DE SATISFACȚIE A CĂLĂTORILOR

ANEXA 12. METODOLOGIA DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE A PROGRAMULUI
DE TRANSPORT

ANEXA 13. CAIETUL DE SARCINI AL SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT
PERSOANE

ANEXA 14. REGULAMENTUL SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT PERSOANE

ANEXA 15. RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ A ANGAJAȚILOR
OPERATORULUI

ANEXA 16. ESTIMAREA ANUALĂ A COMPENSAȚIEI



ANEXA NR.3 LA HCL
NR. 36/2026



Caietul de Sarcini al Serviciului public de transport persoane

Capitolul I – Obiectivul Caietului de Sarcini

Art. 1

Prezentul caiet de sarcini stabilește condițiile de efectuare a serviciului de transport public local prin curse regulate pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, definind nivelurile de calitate, confort, siguranță și condițiile tehnice necesare efectuării acestui serviciu.

Art. 2

Prezentul caiet de sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentație tehnică și de referință în vederea stabilirii condițiilor specifice de efectuare a serviciului de transport public local prin curse regulate, indiferent de tipul de gestiune.

Art. 3

Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația necesară efectuării activităților de realizare a serviciului de transport public local prin curse regulate pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani și constituie ansamblul cerințelor tehnice de bază.

Art. 4

- 1) Prezentul caiet de sarcini conține specificațiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic, de performanță și siguranță în exploatare.
- 2) Caietul de sarcini precizează reglementările obligatorii referitoare la protecția muncii, prevenirea și stingerea incendiilor și protecția mediului, care trebuie respectate pe parcursul efectuării serviciului de transport public local.

Art. 5

Terminologia utilizată este cea prevăzută în Regulamentul serviciului de transport public local în Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani.

Capitolul II – Cerințe organizatorice

Art. 6

Operatorul serviciului de transport public local prin curse regulate pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani va asigura:



- a) Numărul și tipul corespunzător de mijloace de transport necesare realizării programului de circulație și care satisfac condițiile impuse privind siguranța circulației, confortul pasagerilor și protecția mediului;
- b) Numărul de mijloace de transport pentru înlocuirea celor care efectuează cursele cuprinse în programul de circulație, în cazul apariției unor defecțiuni ale acestora;
- c) Respectarea reglementărilor legale privind omologarea, înmatricularea/înregistrarea și efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport propuse pentru efectuarea serviciului;
- d) Operațiile de întreținere și reparații necesare parcului de mijloace de transport, stabilit prin contractul de atribuire a gestiunii, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare privind efectuarea acestor activități (autorizarea operatorului economic, baza tehnico-materială, personalul utilizat etc.);
- e) Menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- f) Condiții pentru spălarea, salubritatea și dezinfectarea mijloacelor de transport;
- g) Spații în suprafață suficientă pentru parcarea mijloacelor de transport;
- h) Dispecerat și dotări speciale pentru urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare;
- i) Personal calificat și vehicule de intervenție operativă;
- j) Respectarea prevederilor legale în vigoare privind angajarea, desemnarea, pregătirea profesională, examinarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
- k) Asigurarea pasagerilor și a bagajelor acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport/ transportatorului autorizat;
- l) Respectarea capacităților de transport și a programelor de circulație impuse prin contractul de atribuire a gestiunii;
- m) Menținerea stării tehnice corespunzătoare a mijloacelor de transport, a instalațiilor auxiliare și a curățeniei acestora;
- n) Respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizați în regulamentul serviciilor de transport public local elaborat de autoritatea locală de transport și aprobat prin hotărâre a consiliului local;
- o) Furnizarea către autoritatea administrației publice locale sau consiliul județean, după caz, a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare, în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local;
- p) Realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- q) Statistica accidentelor și analiza acestora;
- r) Aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare;
- s) Respectarea reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor;

- t) Respectarea legislației în vigoare privind protecția muncii, protecția mediului, prevenirea și combaterea incendiilor;
- u) Planificarea inspecțiilor tehnice periodice astfel încât să fie asigurat în fiecare zi numărul de vehicule necesar pentru acoperirea curselor cuprinse în programul de circulație;
- v) Alte condiții specifice stabilite de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară.

Art. 7

Cerințe organizatorice minimale specifice

Ținând cont de complexitatea serviciului public de transport local pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, în vederea atribuirii contractului de delegare de gestiune sunt obligatorii următoarele cerințe:

- 1) Domeniul de activitate al delegatului este solicitat a fi conform cod CAEN 4931: Transporturi urbane, suburbane, metropolitane de călători (CAEN Rev. 2) – înscris obligatoriu în cadrul Certificatului emis de O.R.C ca activitate autorizată a ofertantului.
- 2) Delegatul trebuie să dețină licență de transport conform prevederilor O.U.G nr.27/2011 privind transporturile rutiere.
- 3) Având în vedere specificul serviciului de transport local (cu acordarea unor gratuități specifice prin lege unor categorii de persoane precum persoanele cu handicap, veteranii de război și vădulele veteranilor de război, în baza unor legitimații de transport personalizate pentru elaborarea cărora sunt procesate date cu caracter personal), operatorul va fi înscris obligatoriu în Registrul de Evidență a Prelucrărilor de Date cu Caracter Personal, Înscrierea în Registru se realizează gratuit de către Autoritatea Națională de Supraveghere a Prelucrării Datelor cu Caracter Personal în conformitate cu prevederile Legii nr.677/2001 pentru protecția persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, modificată și completată și ale Legii nr. 506/2004 privind prelucrarea datelor cu caracter personal și protecția viei private în sectorul comunicațiilor electronice.
- 4) Operatorul de transport trebuie să dispună de un minim de personal calificat și de resurse umane obligatorii pentru îndeplinirea contractului:
 - a. Minim o persoană de specialitate desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport cu certificat de competență profesională eliberat de ARR în conformitate cu OMT nr. 761/1999;
 - b. Minim o persoană desemnată să îndeplinească funcția de conducător al unității/subunității de reparații auto, în conformitate cu reglementările Ordinului MTCT Nr. 2131/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de întreținere, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz, cu certificat de atestare profesională eliberat de RAR în conformitate cu ordinul MTCT nr. 2131/2005;

- c. Minim 5 de șoferi disponibili (conform numărului minim de autobuze necesare îndeplinirii contractului);
- 5) Operatorul trebuie să dețină în proprietate sau în leasing financiar, sau acordat de către Entitatea Contractantă în baza Contractului de Servicii Publice un sistem de Management integrat al transportului public urban. Sistemul va cuprinde cel puțin următoarele elemente:
- a. Validatoare duale pentru bilete suport hârtie și pentru legitimații de transport tip card;
 - b. Program soft pentru evidența validărilor titlurilor de călătorie a tuturor utilizatorilor și evidență distinctă a prestației efectuate pentru beneficiarii de reduceri sau gratuități acordate la transportul public în municipiul Carei: persoane cu handicap, însoțitorii persoanelor cu handicap, pensionari, elevi, studenți, veterani de război, etc.
 - c. Sistem de numerotare automată a îmbarcărilor/debarcărilor din mijloacele de transport în comun;
 - d. Automate de vânzare bilete în puncte urcare/coborâre călători, capabile să dea rest, echipate cu sistem de avarii, vandalizări sau alarmă efracție cu transmitere la distanță, sisteme de comunicație și program soft dispecerizare;
- 6) Sistem centralizat de monitorizare al vehiculelor compus din cel puțin:
- a. Computere bord cu sistem comunicație, localizare GPS, aplicație software pentru localizarea pe hartă a zonei deservite, urmărirea și coordonarea în trafic a vehiculelor pentru respectarea graficelor de circulație;
 - b. Panouri de informare dinamică în mijlocul de transport a numelui stației curente și a celei ce urmează în funcție de locația exactă GPS a mijlocului de transport sincronizate cu sistemul de monitorizare vehicule;
 - c. Sisteme voice-box pentru informarea audio în mijlocul de transport (prin instalația de sonorizare a acestuia) a numelui stației curente și a celei ce urmează;
 - d. Panouri pentru informarea dinamică în stații a timpilor de sosire a mijloacelor de transport, în funcție de locația reală GPS a mijlocului de transport, sincronizate cu sistemul de monitorizare vehicule;

Obligațiile și răspunderile personalului cu funcții care concură la siguranța circulației sunt cuprinse în Regulamentul serviciului de transport public local pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani.

Art. 8

Programul lucrărilor de investiții:

- 1) Finanțarea și realizarea lucrărilor de investiții aferente serviciilor de administrare a domeniului public și privat se face cu respectarea legislației în vigoare privind inițierea, fundamentarea, promovarea investițiilor publice, a legislației privind achizițiile publice de lucrări, bunuri și servicii și cu respectarea dispozițiilor legale referitoare la calitatea și disciplina în construcții, urbanism și amenajarea teritoriului.



- 2) Finanțarea lucrărilor de investiții se va asigura din următoarele surse:
- a. Alocații de la bugetul local;
 - b. Credite bancare, interne sau externe garantate de autoritatea administrației publice locale;
 - c. Fonduri nerambursabile conform unor programe de finanțare;
 - d. Surse proprii ale operatorului constituite din amortismentul cumulat asupra imobilizărilor corporale proprii, cota parte din profitul realizat precum și valoarea redevenței care va rămâne la dispoziția operatorului;
 - e. Alte surse constituite potrivit legii;
- 3) Operatorul de servicii are obligația să efectueze inventarierea domeniului public și privat al Municipiului Ploiești și Comunei Ariceștii Rahtivani cel puțin o dată pe an. Propunerile de casare și valorificare sunt făcute de comisiile de inventariere și se aprobă de Consiliul Local Ploiești și Consiliul Local Ariceștii Rahtivani.
- 4) Procesul verbal de inventariere anuală pentru inventarierea anuală a infrastructurii de transport public se transmite proprietarului bunurilor până cel mai târziu la data de 15 ianuarie pentru anul financiar precedent constituind documentul justificativ în baza căruia se înregistrează atât în contabilitatea operatorului de servicii cât și în contabilitatea proprietarului plusurile sau minusurile de inventar constatate.

Art. 9

Finanțarea serviciilor de administrare a domeniului public și privat

- 1) În funcție de natura activității, serviciile de administrare a domeniului public și privat pot fi servicii care desfășoară activități de natură economică care se autofinanțează sau servicii care desfășoară activități de natură instituțional – administrativă ori socială și care sunt finanțate prin alocații bugetare.
- 2) Cheltuielile curente pentru asigurarea funcționării propriu zise a serviciilor de administrare a domeniului public și privat precum și pentru întreținerea, reabilitarea și exploatarea infrastructurii aferente se asigură prin încasarea de la utilizator pe baza tarifelor și prețurilor legale aprobate, a unor sume reprezentând contravaloarea serviciilor prestate precum și prin compensației de la bugetul local cu respectarea următoarelor condiții:
- a. Organizarea și desfășurarea pe principii și criterii comerciale a activităților prestate;
 - b. Protejarea autonomiei financiare a operatorului;
 - c. Reflectarea costului efectiv al prestării serviciilor de administrare a domeniului public și privat în structura și nivelul tarifelor, prețului biletelor și alocației bugetară;
 - d. Ajustarea periodică a prețurilor și tarifelor;
 - e. Recuperarea integrală a cheltuielilor prin tarife, prețul biletelor și alocație bugetară;

- f. Acoperirea prin tarife a prețului biletelor și alocației bugetare, cel puțin a sumelor investite și a cheltuielilor curente de funcționare și de întreținere a serviciilor de administrare a domeniului public și privat;
- 3) Activitatea de administrare și exploatare a transportului public de călători se va face pe baza bugetului de venituri și cheltuieli propriu. Veniturile vor fi realizate din vânzarea biletelor și abonamentelor, din încasările de la beneficiari a contravalorii serviciilor prestate (transport de persoane, servicii de publicitate, inspectii tehnice, etc.) precum și din compensații și diferențe de tarif de la bugetul de pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani.
- 4) Operatorul de servicii va asigura personalul de deservire a activităților de domeniu public în corelare cu necesarul de forță de muncă și cu prevederile bugetare. Negocierea salariilor se va face ținând cont de prevederile Contractul Colectiv de Muncă și de compensările și indexările aprobate de parlament și guvern pe perioade de valabilitate a contractului.
- 5) Operatorul va asigura întocmirea tuturor documentelor care stau la baza decontării și le va depune spre verificare delegatarului.
- 6) Alocația bugetară pentru investiții și activitatea curentă se va stabili anual și va fi cuprinsă și aprobată de către Consiliul Local Ploiești și Consiliul Local Ariceștii Rahtivani prin bugetul consolidat al operatorului.

Capitolul III – Sistemul de transport public local de persoane

Art. 10

Operatorul de transport rutier are dreptul să efectueze, în condițiile legislației în vigoare, transport rutier public local prin curse regulate pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani.

Art. 11

Operatorul de transport/transportatorul autorizat are obligația să efectueze serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu respectarea programului de transport, care conține condițiile specifice privind traseele, perioadele și programul de circulație, capacitatea mijloacelor de transport, numărul mijloacelor de transport necesare.

Programul de transport public local se întocmește și se aprobă de Consiliul Local Ploiești și Consiliul Local Ariceștii Rahtivani operatorul putând să facă propuneri în acest sens.

Programul de transport public prin curse regulate pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, este prezentat în Anexa 1.

Periodic, traseele și programul de transport se actualizează, prin modificarea acestora în funcție de cerințele de deplasare ale populației și în corelare cu transportul public județean, interjudețean, internațional, feroviar, aerian. În acest sens operatorul poate înainta UAT-

urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, propuneri fundamentate.

Art. 12

Denumirea stațiilor și amplasarea lor pentru fiecare traseu sunt prezentate în anexa 2 (conține denumirea stațiilor, amplasarea lor, eventualele dotări, pentru ambele sensuri de parcurgere a traseului).

Art. 13

În vederea realizării unui sistem de transport public local de persoane pe raza UAT-urilor membre ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, care să asigure deplasarea călătorilor în condiții de siguranță a circulației rutiere și pietonale, confort, regularitate și continuitate, operatorul de transport trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- 1) Să asigure afișarea la părțile din față și laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului și capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afișa cel puțin indicativul traseului. Elementele de informare menționate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută.
- 2) În salonul mijlocului de transport se va asigura informarea publicului călător prin mijloace vizuale și sonore cu privire la denumirea stației care urmează și la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;
- 3) Să asigure afișarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărții schematice care să permită vizualizarea traseului și a rețelei de trasee, a instrucțiunilor privind modul de desfășurare a transportului, a obligațiilor publicului călător și a altor informații de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare.
- 4) Să asigure vânzarea legitimațiilor/abonamentelor de călătorie în toate stațiile stabilite de comun acord, conform Anexei 6 a Contractului de Servicii Publice.
- 5) În stațiile din programul de circulație, să asigure afișarea codului traseului, a intervalelor de succedare a curselor, precum și a hărților simplificate cu indicarea traseelor și stațiilor pentru informarea publicului călător; afișajul se va face la înălțimea de cel mult 1.80 m, textul afișajului fiind realizat cu litere îngroșate de cca. 1 cm. înălțime; programul de circulație actualizat și detaliat va fi pus obligatoriu la dispoziția publicului călător și pe site-ul Internet al operatorului de transport.
- 6) Să emită abonamente de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;
- 7) Să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;
- 8) Să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;
- 9) Mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;



- 10) Să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, mijlocul de transport să nu pornească din stații cu ușile deschise sau cu călători aflați pe scările acestuia, precum și cu călători agățați de exteriorul caroseriei;
- 11) Să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;
- 12) Să nu îmbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport, exprimată prin numărul total de locuri;
- 13) Să îmbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;
- 14) Să utilizeze numai legitimații/abonamente de călătorie cu regim special, agreeate de Consiliul Local Ploiești și Consiliul Local Ariceștii Rahtivani;
- 15) Să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de legitimații/abonamente de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
- 16) Să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile care cad în sarcina operatorului de transport;
- 17) Să țină evidența curselor sosite și plecate, la fiecare capăt de linie;
- 18) Să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unui traseu, în caz de forță majoră;
- 19) Să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport;
- 20) Să asigure condițiile de execuție a transportului în condiții de regularitate, siguranță și confort;
- 21) Mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalație de încălzire/condiționare a aerului în stare de funcționare. Instalațiile de climatizare și de încălzire vor trebui menținute în funcțiune pe întregul traseu și în toate mijloacele de transport, astfel:
 - a. În mijloacele de transport dotate cu instalații de climatizare acestea vor fi menținute în funcțiune asigurând în orice perioadă a anului o temperatură ambientală în mijlocul de transport de cca. 18-22 grade Celsius;
 - b. În mijloacele de transport dotate doar cu instalații de încălzire aceste instalații vor trebui pornite și menținute în stare de funcționare, atât pe traseu cât și pe perioada staționării, atunci când temperatura exterioară este sub 10 grade Celsius;
 - c. La temperaturi exterioare scăzute mijloacele de transport vor staționa în stațiile terminus cu o singură ușă de acces deschisă și cu instalația de încălzire în funcțiune
- 22) Mijloacele de transport trebuie să aibă un aspect estetic corespunzător;
- 23) Pe părțile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripționată denumirea executantului transportului;

- 24) La bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace pentru prevenirea și combaterea incendiilor, precum și ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;
- 25) Mijloacele de transport trebuie să aibă inspectia tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen;
- 26) Mijloacele de transport trebuie să îndeplinească condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;
- 27) Să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, precum și diferența de tarif pentru protecție socială, conform legislației în vigoare, pentru a fi supuse aprobării consiliului local;
- 28) Să elaboreze bugetul privind întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de acesta;
- 29) Să asigure informarea permanentă a călătorilor cu privire la traseele, programele de circulație deservite, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora;
- 30) Să aplice normele de protecție a muncii specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat;
- 31) Să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;
- 32) Să elaboreze strategii de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri, și la gestionarea serviciului public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;
- 33) Să prezinte programe pentru dezvoltarea, modernizarea și exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat;
- 34) Conducătorii mijloacelor de transport sunt obligați să oprească aliniat trotuarului stațiilor amenajate astfel încât urcarea/coborârea călătorilor să se poate face cu ușurință și în condiții de siguranță;
- 35) Dacă retragerea la garaj se face pe traseul de circulație obișnuit conducătorul mijlocului de transport este obligat să preia călătorii de pe traseu;

Anexa 1 la Caietul de Sarcini al Serviciului public de transport

Programul de transport

Luni -Vineri

Linia Nr. Stații/ sens Lungime a	Traseul	Capacitate	Interval de Succedare				Plecări de la capete traseu	
			Orele de trecere prin stații în intervalul				prim a	ultim a
			05:00 - 10:00	10:01 -14:00	14:01 -18:00	18:01 - 22:00		
Traseu 310 8 stații tur 4 stații retur 27.5 km tur/retur	Străzi: Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzin o, DN72, Bruxelles, Londra, Schelei, DJ1011, Primăverii, DN72, Gh. Cantacuzino, I.L.Caragiale, Vlad Țepeș, Cuza Vodă, Vasile Lupu, Piața Eroilor, Carpați, Emile Zola STAȚII: Hale Catedrală, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Bauelemente, Jungheinrich, Lubbers, Biserică Buda, Bloc Buda, Dacheser, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Hale Catedrală.	66	<u>TUR</u> 05:40 06:15 07:00 09:20	<u>TUR</u> 10:30 12:30 13:30	<u>TUR</u> 16:30	<u>TUR</u>	05:40	18:00
			<u>RETU</u> <u>R</u> 06:00 07:00	<u>RETU</u> <u>R</u> 11:00 14:00	<u>RETU</u> <u>R</u>	<u>RETU</u> <u>R</u> 18:00		
Traseu 311	Străzi: Emile Zola, Vasile	66	<u>TUR</u> 06:15	<u>TUR</u> 10:30	<u>TUR</u> 16:30	<u>TUR</u>	05:30	18:00



15 stații tur 15 stații retur 47 km tur/retur	Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzin o, DN72, DJ156, DJ140, DJ144 Stații: Hale Catedrală, Logofăt Tăutu, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Dispensar — Imobil 111, Grădiniță — Imobil 47, Iliescu — Imobil 23, Stoenești — Imobil 7, Trestioreanu — Parc Trestioreanu, Poștă — Imobil 199, Cimitir — Imobil 101, Canal — Imobil 9, Intrare Nedelea — Imobil 60, Alimentară — Imobil 142, Sală sport (debarcare) — Sala sport Nedelea, Sală sport (îmbarcare) — Vis-a-vis Sala sport, Alimentară — Imobil 121, Intrare Nedelea — Imobil 41, Canal — Imobil 10, Cimitir — Imobil 104, Poștă — Imobil 250- 252, Trestioreanu — Imobil 340, Stoenești — Imobil 6, Iliescu — Imobil 18, Cămin cultural Tg.Nou — Imobil 48, Dispensar —	07:30	13:00 14:00	18:00			
		<u>RETU</u> <u>R</u>	<u>RETU</u> <u>R</u>	<u>RETU</u> <u>R</u>	<u>RETU</u> <u>R</u>		
		05:30	12:30	14:30			
		07:00		16:30			
		09:00					

	Imobil 114, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Logofăt Tăutu, Hale Catedrală.							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

Sâmbătă – Duminică

Linia Nr. Stații/ sens Lungime a	Traseul	Capacitate	Interval de Succedare				Plecări de la capete traseu	
			Orele de trecere prin stații în intervalul				prim a	ultim a
			05:00 - 10:00	10:01 -14:00	14:01 -18:00	18:01 - 22:00		
Traseu 310 8 stații tur 4 stații retur 27.5 km tur/retur	Străzi: Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile Lupu, Trei Ierarhi, Gh.Gr.Cantacuzin o, DN72, Bruxelles, Londra, Schelei, DJ1011, Primăverii, DN72, Gh. Cantacuzino, I.L.Caragiale, Vlad Țepeș, Cuza Vodă, Vasile Lupu, Piața Eroilor, Carpați, Emile Zola STAȚII: Hale Catedrală, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Bauelemente, Jungheinrich, Lubbers, Biserică Buda, Bloc Buda, Dacheser, Pod Înalt, Biserica Înălțarea Domnului, Hale Catedrală.	66	<u>TUR</u> 06:00 09:00	<u>TUR</u> 12:30	<u>TUR</u> 16:30	<u>TUR</u>	06:00	16:30
			<u>RETU</u> <u>R</u> 06:15	<u>RETU</u> <u>R</u> 11:00 14:00	<u>RETU</u> <u>R</u>	<u>RETU</u> <u>R</u>		
Traseu 311 15 stații tur	Străzi: Emile Zola, Vasile Milea, Piața Eroilor, Vasile	66	<u>TUR</u>	<u>TUR</u> 10:30 14:00	<u>TUR</u>	<u>TUR</u>	07:00	18:30

15 stații retur 47 km tur/retur	Lupu, Trei Ierari, Gh.Gr.Cantacuzin o, DN72, DJ156, DJ140, DJ144 Stații: Hale Catedrală, Logofăt Tăutu, Biserica Înălțarea Domnului, Pod Înalt, Dispensar — Imobil 111, Grădiniță — Imobil 47, Iliescu — Imobil 23, Stoenești — Imobil 7, Trestioreanu — Parc Trestioreanu, Poștă — Imobil 199, Cimitir — Imobil 101, Canal — Imobil 9, Intrare Nedelea — Imobil 60, Alimentară — Imobil 142, Sală sport (debarcare) — Sala sport Nedelea, Sală sport (îmbarcare) — Vis-a-vis Sala sport, Alimentară — Imobil 121, Intrare Nedelea — Imobil 41, Canal — Imobil 10, Cimitir — Imobil 104, Poștă — Imobil 250- 252, Trestioreanu — Imobil 340, Stoenești — Imobil 6, Iliescu — Imobil 18, Cămin cultural Tg.Nou — Imobil 48, Dispensar — Imobil 114, Pod Înalt, Biserica	<u>RETU</u> <u>R</u>	<u>RETU</u> <u>R</u>	<u>RETU</u> <u>R</u>	<u>RETU</u> <u>R</u>		
		07:00	12:30		18:30		



	Înălțarea Domnului, Logofăt Tăutu, Hale Catedrală.							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

Anexa 2 la Caietul de Sarcini al Serviciului public de transport

Denumirea stațiilor și amplasarea lor

<i>Traseu 310</i>	<i>Traseu 311</i>
Hale Catedrală	Hale Catedrală
Biserica Înălțarea Domnului	Logofăt Tăutu
Pod Înalt	Biserica Înălțarea Domnului
Bauelemente	Pod Înalt
Jungheinrich	Dispensar
Lubbers	Grădiniță
Biserica Buda	Iliescu
Bloc Buda	Stoenești
Dacheser	Trestioreanu
Pod Înalt	Poștă
Biserica Înălțarea Domnului	Cimitir
Hale Catedrală	Canal
	Intrare Nedelea
	Alimentară
	Sală sport
	Sală sport
	Alimentară
	Intrare Nedelea
	Canal
	Cimitir
	Poștă
	Trestioreanu
	Stoenești
	Iliescu
	Cămin Cultural
	Dispensar
	Pod Înalt
	Biserica Înălțarea Domnului
	Logofăt Tăutu
	Hale Catedrală

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Ariceștii
Rahtivani” Gheorghe**

Mihai Laurențiu Polițeanu

OPERATOR,

**S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI
EXPRESS S.A PLOIEȘTI**

Călin-Daniel Zaharia

ANEXA NR. 4 LA HCL
NR. 361/2016



Regulamentul Serviciului public de transport persoane

Capitolul I – Dispoziții generale

Art. 1

- (1) Prezentul regulament stabilește cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local, definind modalitățile și condițiile ce trebuie îndeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanță, condițiile tehnice, precum și raporturile dintre operatorul de transport public și utilizatorii serviciului.
- (2) Prevederile prezentului regulament se aplică următoarelor servicii de transport public local: **Servicii de transport public local de persoane prin curse regulate efectuate cu autobuze.**
- (3) Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se pot efectua numai în condițiile respectării prevederilor prezentului regulament și ale Caietului de sarcini al serviciilor de transport public local, ale reglementărilor în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Art. 2

Organizarea și efectuarea activităților specifice serviciilor de transport public local trebuie să asigure satisfacerea unor cerințe și nevoi de utilitate publică ale comunităților locale, și anume:

- a) Satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale;
- b) Îmbunătățirea siguranței rutiere, protecției mediului și calității transportului public local;
- c) Deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a mărfurilor și a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;
- d) Accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport, respectiv al transportatorilor autorizați, la piața transportului public local;
- e) Optimizarea funcționării pieței transportului public local prin asigurarea unui cadru concurențial normal, dinamic și loial.

Art. 3

În sensul prezentului regulament, termenii și noțiunile utilizate se definesc după cum urmează:

1. **Activitate de transport public local de persoane** - suma operațiunilor de transport care asigură, nemijlocit, deplasarea persoanelor cu ajutorul vehiculelor sau al combinației de vehicule, pe distanțe și în condiții prestabilite, efectuate în cadrul unuia dintre serviciile prevăzute la art. 1 alin. (1);

2. **Autobuz** – autovehicul din categoria M2 sau M3, cu cel puțin 4 roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, conceput și construit pentru transportul de persoane pe scaune sau în picioare și care are, în afara locului conducătorului, mai mult de 8 locuri pe scaune, în conformitate cu prevederile OMLPTL nr. 211/2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea-RNTR 2, cu completările și modificările ulterioare;
3. **Autoritate de autorizare** – serviciul specializat de transport local din subordinea ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”;
4. **Autorizație de transport** - documentul eliberat de autoritatea de autorizare, prin care se atestă că transportatorul îndeplinește condițiile pentru accesul la efectuarea transportului public local.
5. **Caiet de sarcini al licenței de traseu** - documentul care însoțește licența de traseu, care cuprinde în principal cerințele pentru asigurarea programului de circulație și realizarea unui transport în condiții de siguranță și confort;
6. **Copie conformă a licenței de transport** - documentul eliberat în baza licenței de transport de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în baza licenței de transport pentru fiecare dintre autobuzele utilizate de operatorul de transport în efectuarea transportului rutier public de persoane;
7. **Continuitatea serviciilor** – capacitatea de a asigura un serviciu neîntrerupt în rețelele de transport într-o zonă geografică determinată, în conformitate cu art. 4 pct. 13 din Directiva 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
8. **Compensație de serviciu public** – orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă, în conformitate cu art. 2 lit. g din Regulamentul CE nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
9. **Date privind călătoria** – date de bază, precum orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, necesare în vederea furnizării de informații privind călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei, pentru a facilita planificarea, rezervarea și adaptarea acestora în conformitate cu art. 4 pct. 16 din Directiva 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
10. **Licență de transport** - documentul eliberat de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în condițiile legii, care atestă că deținătorul îndeplinește condițiile de onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională, acesta dându-i dreptul de acces la transportul rutier public;
11. **Licență de traseu** - documentul care dă dreptul operatorului de transport rutier să efectueze transport public local de persoane prin curse regulate sau curse regulate speciale cu autobuze pe un anumit traseu, conform programului de transport;
12. **Obligația de exploatare** – obligația care impune operatorului de transport public local de persoane autorizat și/sau licențiat ori transportatorului autorizat să efectueze serviciul respectiv în condiții de continuitate, regularitate și de asigurare a capacităților necesare de transport și să respecte condițiile impuse de autoritățile

competente care acordă subvenția. Obligația de exploatare include și obligația operatorului de transport respectiv de a asigura toate serviciile complementare serviciului public de transport, respectiv: transportul bagajelor, spații pentru depozitarea bagajelor, vânzarea de bilete în interiorul vehiculelor, informarea călătorilor în timpul transportului, întreținerea și curățenia mijloacelor de transport, îmbarcarea și debarcarea pasagerilor în locuri special amenajate – gări, autogări, pontoane de acostare, condiții de confort în timpul transportului, în conformitate cu prevederile art. 7 lit. m din Ord. 272/2007 al ANRSC pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;

13. **Obligație de serviciu public** – o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit, în conformitate cu art. 2 lit. e din Regulamentul CE nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
14. **Obligația de transport** – obligația care impune oricărui operator de transport public local de persoane sau transportatorilor autorizați să accepte și să efectueze servicii publice subvenționate de transport în condițiile stabilite de autoritățile competente, în conformitate cu prevederile art. 7 lit. n din Ord. 272/2007 al ANRSC pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
15. **Obligația tarifară** – obligația care impune operatorilor de transport public local de persoane sau transportatorilor autorizați practicarea tarifelor stabilite de autoritățile competente, contrar interesului comercial al operatorilor sau transportatorilor, impunere care rezultă fie din stabilirea tarifelor sub costurile reale, fie din respingerea cererii de majorare a anumitor tarife, în conformitate cu prevederile art. 7 lit. o din Ord. 272/2007 al ANRSC pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
16. **Persoană desemnată** - persoana fizică care are calitatea de manager al activității de transport rutier, posedoare a unui certificat de competență profesională și care este angajată pe bază de contract de muncă să conducă permanent și efectiv activitatea de transport a operatorului de transport/transportatorului autorizat;
17. **Program de circulație** - documentul utilizat în transportul public local de persoane prin curse regulate, care conține în principal informații privind traseul, capetele de traseu, lungimea traseului, stațiile pentru îmbarcarea/debarcarea călătorilor, distanțele dintre stații și intervalele de succedare a curselor;
18. **Program de transport public județean** – programul propus și aprobat de consiliile județene, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate între localitățile județului, programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare;
19. **Program de transport public local** - programul propus și aprobat de autoritatea de autorizare din cadrul unei asociații de dezvoltare intercomunitară, avizat de către consiliile locale membre ale asociației și aprobat în adunarea generală a asociației de dezvoltare intercomunitare în baza mandatului primit, prin care se stabilesc: traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza unităților

teritorial-administrative membre ale asociației, programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare, în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice;

20. **Stabilirea de tarife** – operațiunea de analiză și calculație a tarifelor, prin care autoritățile administrației publice locale implicate stabilesc, după caz, structura și nivelurile tarifelor, în conformitate cu prevederile art. 7 lit.c din Ord. 272/2007 al ANRSC pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane;
21. **Stație publică** - punctul de pe traseul unui serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate, amenajat corespunzător, semnalizat printr-un indicator rutier și care să aibă în dotare un panou suplimentar pe care este atașat orarul conform căruia opresc autobuzele pentru urcarea și coborârea persoanelor transportate;
22. **Stații pentru transportul local de persoane prin curse regulate speciale** – stațiile utilizate pentru urcarea / coborârea persoanelor transportate, altele decât stațiile publice și care asigură condițiile minime de siguranță pentru persoanele transportate;
23. **Traseu** - parcursul care asigură legătura dintre capătul de traseu de plecare și capătul de traseu de destinație, pe care se efectuează servicii regulate sau servicii regulate speciale. În funcție de amplasarea capetelor de traseu și de parcursul dintre acestea, traseele pot fi județene, interjudețene și internaționale; traseele dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară având ca obiect transportul rutier public de persoane prin servicii regulate sunt considerate trasee locale, în conformitate cu prevederile art.3 pct. 38 din OG 27/2011 privind transporturile rutiere;
24. **Transport rutier local de persoane** – transportul rutier public de persoane prin servicii regulate efectuat în interiorul unei localități, precum și în limitele unei localități, precum și în limitele unei asociații de dezvoltare intercomunitare, în conformitate cu prevederile art. 3 pct. 48 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
25. **Operatorul de transport rutier** – orice întreprindere care deține certificat unic de înregistrare, având ca obiect de activitate activitatea de transport rutier, deținătoare a unei licențe de transport și care efectuează transport rutier public cu vehicule rutiere deținute cu orice titlu, cu excepția comodatului;
26. **Utilizator al serviciului de transport public local** - persoana fizică sau juridică beneficiară a unui serviciu de transport public local;
27. **Legitimație de călătorie** – legitimația de călătorie care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

În cazul biletului:

- a. Corespunde prevederilor legale în vigoare la data utilizării, tariful biletului este aprobat prin hotărâre a Consiliului Local Ploiești și Consiliului Local Ariceștii Rahtivani;
- b. Este validat la aparatele din mijlocul de transport în care este utilizat.

În cazul abonamentului:

- a. Corespunde prevederilor legale în vigoare la data utilizării, tariful abonamentului este aprobat prin hotărâre a Consiliului Local Ploiești și Consiliului Local Ariceștii Rahtivani;



b. Este în perioadă de valabilitate;

c. Este validat la aparatele din mijlocul de transport în care este utilizat.

28. **Călătorie** – utilizarea unui vehicul de transport în comun pentru deplasarea unei persoane de la un punct al traseului, definit ca stație, la un alt punct, definit ca altă stație, având ca lungime maximă distanța între capetele de linii.

Art. 4

Indiferent de forma de gestiune a serviciului de transport public local, autoritățile administrației publice locale din Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani vor urmări prin exercitarea atribuțiilor, competențelor și drepturilor ce le revin conform legii ca efectuarea serviciului de transport public local să se realizeze în condiții de siguranță rutieră, calitate și confort și în concordanță cu interesul general al comunităților pe care le reprezintă, în conformitate cu legislația în vigoare.

Capitolul II – Efectuarea transportului public local de persoane

Secțiunea I – Principiile și obiectivele efectuării transportului public local de persoane

Art. 5

(1) Transportul public local se efectuează numai în condițiile respectării prevederilor Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 27/2001 privind transporturile rutiere, ale reglementărilor naționale și ale Uniunii Europene în vigoare din domeniul transporturilor rutiere, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Art. 6

(1) Este considerat serviciu de transport public local de persoane prin curse regulate speciale transportul public efectuat tur-retur, pe rute și cu programe de transport prestabilite de către beneficiarul serviciului de transport sau de către cel care a angajat serviciul privind transportul unor persoane sau al unor grupuri de persoane, și anume: transportul copiilor, elevilor și studenților la și de la instituțiile de învățământ, transportul salariaților la și de la instituțiile la care sunt salariați sau transportul angajaților unui operator economic la și de la locul de muncă.

(2) Transportul public local de persoane prin curse regulate speciale se poate desfășura pe raza UAT Municipiul Ploiești și UAT Comuna Ariceștii Rahtivani.

(3) Transportul public local de persoane prin curse regulate speciale locale sau județene se realizează de către operatorii de transport rutier cu autobuze deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing pe bază de licențe de traseu și caiete de sarcini elaborate și eliberate de Autoritatea de autorizare din cadrul ADI „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”.

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate speciale trebuie să întrunească cumulativ următoarele condiții:

- a. Se execută cu autobuze deținute în proprietate, înmatriculate în județul respectiv, sau în baza unui contract de leasing, de către acesta sau de către unitatea administrativ-teritorială pe baza unor programe de circulație stabilite de către cel care a angajat transportul cu operatorul de transport rutier;
- b. Se execută de către un operator de transport astfel cum este definit și licențiat conform Ordonanței Guvernului nr. 27/2011;
- c. Persoanele transportate se îmbarcă și se debarcă în stații stabilite special, în locul unde își desfășoară activitatea sau la domiciliu/reședință;
- d. Operatorul de transport rutier încasează de la beneficiarul transportului sau de la cel care a angajat transportul contravaloarea serviciului stabilită în conformitate cu prevederile contractului de transport încheiat între aceștia;
- e. Persoanele transportate se legitimează pe baza legitimației de serviciu valabile.

Art. 7

- (1) Pentru accesul la infrastructura rutieră, vehiculele rutiere fabricate în țară sau în străinătate, înmatriculate sau care urmează să fie înmatriculate în România, sunt supuse omologării în vederea înmatriculării ori înregistrării și/sau inspecției tehnice periodice, după caz, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.
- (2) Transportul public local de persoane se efectuează numai cu vehicule rutiere destinate prin construcție tipului respectiv de transport și, după caz, dotate cu tahografe și limitatoare de viteză, în conformitate cu reglementările în vigoare.
- (3) Transportul public local se efectuează cu respectarea ansamblului reglementărilor care contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere, referitoare la condițiile pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport, infrastructura rutieră, persoanele cu atribuții care concură la siguranța circulației și ceilalți participanți la trafic.

Art. 8

- (1) Efectuarea serviciului de transport public local trebuie să asigure:

- a. Creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor serviciilor publice de transport public local de persoane prin curse regulate;
- b. Accesul la serviciile de transport public local și protecția categoriilor sociale defavorizate;
- c. Informarea publicului călător;
- d. Executarea transportului public local de persoane prin curse regulate în condiții de regularitate, siguranță și confort;
- e. Corelarea capacității de transport cu fluxurile de călători existente;
- f. Continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

Secțiunea II – Licențe, autorizații și alte documente necesare pentru efectuarea transportului public local

Art. 9

Serviciul de transport public local de personae prin curse regulate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, respectiv UAT Municipiul Ploiești și UAT Comuna Ariceștii Rahtivani, se efectuează numai de către operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați cărora li s-a delegat gestiunea acestui serviciu de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” și care dețin licență de traseu valabilă.

Art. 10

Serviciile de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani.

Art. 11

Operatorii de transport/transportatorii autorizați au obligația de a deține la bordul mijlocului de transport în comun, pe toată durata transportului public de persoane prin curse regulate, următoarele documente:

- a) Licența de traseu și caietul de sarcini al acesteia eliberat de emitentul licenței;
- b) Programul de circulație;
- c) Copia conformă a licenței de transport, în cazul autobuzelor;
- d) Legitimația de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al operatorului de transport/transportatorului autorizat;
- e) Contractul de leasing în original ori o copie conformă cu originalul, în cazul în care autobuzul este utilizat în baza unui asemenea contract;
- f) Actul prin care se dovedește dreptul de muncă în România, în cazul conducătorilor auto străini;
- g) Asigurarea pentru persoanele transportate și bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina operatorului de transport/transportatorului autorizat, în copie;
- h) Certificatul de competență profesională al conducătorului auto pentru transportul rutier public de persoane, valabil, după caz.

Art. 12

- (1) Licența de traseu se eliberează pentru traseele cuprinse în programele de transport rutier de persoane prin curse regulate, însoțită de caietul de sarcini al acesteia și de programul de circulație.

- 
- (2) Licența de traseu însoțită de caietul de sarcini aferent acesteia se eliberează de Autoritatea de autorizare pe baza hotărârii adunării generale ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani de acordare a gestiunii delegate a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.
- (3) Licențele de traseu se eliberează în numărul de exemplare corespunzător numărului mijloacelor de transport în comun utilizat pentru efectuarea tuturor curselor prevăzute în programul de circulație.
- (4) Durata de valabilitate a licenței de traseu este egală cu durata de valabilitate a contractului de servicii publice (art. 37 alin. (9) din Legea nr. 92/2007).
- (5) Licența de traseu se eliberează după prezentarea de către operatorul de transport rutier a documentului de plată a tarifului de eliberare.
- (6) Licența de traseu este nominală și nu este transmisibilă.
- (7) Modelul licenței de traseu este prevăzut în Anexa nr. 1 la prezentul Regulament.
- (8) Caietul de sarcini aferent licenței de traseu cuprinde:
- Stațiile publice, precum și amplasarea acestora;
 - a. Numărul și capacitatea autobuzelor;
 - b. Intervalul de succedare a curselor;
 - c. Ora primei/ultimei plecări de la capetele de traseu;
 - d. Zilele în care se efectuează transporturile.
- (9) Modelul caietului de sarcini aferent licenței de traseu este prezentat în Anexa nr. 2 la prezentul Regulament.
- (10) Pierderea, deteriorarea sau sustragerea licențelor de traseu se comunică de către operatorul de transport rutier Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani, în termen de maximum 15 zile de la data constatării, acestea înlocuindu-se cu un document nou, cu plata tarifelor aferente.
- (11) Tarifele pentru eliberarea licențelor de traseu pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani sunt prevăzute în Anexa nr. 3 la prezentul Regulament.

Art. 13

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate se efectuează de către operatorii de transport rutier/transportatorii autorizați, cu mijloace de transport în comun, deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing de către operatorul de transport rutier sau transportatorul autorizat și/sau de către unitatea administrativ-teritorială sau, după caz, de către unitățile administrativ teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară, înmatriculate și care dețin licență de traseu, în conformitate cu prevederile legislației în vigoare.

Componente ale sistemului de transport public local, inclusiv, mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport călători pot fi puse la dispoziție operatorilor și transportatorilor autorizați de către unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de

dezvoltare intercomunitară în baza proceselor-verbale de predare-primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

Art. 14

- (1) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” întocmește și aprobă programul de transport local, prevăzut în Anexa nr. 1 la caietul de sarcini al serviciului de transport public local de persoane.
- (2) În perioada de valabilitate, programul de transport local prin curse regulate poate fi actualizat prin hotărâre a adunării generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, astfel:
 - a. Prin prelungirea traseelor existente, respectiv modificarea unuia sau a ambelor capete de traseu;
 - b. Prin introducerea de noi trasee;
 - c. Prin modificarea numărului de curse de către autoritatea locală de transport;
 - d. Prin modificarea orelor din graficele de circulație;
 - e. Prin introducerea de stații noi;
 - f. Prin eliminarea de stații, la solicitarea operatorului de transport rutier

Art. 15

Pentru acordarea unei autorizații de transport, operatorii de transport/transportatorii autorizați vor depune la registratura Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” o documentație care va cuprinde:

- a) Cerere-tip, conform cu Anexa nr. 4 la prezentul Regulament;
- b) Copie a certificatului de înmatriculare și a certificatului constatator emise de oficiul registrului comerțului;
- c) Declarație pe propria răspundere, în original, semnată de persoana desemnată, privind perioadele în care a mai executat transport public local, menționându-se cazurile de interdicție sau de suspendare a efectuării serviciului respectiv;
- d) Cazierul judiciar al persoanei desemnate, în original, din care să reiasă că nu a săvârșit fapte penale privind infracțiuni de natură comercială, de nerespectare a condițiilor de plată și angajare a personalului, precum și de încălcare a prevederilor legale privind efectuarea transporturilor;
- e) Declarație pe propria răspundere, în original, semnată de persoana desemnată, prin care se menționează mijloacele de transport pe care dorește să le utilizeze în executarea serviciului de transport public local și dacă acestea sunt sau vor fi deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing;
- f) Declarație pe propria răspundere, în original, semnată de persoana desemnată, privind baza materială pe care o deține în proprietate sau în baza unui contract de închiriere, care să asigure parcare a tuturor vehiculelor cu care se execută serviciul respectiv;
- g) Declarație pe propria răspundere pentru persoanele juridice, în original, semnată de conducătorul unității și ștampilată, din care să rezulte că solicitantul nu face obiectul unei proceduri de reorganizare judiciară, lichidare sau faliment, emisă cu cel mult 5 zile înainte de data depunerii documentației;



- h) Copie a certificatului de competență profesională a persoanei desemnate.

Art. 16

(1) Operatorilor de transport deținători ai unei licențe de transport corespunzătoare, care doresc să execute și alte servicii de transport public local cu autovehicule, cu excepția celui efectuat cu autobuze, li se eliberează, la cerere, autorizații de transport pe baza unei documentații care va cuprinde:

- a. Cerere-tip, conform cu Anexa nr. 4 la prezentul Regulament;
- b. Copie a licenței de transport;
- c. Declarație pe propria răspundere, în original, prin care se menționează mijloacele de transport pe care doresc să le utilizeze în executarea serviciului de transport public local și dacă sunt deținute în proprietate sau în baza unui contract de leasing sau de către Unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”.

Secțiunea III – Siguranța rutieră

Art. 17

În scopul prevenirii cauzelor generatoare de evenimente rutiere, operatorii de transport/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public local au obligația să adopte măsurile necesare pentru cunoașterea, aplicarea și respectarea reglementărilor legale privind siguranța rutieră și a condițiilor pe care trebuie să le îndeplinească mijloacele de transport și persoanele cu atribuții care concurează la siguranța circulației.

Art. 18

Operatorii de transport/transportatorii autorizați care efectuează servicii publice de transport local au următoarele îndatoriri:

1. Să respecte reglementările legale privind omologarea, înmatricularea, efectuarea inspecțiilor tehnice periodice, repararea, întreținerea, reglarea, modificarea constructivă și reconstrucția mijloacelor de transport;
2. Să utilizeze mijloace de transport a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecție a mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică/revizia tehnică periodică valabilă și certificate/ clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare;
3. În intervalul dintre două inspecții tehnice periodice/revizii tehnice periodice, să asigure menținerea mijloacelor de transport într-o stare tehnică corespunzătoare, în vederea încadrării în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, utilizând în acest scop numai sisteme, echipamente, componente, entități tehnice, piese de schimb, materiale de exploatare și dotări obligatorii de origine sau omologate/certificate conform legislației în vigoare;

- 
4. Să monteze, prin operatori economici autorizați, limitatoare de viteză cu aprobare de model la vehiculele pentru care acestea sunt obligatorii;
 5. Să nu permită plecarea în cursă a vehiculelor care au limitatorul de viteză defect, nesigilat ori fără suficiente foi de înregistrare pentru efectuarea întregului parcurs al transportului;
 6. Să informeze conducătorii mijloacelor de transport și lucrătorii mobili cu privire la regulamentele interne ale întreprinderii și prevederile relevante ale contractelor colective de muncă;
 7. Să verifice pe foile de înregistrare sau pe cartelele conducătorilor auto utilizate modul în care aceștia respectă prevederile legale în vigoare privind perioadele de conducere și de odihnă și să ia măsurile necesare pentru a împiedica repetarea unor nereguli în acest sens;
 8. Să verifice funcționarea tahografului după caz, și a limitatorului de viteză, inclusiv cu ocazia analizării diagramelor-tahograf sau a înregistrărilor stocate în memoria cardului conducătorului auto/tahografului digital, după caz;
 9. Să nu permită intervenția persoanelor neautorizate asupra tahografelor, după caz, și a limitatoarelor de viteză;
 10. Să angajeze transporturile și să întocmească programul de executare a transporturilor, astfel încât conducătorii mijloacelor de transport și lucrătorii mobili să poată respecta prevederile legale privind timpul de lucru, de odihnă și de repaus;
 11. Să se asigure că conducătorii mijloacelor de transport respectă normele de protecție a muncii, protecție a mediului, prevenire și combatere a incendiilor, pe tot timpul efectuării transportului;
 12. Să permită efectuarea transporturilor numai cu respectarea maselor totale maxime autorizate de autoritatea competentă și/sau în limita numărului de locuri înscris în certificatul de înmatriculare; să se asigure spații libere suficiente pentru transportul bagajelor pasagerilor și să permită transportul mărfurilor/coletelor doar în limita spațiilor disponibile;
 13. Să respecte procedurile ce trebuie urmate în caz de accident și să aplice procedurile corespunzătoare pentru a preveni producerea unor noi accidente sau a unor încălcări grave ale regulilor de circulație;
 14. Să respecte și să aplice reglementările legale în vigoare privind transportul rutier al mărfurilor periculoase;
 15. Să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

Art. 19

Responsabilitățile ce revin persoanei desemnate să conducă permanent și efectiv activitatea de transport sunt cele stabilite prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 761/1999 privind desemnarea, pregătirea și atestarea profesională a persoanelor care conduc permanent și efectiv activități de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare

Art. 20

Sarcinile consilierului de siguranță sunt cele prevăzute în Regulamentul pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase, aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1.044/2003, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 21

Conducătorii mijloacelor de transport au următoarele atribuții și responsabilități:

- a) Să se prezinte pentru efectuarea examinării medicale și psihologice, inițială și periodică, și să respecte recomandările comisiilor medicale și psihologice;
- b) Să respecte normele și regulile privind conducerea în condiții de siguranță rutieră și conduita preventivă;
- c) Să respecte regulile privind prevenirea accidentelor de muncă în circulația rutieră;
- d) Să respecte regulile privind încărcarea, repartizarea încărcăturii, asigurarea și fixarea mărfurilor transportate;
- e) Să cunoască și să respecte măsurile ce trebuie luate după un accident sau incident în ceea ce privește asigurarea vehiculului, protecția personală și a celorlalți participanți la trafic, protecția mediului, protecția bunurilor;
- f) Să respecte perioadele de conducere și perioadele de odihnă, conform reglementărilor legale în vigoare, și să utilizeze corect tahograful;
- g) Să nu intervină asupra tahografului sau a limitatorului de viteză pentru scoaterea acestora din uz sau modificarea caracteristicilor de funcționare;
- h) Să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport rutier pe care o execută.

Art. 22

Operatorii de transport/transportatorii autorizați care efectuează servicii de transport public local vor întreprinde o investigație pe linie administrativă în toate cazurile de accidente de circulație în care au fost angajate vehiculele utilizate, indiferent de gravitatea accidentului.

Art. 23

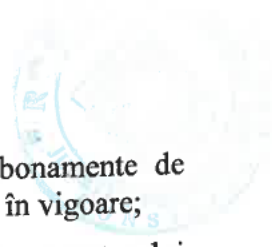
Rezultatele cercetării administrative vor sta la baza adoptării măsurilor ce se impun pentru eliminarea repetării cauzelor generatoare de evenimente rutiere.

Secțiunea IV – Condiții privind efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”

Art. 24

Operatorii de transport/transportatorii autorizați vor efectua serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate cu respectarea următoarelor obligații:

1. Să asigure afișarea la părțile din față și laterală dreapta ale mijlocului de transport a indicativului și a capetelor traseului; la partea din spate a mijlocului de transport se va afișa cel puțin indicativul traseului. Elementele de informare menționate anterior vor fi iluminate corespunzător pe timp de noapte sau în condiții de vizibilitate scăzută;
2. În salonul mijlocului de transport va fi asigurată informarea publicului călător prin mijloace vizuale și sonore cu privire la denumirea stației care urmează și la legăturile cu alte mijloace de transport public local de persoane;
3. Să asigure afișarea în salonul mijlocului de transport a numelui conducătorului acestuia, a hărții schematice care să permită vizualizarea traseului și a rețelei de trasee, a instrucțiunilor privind modul de desfășurare a transportului, a obligațiilor publicului călător și a altor informații de utilitate publică privind transportul, stabilite prin reglementările în vigoare;
4. Să asigure vânzarea legitimațiilor/abonamentelor de călătorie în toate stațiile stabilite de comun acord cu autoritatea administrației publice locale și nominalizate într-o anexă la hotărârea de dare în administrare, respectiv la contractul de delegare a gestiunii aprobat prin hotărârea de atribuire;
5. În stațiile din programul de circulație, să asigure afișarea codului traseului, a intervalelor de succedare a curselor, precum și a hărților simplificate cu indicarea traseelor și stațiilor pentru informarea publicului călător;
6. Să emită abonamente de călătorie cu respectarea reglementărilor în vigoare, inclusiv pentru categoriile sociale care beneficiază de reduceri ale costului abonamentului;
7. Să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la transport, în baza documentelor stabilite de reglementările legale în vigoare, al persoanelor care beneficiază de facilități/gratuități la transport;
8. Să asigure transportul gratuit al copiilor sub 5 ani;
9. Mijlocul de transport trebuie să aibă locuri rezervate pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;
10. Să supravegheze urcarea și coborârea călătorilor, să nu plece mijlocul de transport din stații cu ușile deschise sau cu călători aflați pe scările acestuia, precum și cu călători agățați de exteriorul caroseriei;
11. să nu admită la transport în salonul mijlocului de transport materii mirositoare, inflamabile, butelii de aragaz, tuburi de oxigen sau alte gaze, butoaie cu carbid, materiale explozibile, produse caustice ori acide, alte materiale sau obiecte care, prin format ori dimensiune, pot produce daune, vătămări corporale sau, prin natura materialului, pot murdări, ori alte obiecte sau mărfuri interzise la transportul public;
12. Să nu îmbarce călători peste capacitatea maximă admisă a mijlocului de transport;
13. Să asigure spațiile necesare pentru bagajele de mână ale călătorilor;
14. Să îmbarce/debarce călători numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;
15. Să utilizeze numai legitimații/abonamente de călătorie cu regim special, agreate de autoritatea administrației publice locale;

- 
16. Să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de legitimații/abonamente de călătorie valabile sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
 17. Să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile ce cad în sarcina operatorului de transport;
 18. Să țină evidența curselor sosite și plecate, la fiecare capăt de linie;
 19. Să asigure înlocuirea mijlocului de transport imobilizat pe traseu;
 20. Să asigure, prin dispecerate și dotări speciale, urmărirea și coordonarea în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare, precum și aplicarea cu operativitate a măsurilor ce se impun în caz de eveniment, incident, accident sau alte situații care pot afecta desfășurarea transportului, în vederea asigurării condițiilor asumate privind regularitatea, siguranța și confortul;
 21. Să dispună de echipaje de intervenție și depanare dotate corespunzător pentru degajarea drumului public sau a căii de rulare în cazul defectării mijlocului de transport, precum și pentru intervenții la rețeaua electrică de contact etc.;
 22. Să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unui traseu în caz de forță majoră;
 23. Să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport;
 24. Să asigure condițiile de execuție a transportului în condiții de regularitate, siguranță și confort;
 25. Mijloacele de transport trebuie să fie echipate cu instalație de încălzire/condiționare a aerului în stare de funcționare;
 26. Să asigure aspectul estetic corespunzător al mijlocului de transport;
 27. Pe părțile laterale ale mijlocului de transport va fi inscripționată denumirea executantului transportului;
 28. La bordul mijlocului de transport trebuie să existe mijloace de prevenire și combatere a incendiilor, precum și ciocan pentru spart geamurile în caz de necesitate;
 29. Mijloacele de transport trebuie să aibă inspecția tehnică periodică sau, după caz, revizia tehnică periodică efectuată la termen.

Capitolul III – Drepturi și obligații

Art. 25

Drepturile și obligațiile operatorilor de transport/transportatorilor autorizați care desfășoară activități de transport public local se prevăd în regulamentele și caietele de sarcini ale serviciului de transport public local, aprobate de autoritățile administrației publice locale, anexate la hotărârile de dare în administrare, respectiv la contractele de delegare a gestiunii aprobate prin hotărâri de atribuire.

Art. 26

Operatorii de transport/transportatorii autorizați care desfășoară activități de transport public local de persoane prin curse regulate au următoarele drepturi:

- a) Cei care își desfășoară activitatea pe baza unui contract de delegare a gestiunii au dreptul să întrerupă prestarea serviciului de transport public local în cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către autoritățile administrației publice locale, cu obligația de a notifica întreruperea prestării serviciului în termenul și în condițiile prevăzute în contractul de delegare a gestiunii;
- b) Să încaseze tarifele aferente transportului public local de persoane prin curse regulate;
- c) Să actualizeze semestrial tarifele aferente transportului public local de persoane prin curse regulate cu rata inflației;
- d) Să includă în tarifele de transport percepute călătorilor primele de asigurare pentru aceștia și pentru bagajele lor, precum și pentru riscurile ce pot decurge din efectuarea operațiunilor de transport, în cazul transportului public local de persoane prin curse regulate;
- e) Să utilizeze patrimoniul propriu sau concesionat pentru asigurarea serviciului public local de călători prin curse regulate;
- f) Să utilizeze infrastructura tehnico-edilitară a sistemului de transport public local de persoane, în condițiile stabilite conform hotărârii de dare în administrare sau contractului de delegare a gestiunii, după caz;
- g) Să beneficieze de o despăgubire adecvată și efectivă pentru prejudiciile aduse în caz de modificare unilaterală a contractului de delegare a gestiunii de către concedent, fără respectarea termenelor și condițiilor prevăzute în acesta;
- h) Să ceară întreruperea serviciului în cazul în care continuarea activității ar conduce la crearea de prejudicii importante patrimoniului încredințat spre administrare;
- i) În cazul nerespectării obligațiilor contractuale de către concedent, conform legislației în vigoare, se pot adresa instanței competente.

Art. 27

Suplimentar față de obligațiile ce decurg din prevederile secțiunilor a 3-a și a 4-a ale cap. II, operatorii de transport și, după caz, transportatorii autorizați au următoarele obligații:

- a) Să respecte întocmai legile și reglementările specifice fiecărei categorii de transport pe care o execută;
- b) Să asigure prestarea serviciului conform prevederilor contractuale sau ale hotărârii de dare în administrare, după caz;
- c) Să respecte sarcinile asumate potrivit hotărârii de dare în administrare, contractului de delegare a gestiunii serviciului sau contractului de transport încheiat cu beneficiarul, după caz;
- d) Să respecte indicatorii de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii, prin hotărârea de dare în administrare sau prin contractul de transport încheiat cu beneficiarul;
- e) Să permită accesul liber și nediscriminatoriu al utilizatorilor la serviciul de transport public local;

- f) Să asigure respectarea drepturilor utilizatorilor în efectuarea serviciului de transport public local;
- g) Să efectueze transportul public de persoane prin curse regulate, conform prevederilor programului de circulație, în condiții de calitate, siguranță, regularitate și confort;
- h) Să asigure continuitatea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate;
- i) Să coreleze capacitatea de transport cu fluxurile de călători existente;
- j) Să fundamenteze și să supună concedentului tarifele ce vor fi utilizate în activitatea de transport public local de persoane prin curse regulate;
- k) Să nu încarce în mod artificial costurile de operare;
- l) Să pună la dispoziția publicului călător mijloace de transport care să îndeplinească condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;
- m) Să efectueze întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale care se impun, în limita bugetului aprobat, la bunurile concesionate/închiriate de la concedent, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate de acesta;
- n) Să fundamenteze necesarul anual de fonduri pentru investiții din surse proprii, precum și diferența de tarif pentru protecție socială, conform legislației în vigoare, pentru a fi supuse aprobării adunării generale ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”;
- o) În cazul în care sesizează existența sau posibilitatea existenței unei cauze de natură să conducă la reducerea activității, să notifice de îndată acest fapt concedentului, în vederea luării măsurilor ce se impun pentru asigurarea continuității activității;
- p) Să încheie și să onoreze contractele de asigurări pentru mijloacele de transport deținute, precum și asigurarea călătorilor și bunurilor acestora, conform prevederilor legislației în vigoare privind asigurările;
- q) Să informeze permanent călătorii cu privire la traseele, programele de circulație, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora;
- r) Să aplice normele de protecție a muncii specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat;
- s) Să asigure accesul organelor de control ale concedentului la informațiile privind executarea serviciului concesionat și modul de exploatare a mijloacelor de transport, a infrastructurii aferente și a bunurilor concesionate/închiriate, după caz;
- t) Să planifice efectuarea inspecțiilor tehnice periodice/reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport, astfel încât să se asigure respectarea programului de circulație și a prevederilor reglementărilor legale în vigoare privind siguranța rutieră;
- u) Să dețină la sediul social următoarele documente, în funcție de tipul de transport public local efectuat:
- Asigurarea pentru persoanele transportate și bagajele acestora pentru riscuri de accidente ce cad în sarcina transportatorului;
 - Cărțile de identitate ale vehiculelor, în original pentru cele deținute în proprietate, respectiv în copie pentru cele deținute în baza unui contract de leasing;

- Contractele de leasing pentru vehiculele utilizate;
 - Avizele medicale și psihologice valabile pentru persoana desemnată să conducă permanent și efectiv activitatea de transport rutier, precum și pentru conducătorii auto;
 - Toate documentele care atestă menținerea condițiilor inițiale care au stat la baza eliberării licenței de transport/autorizației de transport și a delegării gestiunii, după caz;
 - Formularul de expediție/transport și formularul pentru aprobarea transportului în cazul transportului de deșeuri, pentru anul în curs și anul precedent;
 - Documentele doveditoare din care să rezulte angajarea în condiții legale a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației;
 - Evidența și planificarea inspecțiilor tehnice periodice/ reviziilor tehnice periodice pentru mijloacele de transport;
 - Evidența accidentelor de circulație, documentele de cercetare administrativă a accidentelor de circulație, precum și notele informative transmise consiliului județean sau Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” în cazul accidentelor grave de circulație;
 - Alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare;
- v) Să furnizeze autorității administrației publice locale, respectiv autorităților de reglementare competente conform legii, informațiile solicitate și să asigure accesul la documentațiile și la actele individuale pe baza cărora prestează serviciul, necesare verificării și evaluării modului de prestare a serviciului;
- w) Să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile aduse din culpă, conform prevederilor legale și/sau contractuale, dacă acestea nu sunt acoperite prin polițe de asigurare;
- x) Să asigure finanțarea pregătirii profesionale și efectuarea examinărilor medicale și psihologice ale propriilor angajați;
- y) Să pună în aplicare metode performante de management, care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale impuse de normele legale în vigoare privind achizițiile de lucrări sau bunuri;
- z) Să gestioneze serviciul public pe criterii de competitivitate și eficiență economică;
- aa) Să promoveze dezvoltarea, modernizarea și exploatarea eficientă a bazei tehnico-materiale aferente serviciului prestat.

Art. 28

Au calitatea de utilizatori beneficiarii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, persoane fizice sau juridice.

Art. 29

(1) Principalele drepturi ale utilizatorilor sunt următoarele:



- a. Să beneficieze, liber și nediscriminatoriu, de serviciul de transport public local, ceea ce trebuie să se prevadă expres în regulamentul serviciului de transport public local, aprobat de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”;
 - b. Să aibă acces la informațiile publice cu privire la serviciul de transport public local. Autoritățile administrației publice locale au obligația de a comunica informații cu privire la indicatorii de calitate ai serviciului, la structura tarifară și la clauzele contractuale care sunt de interes public;
 - c. Să le fie aduse la cunoștință hotărârile Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” cu privire la transportul public local;
 - d. Să conteste hotărârile Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, în vederea prevenirii sau reparării unui prejudiciu direct ori indirect provocat de acestea, în condițiile legii;
 - e. Să solicite și să primească, în condițiile legii, despăgubiri sau compensații pentru daunele provocate lor de operatorii de transport rutier sau de transportatorii autorizați, prin nerespectarea obligațiilor asumate prin contractele de atribuire a gestiunii;
 - f. Să sesizeze autorităților administrației publice locale orice deficiențe constatate în efectuarea serviciilor de transport public local și să facă propuneri vizând înlăturarea acestora;
 - g. Să renunțe, în condițiile legii, la serviciile contractate;
 - h. Să fie consultați, direct sau prin intermediul unor organizații neguvernamentale reprezentative, în procesul de elaborare și adoptare a deciziilor, strategiilor și reglementărilor privind serviciul de transport public local;
- (2) Anumite categorii de utilizatori, persoane fizice, beneficiază, în condițiile legii, de facilități pentru plata serviciului de transport public local.

Art. 30

Principalele obligații ale utilizatorilor sunt următoarele:

- a) Să dețină legitimații de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege și/sau prin hotărâri ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”;
- b) Să achite costul legitimațiilor de călătorie valabile pentru călătoriile pe care le efectuează, conform tarifelor menționate lizibil pe acestea;
- c) Să achite, în termenele stabilite, contravaloarea serviciului furnizat/prestat pe baza contractelor;
- d) Să nu aducă prejudicii bunurilor sistemelor de transport din domeniul public sau privat;
- e) Să aibă un comportament civilizat în raport cu personalul prestatorilor de servicii, precum și cu ceilalți utilizatori.



- f) Să prezinte agenților constatatori și/sau organelor de control, în cazul în care acestea constată săvârșirea unei contravenții, documentele de identificare personală, respectiv buletinul sau cartea de identitate sau alte documente prin care se pot identifica, în caz contrar urmând a se deplasa împreună cu organul de control la autoritățile competente, pentru identificare.

Art. 31

Principalele obligații ale utilizatorilor sunt următoarele:

- a) Să dețină legitimații de călătorie valabile sau alte documente de transport stabilite prin lege;
- b) Să achite costul legitimațiilor de călătorie valabile pentru călătoriile pe care le efectuează, conform tarifelor menționate lizibil pe acestea;
- c) Să achite, în termenele stabilite, contravaloarea serviciului furnizat/prestat pe baza contractelor;
- d) Să nu aducă prejudicii bunurilor sistemelor de transport din domeniul public sau privat;
- e) Să aibă un comportament civilizat în raport cu personalul prestatorilor de servicii, precum și cu ceilalți utilizatori.

Capitolul IV – Indicatori de performanță

Art. 32

(1) Indicatorii de performanță privind efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate sunt următorii:

1. Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație;
2. Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore;
3. Numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la pct. 1 și 2;
4. Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație;
5. Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
 - i. Numărul de reclamații justificate;
 - ii. Numărul de reclamații rezolvate;
 - iii. Numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale;
6. Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație;
7. Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători;

- 
8. Despăgubirile plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului;
 9. Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale;
 10. Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/ transportatorului autorizat.
- (2) În efectuarea serviciului de transport public local se vor respecta indicatorii de performanță prevăzuți în prezentul Regulament.
 - (3) Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” poate aproba și alți indicatori de performanță în efectuarea serviciului de transport public local, pe baza unor studii de necesitate și oportunitate în care se va ține seama de necesitățile comunităților locale, nivelul de dezvoltare a infrastructurii tehnico-edilitare, precum și de cerințele reglementărilor legale în vigoare din domeniul transporturilor rutiere.
 - (4) Indicatorii de performanță se stabilesc cu respectarea prevederilor regulamentului-cadru.

Art. 33

- (1) Indicatorii de performanță pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate efectuat pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” sunt prezentați în Anexa nr. 5.
- (2) Indicatorii de performanță ce trebuie respectați de Operator și monitorizați de Entitatea Contractantă sunt prezentați în Anexa 5 din Regulament. Aceștia sunt raportați trimestrial de către Operator, până la data de 25 a lunii următoare trimestrului încheiat, și sunt evaluați trimestrial de către Entitatea Contractantă. Rezultatul evaluării indicatorilor este notificat Operatorului în termen de 5 zile de la raportare.
- (3) Nerespectarea indicatorilor de performanță de către Operator duce la aplicarea de penalități, în conformitate cu Anexa 5 din Regulament.
- (4) În cazul neîndeplinirii indicatorilor de performanță de către Operator, Entitatea Contractantă va stabili în sarcina acestuia un plan de măsuri pentru îndeplinirea indicatorilor, în termen de 30 de zile de la notificarea prevăzută la aliniatul 2. Operatorul are obligația implementării acestuia în termen de 2 luni de la primirea acestuia.

Capitolul V – Răspunderi și sancțiuni

Art. 34

- (1) Încălcarea dispozițiilor prezentului regulament atrage răspunderea disciplinară, patrimonială, civilă, contravențională sau penală, după caz, în condițiile Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, ale Legii nr. 92/2007 a serviciilor



de transport public local, precum și ale actelor normative din domeniul transporturilor rutiere.

(2) Constituie contravenție în domeniul transportului public local de călători efectuat pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, dacă nu a fost săvârșită în astfel de condiții încât să constituie infracțiune, potrivit Codului Penal, și se sancționează cu amendă următoarele fapte ale operatorilor de transport/transportatorilor autorizați pentru prestarea serviciului de transport public local:

- i. Utilizarea altor mijloace auto de transport de călători decât cele stabilite prin contractul de delegare a gestiunii serviciului și caietul de sarcini, cu amendă de la 500 lei la 1.500 lei
- ii. Nerespectarea condițiilor tarifare stabilite prin hotărârea adunării generale a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, cu amendă de la 1.500 lei la 2.500 lei;
- iii. Utilizarea altor tipuri de legitimații de călătorie decât a celor stabilite prin contractul de delegare a gestiunii serviciului, cu amendă de la 1000 lei la 2000 lei;
- iv. Neoprirea în stațiile prevăzute, cu amendă de la 500 lei la 1.000 lei;
- v. Nerespectarea prevederilor privind desfășurarea transportului în condiții de siguranță, confort și regularitate, cu amendă de la 500 lei la 1.000 lei;
- vi. Nerespectarea condițiilor de salubritate a mijloacelor de transport și a protejării mediului, cu amendă de la 500 lei la 1.000 lei;
- vii. Nerespectarea programului de vânzare a titlurilor de călătorie, cu amendă de la 300 lei la 500 lei;

(3) Constituie contravenție în domeniul transportului public local de călători efectuat pe raza unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, dacă nu a fost săvârșită în astfel de condiții încât să constituie infracțiune, potrivit Codului Penal, și se sancționează cu amendă următoarele fapte săvârșite de călători, persoane fizice care călătoresc cu mijloacele de transport public de persoane:

- i. Călătorii care au un comportament necivilizat, se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei;
- ii. Călătorii care aduc prejudicii mijloacelor de transport, se sancționează cu amendă de la 100 lei la 500 lei.

(4) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac de către:

- i. Împuterniciții președintelui Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani” pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Ploiești și Comunei Ariceștii Rahtivani;
- ii. Împuterniciții primarilor unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani, pe raza administrativ-teritorială care intră în competența acestora.

Dispozițiile prezentului regulament se completează cu dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 36

Se instituie o suprataxa de 50 de lei, în funcție de unitatea administrativ teritorială membră a Asociației, care va fi achitată pe loc, pentru utilizatorii care nu respectă obligațiile prevăzute în art. 34 alin. (3) lit. a) și b) din prezentul regulament. În acest caz, organul de control nu va întocmi proces verbal de constatare a contravenției.

Art. 37

Suprataxa astfel instituită se face venit la operatorul de transport/transportatorul autorizat și va fi folosită pentru acoperirea cheltuielilor de întreținere și funcționare a parcului auto.

Capitolul VI – Dispoziții finale

Art. 38

Prezentul Regulament pentru efectuarea transportului public local intră în vigoare la data atribuirii în gestiune delegată a serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, prin încheierea Contractului de delegare al gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a localităților membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii Rahtivani”, respectiv Municipiul Ploiești și Comuna Ariceștii Rahtivani.

Art. 39

Prezentul regulament se completează cu prevederile:

- a) Legii nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local;
- b) O.G. nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare;
- c) Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
- d) Ordinul ANRSC nr. 207/2007 pentru aprobarea regulamentului cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local

Art. 40

Anexele 1, 2, 3, 4 și 5 fac parte integrantă din prezentul Regulament.

ENTITATEA CONTRACTANTĂ,
Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Ariceștii
Rahtivani”Gheorghe

OPERATOR,
S.C. TRANSPORT CĂLĂTORI
EXPRESS S.A PLOIEȘTI

Mihai Laurențiu Polițeanu

Călin-Daniel Zaharia

Anexa nr. 1 la Regulamentul Serviciului de transport public

Model de imprimat - Format A4 hârtie verde cu fond stema României

(față)

RO

ROMÂNIA

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ
„TRANSPORT PUBLIC PLOIEȘTI – ARICEȘTII
RAHTIVANI”**

LICENȚĂ DE TRASEU

SeriaNr. 0000

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate

Prezenta licență de traseu s-a eliberat operatorului de transport rutier:

S.C. _____

Sediul profesional _____, str. _____, nr. ____ județ _____

Valabilă de la data de _____ până la data de _____

Eliberată în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane nr.din data de

Emitent:

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Ariceștii

Data eliberării: _____
Rahtivani”

Semnătura și ștampila

.....
Operatorul de transport rutier poate efectua servicii de transport local de persoane pe traseul menționat pe verso numai cu autovehicule având capacitatea menționată în caietul de sarcini anexat și în conformitate cu acesta.



Traseul:

(verso)

Anexa nr. 2 la Regulamentul Serviciului de transport public

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
„Transport Public Ploiești – Aricești
Rahtivani”

Operatorul de transport rutier
.....

CAIET DE SARCINI AL LICENȚEI DE TRASEU

Seria Nr.

(Se înscriu seria și numărul licenței de traseu pentru curse regulate)

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate

A. Denumirea traseului

<i>Linia Lungimea traseului</i>	<i>Nr.de stație</i>	<i>Denumirea stației</i>			
<i>Zilele în care circulă</i>	<i>Intervalul de succedare a curselor</i>	<i>Nr. Mijloacelor de transport</i>	<i>Capacitatea (nr. locuri)</i>	<i>Plecări de la capetele de traseu</i>	
				<i>Prima</i>	<i>Ultima</i>

B. Amenajările și dotările autovehiculului:

.....
.....
.....

Operatorul de transport

.....

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE
INTERCOMUNITARĂ „TRANSPORT
PUBLIC PLOIEȘTI – ARICEȘTI
RAHTIVANI”**

.....

(semnătura și ștampila)

(semnătura și ștampila)

Anexa nr.3 la Regulamentul Serviciului de transport public

Lista cu tarife		
Nr. crt.	Explicații	Tarif (lei)
1	Eliberarea licenței de traseu/ copiei conforme după autorizația de transport pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate	100
2	Eliberarea autorizației de transport pentru serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate	100
3	Înlocuirea licenței de traseu/ copiei conforme după autorizația de transport pentru curse regulate ocazionată de schimbarea denumirii operatorului de transport sau a adresei sediului profesional al acestuia	100
4	Înlocuirea autorizației de transport pentru curse regulate ocazionată de schimbare denumirii operatorului de transport sau a adresei sediului profesional al acestuia	100
5	Eliberarea unui duplicat al copiei conforme după autorizația de transport sau al licenței de traseu ocazionată de pierderea, sustragerea sau deteriorarea celei eliberate anterior	100
6	Eliberarea unui duplicat al autorizației de transport ocazionată de pierderea, sustragerea sau deteriorarea celei eliberate anterior	100



Anexa nr. 4 la Regulamentul Serviciului de transport public

C E R E R E (model)

**pentru acordarea Autorizației de Transport / Copiei conforme
pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate**

Către,

**Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Transport Public Ploiești – Ariceștii
Rahtivani”**

Subsemnatul (nume și prenume), în calitate de (persoană desemnată
etc.) la (denumirea persoanei juridice), cu sediul în țara,
localitatea, str. nr., bl., sc., et., ap., județul
....., telefon, fax, înmatriculată la Registrul Comerțului cu
nr. J...../...../....., CUI, cont, deschis la Banca
....., Sucursala,

**Vă solicit acordarea AUTORIZAȚIEI DE TRANSPORT / COPIEI CONFORME pentru
efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.**

Anexez prezentei următoarele acte:

*Cunoscând că declarațiile inexacte sunt pedepsite conform legii, declar pe propria răspundere că
datele menționate mai sus sunt adevărate și că toate copiile documentelor depuse în vederea
acordării autorizației de transport sunt efectuate după documentele originale deținute.*

Data _____

Semnătura (ștampila)

.....

Anexa nr.5 la Regulamentul Serviciului de transport public

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ PENTRU SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DE PERSOANE PRIN CURSE REGULATE

N r. C r t.	Indicatori		Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mo d	Parametru			Pon der e crit riu	Valori ale param etrilor, calcula te pe baza raport ului operat orului	Valori de calcul malus	Inc alc are maj ora	Retinere din garantia pe trimestru (G) de:
												Garantie (G)
					U. M. .	Nivel acceptat, fara penaliza ri	Nivel maxim permis					1,547.33 Lei
0	1		2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau 6	10	11=(9/6)*7* G
1	Curse anulate sau neregulate		(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) x 100	aut ob uz	%	5	10	8.00 %	0	0		0
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore		Σ (lungimea traseelor anulate x zile de anulare)/ lungimea totala a traseului x 365	aut ob uz	%	0.2	1	5.00 %	0	0		0
3	Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2		Numarul de pasageri afectati de situatiile de la punctele 1 si 2	aut ob uz	N r.	1000	2000	12.0 0%	0	0		0
4	Respectarea Planului de Servicii		(Σ parc planificat - Σ parc utilizat) / (Σ parc planificat) x 100	aut ob uz	%	5	10	5.00 %	0	0		0
5	Plang eri de la pasag eri	Plangeri fundamentate	Nr. Plangeri fundamentate inregistrate	toa te	N r.	5	100	6.00 %	0	0		0
		Plangeri rezolvate	Nr. Plangeri fundamentate rezolvate in termen legal	toa te	N r.	3	94	6.00 %	0	0		0

		Plangeri nerezolvate	Nr. Plangeri fundamentate nerezolvate in termen legal	toate	Nr.	2	6	8.00 %	0	0		0
6	Protecia mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 3 si EURO 4	Numar vehicule care nu respecta normele Euro 3 si Euro 4 raportat la numarul de vehicule impus in Programul de Transport	autobuz	%	7	3	9.00 %	0	0	DA	0
7	Vehicule	Cerinte de confort	Numarul vehiculelor neincadrate in clasele I, II sau III de confort/ numarul total de vehicule incluse in Programul de Transport	autobuz	%	10	50	8.00 %	0	0		0
8	Penalitati platite		Quantumul penalitatilor platite de catre operatorul de transport/ transportatorul autorizat, pentru nerespectarea standardelor de transport de calitate si mediu	toate	le	5000	10000	8.00 %	0	0		0
9	Respectarea prevederilor legale		Numarul abaterilor constatate si sanctionate de personalul imputernicit	toate	No.	20	100	12.00 %	0	0		0
10	Accidente de trafic		Numarul accidentelor in trafic din vina personalului propriu al Operatorului	toate	No.	5	30	6.00 %	0	0		0
11	Indicele de Satisfactie a Pasagerilor		Respectarea nivelului minim impus	toate	No.	7.5	7	12.00 %	6	0		0
Total pondere criterii								100.00 %	TOTAL	Incalcari majore	0	



ANEXA NR. 5 LA

HCL NR.



NR_CRT	DENUMIRE	NR_INVE NTAR	VALOARE_DE_I NVENTAR
1	Autobuz Electric SOR EBN 9,5M	100	2.618.328,44
2	Autobuz Electric SOR EBN 9,5M	87	2.618.328,44
3	Autobuz Electric SOR EBN 9,5M	96	2.618.328,44
4	Autobuz Electric SOR EBN 9,5M	97	2.618.328,44
5	Autobuz Electric SOR EBN 9,5M	99	2.618.328,44

13.091.642,20

NR_CRT	DENUMIRE	NR_INVE NTAR	VALOARE_DE_I NVENTAR
1	Statie incarcare lenta DC S60 seria 3C380100060KW2024020834	2189	118.949,05
2	Statie incarcare lenta DC S60 seria 3C380100060K2024090845	2196	118.949,05
3	Statie incarcare lenta DC S60 seria 3C380100060KW2024020235	2197	118.949,05
4	Statie incarcare lenta DC S60 seria 3C380100060K2024090838	2198	118.949,05
5	Statie incarcare lenta DC S60 seria 3C380100060K2024090830	2199	118.949,05

594.745,25

Serviciului Financiar, Contabilitate, Buget și Împrumuturi