

ANEXA NR. 1. Programul de transport

Traseu:

Principalele străzi: DN17C –DC32–DJ 173B

Capăt1: DN17C (în fața Căminului cultural Dumitra)

Capăt 2: DJ173B (În fața Structurii Târpiu a Școlii gimnaziale Dumitra)

Lungimea traseului este de aprox. 12 km.

Traseu	Lungime traseu (km)	Timp estimat (minute)	Frecvență vârf (minute)	Frecvență weekend (minute)	Vehicule vârf	Plecări/zi L-V
1	12	50	120	180	1	6

Lungime microbuz (metri)	Capacitate microbuz (nr. persoane)	Oră de vârf (călători/oră-sens)	Oră de repaos (călători/cursă-sens)	Zi lucrătoare (călători/zi-sens)
7,6m	22	22	8	60

ANEXA 1.A PROGRAMUL DE TRANSPORT AL OPERATORULUI

TOTAL KM ANUAL PLANIFICAȚI		
Anul 2026-2027		
Total km planificați:	9236	KM

DENUMIREA LINIEI	Nr. km prestați în zile lucrătoare/an	Nr. km prestați/an
LINIA 1	9236	9236

Comuna Dumitra

TRASEUL NR 1 (3 stații)		
Nr. crt.	DENUMIRE STAȚIE	AMPLASAMENT
Sensul de parcurs		
1		DN17C (în fața căminului cultural Dumitra)

2		DN17C - Intersecție cu DC 32, proximitate Structura Cepară a școlii gimnaziale Dumitra
3		DJ 173B Structura Târpiu a școlii gimnaziale Dumitra

ANEXA NR. 2. Inventarul bunurilor utilizate de Operator în realizarea serviciului de transport public local de călători

Lista mijloace fixe

Gestiune: SPTLP Dumitra

Nr crt	Denumire	Nr inventar	Clasificare	Data	Valoare	Data ultimei reev.
				intrare		
1	MICROBUZ M3	314	2.3.2.1.3.1	20.08.2025	1461539.64	_____

Gestiune : SPTLP Dumitra

Nr crt	Denumire	Nr inventar	Clasificare	Data	Valoare	Data ultimei reev.
				intrare		
1	STAȚIE DE ÎNCĂRCARE	316	2.3.2.1.3.1.	20.08.2025	12100.00	_____

ANEXA NR. 3. Programul de investiții

ANEXA 3.1. – Programul de investiții a operatorului

Nr. crt	Denumire proiect	Descriere proiect
-	-	-

ANEXA 3.2. – Programul de investiții al UAT-DUMITRA

Nr. crt	Denumire proiect	Descriere proiect

ANEXA NR. 4. Mijloace de transport

ANEXA 4.1 – Cerințe Standard pentru Mijloace de Transport

Principii Generale

1. **Obiectivul Anexei:** Principalul obiectiv al prezentei Anexe este de a stabili cerințe comune specifice pentru mijloacele de transport care vor fi utilizate pentru prestarea Serviciilor de Transport.
2. **Conformitate:** Toate Mijloacele de Transport utilizate pentru prestarea Serviciilor de Transport trebuie să fie conforme cerințelor standard privind "tipul" și "categoria". Conformitatea acestora va fi verificată pe baza documentelor emise de autoritățile competente.
3. **Protecția Mediului:** Pentru a asigura protecția mediului, emisiile poluante de noxe ale Mijloacelor de Transport utilizate pentru prestarea Serviciilor de Transport trebuie să fie în limitele stabilite de legislația în vigoare pentru tipurile respective de motoare și carburanți.

Cerințe Generale pentru Autobuze

1. **Stare Interioară și Exterioară:** Starea interioară și exterioară a mijloacelor de transport prin care se prestează servicii în temeiul prezentului Contract trebuie să fie permanent conformă cu cerințele stabilite de legislație.
2. **Întreținere și Reparare:** Toate dispozitivele instalate în mijloacele de transport trebuie să fie păstrate și reparate astfel încât toate mijloacele de transport să poată fi utilizate în permanență.
3. **Publicitate:** Operatorul are dreptul să amenajeze zone publicitare atât în interiorul cât și în exteriorul mijloacelor de transport, de comun acord cu Entitatea Contractantă. Publicitatea nu va afecta vizibilitatea sau lizibilitatea numerelor traseelor, semnelor cu destinația, logo-ului și nu va acoperi geamurile, pentru a nu împiedica vizibilitatea spre exterior. Colantarea mijloacelor de transport se va face conform prevederilor legale în domeniu.
4. **Curățenie și Siguranță:** În fiecare cursă programată, mijloacele de transport trebuie să fie curate, fără suprafețe alunecoase, deteriorate sau periculoase, inclusiv scaunele și armăturile.
5. **Cerințe Tehnice:** Mijloacele de transport în exploatare trebuie să îndeplinească cerințele tehnice obligatorii privind siguranța și protecția mediului stipulate de legislația în vigoare.

Cerințe Specifice pentru Autobuze

1. **Tipul Autobuzelor:** Autobuzele utilizate de către Operator la prestarea serviciului vor fi de tip autobuz urban, conform legislației românești în vigoare.
2. **Echipare:** Autobuzele aflate în dotare la momentul semnării contractului vor fi echipate cu motoare minim EURO 3.
3. **Standard de Emisii:** Autobuzele ce vor fi achiziționate vor trebui să fie conforme cel puțin cu standardul de emisii pentru prima înmatriculare în vigoare la data achiziției, conform Ordinului nr. 1.144/2005, cu modificările și completările ulterioare.
4. **Iluminat:** Toate corpurile de iluminat din vehicul trebuie să fie funcționale la ieșirea în traseu.

ANEXA 4.2. Lista mijloacelor de transport utilizate de către operator în prestarea serviciului de transport public local de călători

Parc auto proprietate Comuna Dumitra aflate în exploatare

Nr crt.	Marca autobuz	Nr. Bucăți	Anul fabricației	Capacitate	Norma poluare	Tip achiziție
1	Helve	1	2025	22+1	Electric	PNRR

- Parc auto proprietate Comuna Dumitra
 - Total mijloace de transport : 1 bucata

NOTĂ*

Anexa se va completa cu autobuzele date în administrare de Entitatea Contractantă până la semnarea contractului – dacă este cazul.

ANEXA NR. 5. Taxe de călătorie

Anexa 5.1. Lista cu Taxe de călătorie – Grila taxare integrată

Noile Taxe propuse a intra in vigoare odată cu semnarea noului contract sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Titlu de călătorie		Taxă (lei cu TVA)	Valabilitate	
			Durată	Trasee acoperite
1	Bilet -o călătorie	2	60 minute/călătorie	Toate liniile din comuna Dumitra
2	Pachet -2 călătorii	4	60 minute/călătorie	
3	Bilet achiziționat de la șofer-o călătorie	2	60 minute/călătorie	
4	Pachet achiziționat de la șofer-2 călătorii	4	60 minute/călătorie	
5	Abonament 1 zi PASS	6	1 zi	
6	Abonament lunar	40	1 lună	
7	Abonament anual	400	1 an	

Anexa 5.2. Modalitatea de stabilire, modificare sau ajustare a taxelor de călătorie

Modificarea/Ajustarea Taxelor de Călătorie

I. Stabilirea Taxelor de Călătorie

1. **Politica Taxare:** Taxele aprobate prin hotărârea de consiliu local. Politica de taxare îmbină criterii comerciale (avantajarea cumpărării în avans față de momentul utilizării, al unor titluri de călătorie multiple) și criterii sociale (dirijarea preponderentă a taxelor către grupuri defavorizate sau cu nevoi speciale).
2. **Principii de Finanțare:** Principiile de finanțare a serviciului public de transport sunt următoarele:
 - Autoritatea care impune limitări de Taxe față de calculele recunoscute trebuie să asigure diferența prin compensație.
 - Elemente de protecție socială nu pot fi puse în sarcina Operatorului.
 - Operarea sub rigorile unui Contract de servicii publice impune abandonarea considerării paușale a sarcinii de transport generată de călătorii cu facilități de taxare și utilizarea unor metode de apreciere obiectivă și precisă.
3. **Relația Efect-Cauză:** Relația efect-cauză este de la COSTURI la TAXE (prețuri de vânzare). Atât în etapa de semnare a contractului, cât și în mecanismul stabilit pentru ajustări ulterioare, costurile, împreună cu impunerile politice și sociale, determină taxele. Taxele influențează încasările și nivelul total al compensației. Această influență nu este întotdeauna simplă și directă; o majorare neinspirată a taxelor poate genera, cel puțin într-o primă etapă, pierderi în încasări prin reducerea numărului de utilizatori și/sau accentuarea fraudei.

II. Ajustarea sau Modificarea Taxelor de Călătorie

1. **Procedura de Ajustare:** Ajustarea sau modificarea taxelor de călătorie pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate se realizează conform prevederilor Ordinului ANRSC nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea taxelor pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate, la cererea operatorilor de transport public local de călători prin curse regulate.
 2. **Documente Necesare:** Ajustarea taxelor se bazează pe următoarele documente:
 - Cererea operatorului de transport public local de călători.
 - Alte documente justificative, conform cerințelor legale.
 3. **Hotărâri Consiliului Local:** Taxele pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate pot fi ajustate periodic prin Hotărâri ale Consiliului Local, în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei ajustări.
-

Anexa 5.3. Lista punctelor de vânzare a titlurilor de călătorie

Nr crt	Adresa Punctului de Vanzare - case de bilete	Program de lucru
1.	Primărie	L – V 8.00 – 16.00

- Călătorii din UAT Dumitra, vor putea achiziționa bilete de la conducatorul auto. Abonamentele se vor încheia doar în punctul de vânzare a titlurilor de călătorie din Dumitra.

ANEXA NR. 6. Diferențe de taxă

ANEXA 6.1. Categoriile de pasageri care beneficiază de gratuități și reduceri la transportul în comun

Nr. crt.	Categoria sociala / Tipul de protecție sociala	Perioada	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)	Nivelul protecției sociale acordate (lei/ unitate)	Legislația în vigoare care reglementează protecția sociala
1. COMUNA DUMITRA					
1	Veterani, invalidi și văduve de război	Călătorii / Lunar	100%	40	Legea 44/1994, actualizată
2	Foști deținuți politici, deportați	Călătorii / Lunar	100%	40	Decretul Lege nr. 118/1990, actualizată
3	Persoane persecutate politic, detașamente muncă forțată	Călătorii / Lunar	100%	40	Legea 189/2000 (cu modificările și completările ulterioare)
4	Eroii revoluției și urmașii acestora	Călătorii / Lunar	100%	40	Legea nr. 341/2004, actualizată
5	Elevi din învățământul preuniversitar	Călătorii / Lunar	100%	40	Legea nr.1/2011, cu modificările și completările ulterioare
6	Studenți	Călătorii / Lunar	100%	40	
7	Pensionari	Călătorii / Lunar	50%	20	
9	Persoane cu dizabilități și	Călătorii / Lunar	100 % - cu însoțitor	80	Legea nr. 448/2006
10	însoțitori și nevăzători	Călătorii / Lunar	100 % - fără însoțitor	40	
11	Donatori de sânge	Călătorii / Lunar	50%	20	Legea nr. 282/2005

ANEXA 6.2. Modul de acordare a diferențelor de taxă

Modul de acordare a diferențelor de taxă este cel stabilit prin Hotărârea Consiliului Local Nr. *** în temeiul legislației în vigoare, pentru fiecare categorie în parte și este după cum urmează:

Nr. crt.	Categoria sociala / Tipul de protecție sociala	Perioada	Taxă aprobat - lei	Reducerea oferită - lei	Modalitatea de acordare a protecției sociale (procentul de reducere)
1. COMUNA DUMITRA					
1	Veterani, invalizi și văduve de război	Călătorii / Lunar	40	40	100%
2	Foști deținuți politici, deportați	Călătorii / Lunar	40	40	100%
3	Persoane persecutate politic, detașamente muncă forțată	Călătorii / Lunar	40	40	100%
4	Eroii revoluției și urmașii acestora	Călătorii / Lunar	40	40	100%
5	Elevi din învățământul preuniversitar	Călătorii / Lunar	40	40	100%
6	Studenti	Călătorii / Lunar	40	40	100%
7	Pensionari	Călătorii / Lunar	40	20	50%
8	Persoane cu dizabilități și însoțitori și nevăzători - cu însoțitor	Călătorii / Lunar	80	80	100%
9	Persoane cu dizabilități și însoțitori și nevăzători - fără însoțitor	Călătorii / Lunar	40	40	100%
10	Donatori de sânge	Călătorii / Lunar	40	20	50%

Operatorul va elibera titluri de călătorie pentru fiecare categorie care beneficiază de gratuități, în baza documentelor legale justificative pentru fiecare categorie. Se vor pune la dispoziție documente justificative în baza contractului de alocare a încasărilor din tichete.

Decontarea se va realiza pe baza numărului de călătorii lunare, dar nu mai mult decât contravaloarea unui abonament lunar.

ANEXA 6.3. Fundamentarea anuală a diferențelor de taxă pentru protecția socială

Nr. crt.	Categoria sociala / Tipul de protecție sociala	Număr estimat de unități	Nivelul protecției sociale acordate (lei/unitate)	Nr. Luni	Sume totale - Lei	Document justificativ necesar
1. COMUNA DUMITRA						
1	Veterani, invalizi și văduve de război					Factura lunara catre Comuna Dumitra
2	Foști deținuți politici, deportați					
3	Persoane persecutate politic, detașamente muncă forțată					
4	Eroii revoluției și urmașii acestora					
5	Elevi din învățământul preuniversitar					
6	Pensionari					
7	Persoane cu dizabilități și însoțitori și nevăzători - cu însoțitor					
8	Persoane cu dizabilități și însoțitori și nevăzători - fără însoțitor					
9	Donatori de sânge					
Total suma cu TVA		X	X	X		

ANEXA NR. 7. Modelele formularelor de decont pentru plata compensației

Anexa 7.1 Raport Lunar de Constatăre

Concept	Valoare
Luna: (...) Anul (...)	Luna curentă
(Km)Număr total de vehicul*kilometri efectuați (calculați conform Anexei 13)	
Autobuz	
(c unitar) Cost unitar per kilometru	
Autobuz	
(Ch) Cheltuieli Totale pentru PSO (Veh*Km efectuați x c unitar pe Km)	
Autobuz	
(Pr) Profit rezonabil (...% la total cheltuieli pentru Planul de Transport PSO)	
(V) Total venituri lunare pentru servicii de transport public	
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	
(C) Total Compensație anuală planificată, din care:	
Compensație ca diferențe de taxă cuvenite operatorului	

*valori în RON, fără TVA.

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

Anexa 7.2 Raport Anual de Constatare

Calculul compensației pentru prestarea serviciilor de transport public pentru anul

Concept	Valoare
Anul	
(Km) Număr total de vehicul*kilometru	
Autobuze	
(c unitar) Cost unitar per kilometru	
Autobuze	
(C1) TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ FACTURATĂ (pe baza calculului lunar din Anexa 10)	
Venituri din servicii de transport public din:	
Venituri din vânzări de titluri de călătorie	
Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	
(I) TOTAL VENITURI AUDITATE	
Costuri asociate realizării Planului de Transport PSO, 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 aferente activităților de implementare a investițiilor autorității contractante	
(II) TOTAL CHELTUIELI AUDITATE asociate realizării Planului de Transport PSO	
(III) (Pr) Profit rezonabil	
(C2) TOTAL COMPENSAȚIE ANUALĂ (pe baza costurilor si veniturilor înregistrate în contabilitatea de gestiune și auditate)	
(Efectul Financiar Net)	
(II –I) + III	
Din care Compensație ca diferențe de taxă cuvenite operatorului	
COMPENSAȚIA ANUALĂ MAXIMĂ	
Valoarea minimă dintre C1 și C2= valoarea maximă anuală a Compensației	
DIFERENȚA CARE VA FI PLĂTITĂ DE CĂTRE OPERATOR Autorității Contractante (dacă C1 > C2)	

ANEXA NR. 8. Costuri eligibile incluse în calculul decontării PSO. Cerințe privind contabilitatea de gestiune separată

Fundamentarea costului unitar/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate se face pe baza consumurilor normate de combustibili, de lubrifianți, a cheltuielilor de întreținere-reparații și dotare cu piese de schimb, a cheltuielilor cu munca vie, precum și pe baza celorlalte elemente de cheltuieli prevăzute în Anexa la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).

În cazul în care operatorul desfășoară și alte activități, cota de cheltuieli indirecte provenită din acestea, precum și cota de cheltuieli generale ale societății se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proporțional cu ponderea acestui element în total cheltuieli. Aceste cheltuieli vor fi evidențiate în anexe separate. Pentru aceste cheltuieli se precizează cheia de repartizare a acestora pe fiecare activitate.

Metodologia de alocare a costurilor indirecte și administrative se va aproba de către autoritatea contractantă. Auditul anual tehnico-economic va face propuneri autorității contractante privind adoptarea unei metode de gestiune și alocare a costurilor mai potrivită, în vederea creșterii eficienței operatorului.

Operatorul poate desfășura și alte activități de transport sau activități care au legătură cu serviciul de transport public local în următoarele condiții:

- Activitățile sunt aprobate de Autoritatea Contractantă
- Activitățile respecta legislația respectivului domeniu de activitate
- Activitățile respective își acoperă în întregime costurile din veniturile colectate
- Activitățile nu afectează în niciun fel prestarea serviciului de transport public local
- Activitățile respectă concurența

Toate înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să se poată demonstra verificarea calculului cheltuielilor de transport și a compensației pentru obligația de serviciu public și condiția de la punctual al treilea anterior pentru alte activități.

Costurile privind ineficiența conducerii afacerii, precum deprecieri, provizioane, penalități sau amenzi, precum și alte cheltuieli neprevăzute precum bonusuri acordate directorilor nu vor fi alocate serviciilor PSO (Obligației de serviciu public).

Operatorul va ține contabilitate separată pentru activitățile și serviciile care fac obiectul desfășurării contractului de servicii de transport public local, precum și pentru alte activități și servicii care generează costuri sau venituri indirecte și nu sunt asociate serviciului de transport, în funcție de legile contabile și fiscale în vigoare.

Principiile privind evidența contabilă separată pentru costurile eligibile înregistrate sunt:

A. Principiile privind conceptul costului total alocat, în care costul total aferent desfășurării unui anumit tip de serviciu sau realizării unui singur produs este atribuit acelui serviciu sau produs.

Astfel, costurile totale alocate ale obligației de serviciu public a operatorului trebuie să includă următoarele:

1. Costurile directe cu personalul, de amortizare, de resurse materiale și servicii efectuate de terți care au legătură cu Serviciul de transport public local, inclusiv serviciul datoriei societății, folosite exclusiv pentru îndeplinirea Obligației de serviciu public
2. O cotă proporțională din costurile indirecte, incluzând costurile tehnice și administrative cu personalul, de capital și resurse materiale.

Ca și exemple de chei de alocare, defalcarea pe moduri și pe activități TP/non TP a unor cheltuieli pentru care înregistrarea primară diferențiată nu este posibilă se poate face după următorul model:

- Cheltuielile de exploatare (întreținere, amortismente, utilități) generate de elementele comune de infrastructură (substații electrice, depouri, etc) se repartizează pe moduri direct proporțional cu parcul de vehicule în exploatare.

- Cheltuielile administrative și cele pentru servicii-suport (structura de conducere, contabilitate, personal, IT, etc), proporțional cu produsul număr personal x parc de vehicule în exploatare.

- Defalcarea cheltuielilor administrative și a celor pentru servicii-suport între activitățile eligibile și cele ne-eligibile pentru compensații, direct proporțional cu cifrele de afaceri ale celor două categorii de activități.

B. Toate costurile legate de desfășurarea serviciilor din afara PSO vor fi alocate doar acelor servicii, precum și o cotă proporțională din costurile fixe comune ale operatorului, astfel încât nicio subvenție încrucișată sau supracompensare să nu fie produsă.

C. Toate costurile și veniturile provenind din și pentru activitățile comerciale de exploatare trebuie bazate pe rezultatele financiare oficiale ale operatorului și nicio reevaluare a activelor în scopul planificării afacerii nu va fi introdusă.

D. Modelul nu include deprecieri, amenzi, penalități, provizioane, bonusuri acordate directorilor sau orice alte venituri și costuri neprevăzute, apărute în urma ineficienței sau eficienței conducerii Operatorului.

Evidența contabilă se va organiza pe analitice distincte ale conturilor pe fiecare mod de transport și pe alte activități.

Toate veniturile, costurile, Taxele și prețurile vor fi calculate în RON, fără TVA, cu excepția cazurilor unde se specifică altfel.

În gestiunea costurilor pe activități se vor aplica prevederile Ordinului nr. 1.802 din 29 decembrie 2014 pentru aprobarea Reglementărilor contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate.

Cu 60 zile înainte de încheierea situațiilor financiare anuale, Operatorul va solicita aprobarea Autorității Contractante privind procedurile de alocare a costurilor indirecte pe activități.

Raportare

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

Raportul anual trebuie să conțină următoarele rapoarte specifice:

- Bilanțul contabil și anexele la acesta
- Raportul de gestiune al administratorilor
- Raportul auditorului ce a efectuat auditul tehnico-economic
- Raportul privind inventarierea patrimoniului
- Raportul privind realizarea investițiilor prevăzute în anexele la contract
- Situația veniturilor
- Situația amortizării
- Situația costurilor directe
- Situația costurilor indirecte
- Numarul angajaților și costurile de muncă
- Investiții făcute de Operator în numele Autorității Contractante

În cazul efectuării de către Operator a operațiunilor aferente investițiilor care sunt în sarcina Autorității Contractante în conformitate cu anexa 3.2 și cele în care beneficiază de asistență financiară nerambursabilă din partea UE și din surse IFI, anexa va fi adaptată în baza prevederilor Acordului de Finanțare / Împrumut / etc. și în baza Ordonanței Guvernului nr. 198/2005 privind crearea, furnizarea și utilizarea Fondului de Întreținere, înlocuirea și dezvoltarea proiectelor de dezvoltare a infrastructurii serviciilor publice care beneficiază de finanțare din partea UE.

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

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

ANEXA NR. 9. Calculul, modificarea și indexarea costului unitar / km

Anexa 9.1 Metodologia de calcul și modificare a costului unitar / kilometru

Costul unitar / kilometru parcurs este prețul pentru serviciul de transport furnizat, calculat pe baza costurilor eligibile ale serviciului de transport al operatorului, prezăvute în Anexa 8. Atunci când se stabilește costul unitar / km, trebuie să fie urmate toate principiile cu privire la alocarea costurilor din Anexa 8. Calculul se va face separat pentru autobuzele urbane și cele periurbane.

Toate costurile și veniturile astfel înregistrate din datele analitice și alte activități sunt introduse în situațiile financiare anuale ale operatorului.

Tabel . Calculul costului / km sintetizat

INDICATOR	An 1
Nr. Veh*km parcursi	
Costul eligibil total anual	
Costul unitar / veh *km	
Cheltuieli totale transport public (lei fără TVA) din care:	
1. Cheltuieli materiale	
1.1 Materiale, piese de schimb, obiecte de inventar	
1.2 Combustibil	
1.3 Energie, apă, gaze	
2. Cheltuieli privind serviciile executate de terți	
3. Cheltuieli cu impozite, taxe și vărsăminte asimilate	
4. Cheltuieli cu personalul	
4.1 Cheltuieli cu salariile	
4.2 Contractul de mandat	
4.3 Cheltuieli cu asig. și prot. Socială, fd. speciale și alte obligații legale	
5. Alte cheltuieli de exploatare	
6. Cheltuieli financiare	
7. TOTAL CHELTUIELI asociate realizării Programului de Transport, din care:	

Operatorul poate solicita modificarea costului unitar / km în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care unul sau mai multe dintre valorile de preț folosite la calculul costului / km, negociat / indexat depășesc anumite praguri sau dacă condițiile de exploatare s-au schimbat semnificativ, cu impact semnificativ asupra nivelului cheltuiilor.

Operatorul trebuie să prezinte Entității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, indicând motivele pentru modificarea solicitată a costului unitar / km. Entitatea Contractantă va examina propunerea operatorului în cel mult 15 zile de la data primirii acesteia și nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Entitatea Contractantă poate solicita scăderea Costului unitar /kilometru în cursul anului, în oricare dintre cazurile în care una sau mai multe nivele de preț folosite la calculul costului/km stabilit scad sub anumite praguri ca urmare a modificării condițiilor pieței ori dacă punerea în funcțiune a unor investiții duce la scăderea semnificativă a elementelor de cost (energie, combustibil, cheltuieli cu mentenanța și reparațiile, erducer de personal, automatizări etc).

Operatorul trebuie să prezinte Entității Contractante în 15 zile de la solicitarea Entității Contractante toate documentele relevante, datele și calculele, justificând nivelul de modificare a costului / kilometru. Entitatea Contractantă examinează propunerea Operatorului de modificare în 15 zile de la data primirii acesteia și Operatorul nu poate refuza nejustificat modificarea Contractului.

Modificarea costului /km se va realiza prin Act Adițional la Contract, în baza Raportului întocmit de Entitatea Contractantă, care să certifice noul nivel costului / km.

Anexa 9.2 Formula de indexare a costului unitar / kilometru

Costurile unitare /km (lei/km) pentru serviciile de transport public local, pentru autobuze urbane și/sau periurbane se pot ajusta periodic pe baza cererilor primite de la Operator, în baza cererii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei actualizări/ajustări/modificări.

Solicitarea ajustării poate fi realizată dacă indicele prețurilor de consum total față de nivelul existent la data precedentei actualizări/ajustări/modificări înregistrează o creștere 3 luni consecutiv.

Ajustarea costului/km se va realiza prin Act Adițional la Contract, în baza Raportului întocmit de Entitatea Contractantă care va certifica noul nivel al costului/km.

Ajustarea costului/km se va face prin Act Adițional la Contract.

FORMULA DE INDEXARE A COSTULUI/KM

$$c_{\text{unitar autobuz km, } n+i} = (c_{\text{unitar autobuz km, } i} - D_{\text{autobuz}}) \times I_{PC(n+i)} + D_{\text{autobuz}}$$

unde:

$c_{\text{unitar autobuz km, } n+i}$ este costul unitar/ km, pentru autobuze, ajustat [lei/km];

$c_{\text{unitar autobuz km, } i}$ este costul unitar/ km, pentru autobuze, în vigoare la data ajustării [lei/km];

D_{autobuz} este deprecierea (amortizarea) mijloacelor fixe, cuprinsa în calculul costului unitar/km în vigoare la data ajustării [lei/km];

I_{PCi} este inflația calculată pe baza nivelului ultimului Indice Total al Prețurilor de Consum publicat la momentul solicitării ajustării, raportat la nivelul Indicelui Total al Prețurilor de Consum existent la data precedentei ajustări.

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

Anexa 10.1 Indicatorii de performanță ai serviciului

Nr. Crt.	Indicatori	Descriere mod de calcul, pentru un trimestru	Mod	Parametru		Pondere criteriu	Valori ale parametrilor raportului operatorului	Valori de calcul malus	Incalcare majora	Retinere din garantie pe trimestru (G) de:	
				U.M.	Nivel acceptat, fara penalizare						
											Garantie (G)
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9=8 sau 6	10	11=(9/6)*7*G
1	Curse anulate sau neregulate din vina operatorului	(curse anulate sau neregulate/ total curse incluse in Programul de Transport) *100	autobuz	%	5	10	5,00%	0	0		
2	Trasee anulate pentru o perioada de mai mult de 24 de ore din vina operatorului	$\sum(\text{lungimea traseelor anulate} \times \text{zile de anulare}}) * 100 / \text{lungimea totală a traseelor cuprinse în programul de transport} * 90$	autobuz	%	0,2	1	2,00%	0	0		
3	Numărul de pasageri afectați de situațiile de la punctele 1 și 2 din vina operatorului	Numărul de pasageri afectați de situațiile de la punctele 1 și 2	autobuz	Nr./zi	50000	100000	6,00%	0	0		
4	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic, comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație	prin formulă se calculează nerespectarea planului de servicii pentru o zi: $\sum(\text{parc programat zi} - \text{parc maxim realizat zi}) / \text{parc programat zi} * 1(\text{zile}) * 100 / \text{nr. zile trim. Analizat}$	autobuz	%	5	10	4,00%	0	0		
5	Reclamații de la călători privind calitatea transportului	Reclamații fundamentate	(Znr. reclamații fundamentate înregistrate)/3	autobuz	Nr./luna	120	1000	1,00%	0	0	
		Reclamații rezolvate	(Znr. reclamații rezolvate)/3	autobuz	Nr./luna	100	850	1,00%	0	0	
		Reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termen legal	(Znr. reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termen legal)/3	autobuz	Nr./luna	20	150	1,00%	0	0	
6	Protecția mediului	Respectarea standardelor de poluare EURO 3 și EURO 4	autobuze	%	20	40	3,00%	0	0		
7	Vehicule	Vechimea medie a vehiculelor	Vechimea medie a vehiculelor	autobuz	ani	15	20	4,00%	0	0	
		Cerințe de confort: nr. veh. Parc circ. Zilnic care nu au podea cob.	$(\sum(\text{veh parc real n.} - \text{nr veh cu podea coborâtă din ziua n}) * 100 / \text{nr. veh. parc real n}) / \text{nr. zile n trim. analizat}$	toate	%	25	35	4,00%	0	0	
8	Despăgubiri plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu		Cuantumul despăgubirilor plătite de către operatorul de transport/transportatorul	toate	lei	5000	100.000	1,00%	0	0	
9	Numărul abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale		Nr. abaterilor constatate și sancționate de autoritățile competente/ 1 mil. km incluși în	toate	to/1mil.kr	20	100	5,00%	0	0	
10	Numărul accidentelor în trafic din vina personalului propriu al Operatorului raportat la fiecare mil. km incluși în programul de		(Numărul accidente/km realizați în trim.) *1 mil. km	autobuz	to/1mil.kr	10	30	2,00%	0	0	
11	Indicele de Satisfacție a Pasagerilor		Respectarea nivelului minim impus	%			3,00%	0	0		

Anexa 10.2 Modalitatea de calcul a indicatorilor de performanță ai serviciului

- 1) Indicatorii de performanță sunt calculați trimestrial în baza coloanei 2-*Descriere, Mod de calcul pentru un trimestru* care se aplică pe fiecare **componentă** a indicatorului prevăzută în coloana 3- *Mod*.
- 2) Respectarea indicatorului este evaluată pentru fiecare **componentă** a acestuia din coloana 3, fiecărei componente a indicatorului de performanță fiindu-i alocat un coeficient de importanță (*Pondere criteriu*), un prag sub care penalizarea nu se aplică (*Nivel acceptat, fără penalizări*) și un prag peste care se consideră încălcare majoră a performanței (*Nivel maxim permis*).
- 3) Excepție de la punctul 1- pentru *Indicatorii de minim* - valoarea considerată acceptată, fără penalizări este cea din coloana 6, iar valoarea aferentă nivelului maxim permis se găsește în coloana 5. Toate referirile ce urmează, în calculul pentru acești indicatori, vor ține seama de această prevedere.
- 4) Nerespectarea oricărei componente a indicatorilor de performanță (depășirea *nivelului acceptat fără penalizări*) de către Operator duce la aplicarea de penalități. Penalitățile vor fi reținute din garanția constituită conform Capitolului 10 din prezentul Contract.
- 5) **Valoarea de referință pentru calcul penalităților = (Costuri totale trimestru*1.07%)*25%**
- 6) **Penalitatea pentru o componentă a unui indicator de performanță se calculează astfel:**

a) Pentru valori ale indicatorilor de performanță realizați de Operator **sub pragul sub care penalizarea nu se aplică**, la coloanal 9- **valori de calcul malus** se completează cu **valoarea raportată de Operator**.
PENALITATEA ESTE 0.

b) Pentru valori ale indicatorilor de performanță realizați de Operator **între pragul sub care penalizarea nu se aplică și valoarea maximă acceptată fără a fi considerată încălcare majoră a performanței**, la coloanal 9-**valori de calcul malus** se completează cu **valoarea raportată de Operator din care se scade valoarea corespunzătoare nivelului acceptat, fără penalizări**.

PENALITATEA ESTE CALCULATĂ astfel:

(Valoarea de calcul malus/Nivel maxim permis)*Pondere criteriu*Valoarea de referință pentru calcul penalităților

c) Pentru valori ale indicatorilor de performanță realizați de Operator **peste valoarea maximă acceptată fără a fi considerată încălcare majoră a performanței**, se completează cu **valoarea 1 la coloana 10 -Încălcare majoră**, iar valoarea din coloanal 9 -**valoarea de calcul malus este egală cu valoarea raportată de Operator din care se scade valoarea corespunzătoare nivelului acceptat, fără penalizări**.

PENALITATEA ESTE CALCULATĂ astfel:

(Valoarea de calcul malus/Nivel maxim permis)*Pondere criteriu*Valoarea de referință pentru calcul penalităților

- 7) Pentru nerespectarea **oricărei componente** a unui indicator de performanță de către Operator, adică depășirea valorii din coloana 5-Nivel acceptat, fără penalizări, Entitatea Contractantă notifică Operatorul, iar acesta are obligația întocmirii și comunicării către Entitatea Contractantă a unui **Plan de Măsură pentru îndeplinirea indicatorilor**, în termen de 60 de zile de la data notificării.

În cazul în care Entitatea Contractantă agreează planul de măsuri propus pentru îndeplinirea indicatorilor, acesta urmează a fi aprobat de către Entitatea Contractantă în termen de 2 zile lucrătoare de la primirea acestuia.

În cazul în care Entitatea Contractantă nu agreează planul de măsuri propus pentru îndeplinirea indicatorilor, acesta va fi actualizat de către Operator în termen de 10 zile, conform obiecțiunilor Entității Contractante, fiind ulterior aprobat de aceasta în termen de 2 zile lucrătoare de la primire.

Aplicarea Planului de Măsură astfel aprobat este obligatoriu pentru Operator, neîndeplinirea măsurilor prevăzute în plan este sancționată conform prevederilor Contractului.

- 8) În cazul în care Operatorul totalizează un număr de 10 încălcări majore ale componentelor indicatorilor de performanță pentru anul 1 de contract, 80 încălcări majore pentru anul 2 de contract și 50 încălcări majore începând cu anul 3 de contract , potrivit Anexei 10, Entitatea Contractantă are dreptul să rezilieze Contractul.
- 9) Pentru a verifica îndeplinirea primilor 4 indicatori și pentru a monitoriza executarea Contractului, se vor utiliza rapoartele sinteză obținute din sisteme de monitorizare, din echipamentele disponibile operatorului, completate cu rapoartele acestuia date pe proprie răspundere, conform Anexei 9 - Metodologia de monitorizare și evaluare a Programului de Transport Public al Operatorului;

- 10) Calculul Valorii indicatorului 3 pe fiecare mod de transport, se face prin înmulțirea numărului curselor/semicurselor neefectuate și neregulate aferente indicatorilor 1 și 2, pe respectivul mod de transport, cu jumătate din capacitatea maximă a unui vehicul. Astfel, pentru tramvaie se consideră capacitatea maximă 300 călători, pentru autobuz 100 călători, pentru troleibuz 100 călători.
- 11) Operatorul va înregistra toate reclamațiile primite direct de către acesta sau indirect Entității Contractante sau UAT-ului, prin orice mediu și canal (scris, mediu electronic, telefonic), într-un registru special pentru reclamații, *Registrul de reclamații*. Acest registru va fi structurat în funcție de competența de răspuns a Operatorului -petiții la care Operator formulează răspuns în mod direct și petiții pe care Operatorul le redirecționează către Entitatea Contractantă. Operatorul va transmite Entității Contractante un Raport lunar cu privire la soluționarea reclamațiilor înregistrate în registrul de reclamații din luna anterioară.
- 12) Pentru calculul **Indicatorului 5**, o **reclamație justificată** reprezintă orice reclamație înregistrată conform punctului 10 11, care întrunește cumulativ următoarele criterii:
- are drept subiect activități din domeniul de competență al Operatorului;
 - conține informații concrete, detaliate, care permit identificarea și verificarea lor de către Operator, în vederea luării măsurilor impuse;
 - se dovedește ca fiind reală, în urma verificărilor efectuate de către entitățile organizatorice responsabile ale Operatorului.

Reclamațiile primite de la diferiți petenți, ce se refera la același eveniment, indiferent prin ce canal se primesc se conectează și se interpretează o singură dată ca reclamație fundamentată.

Reclamație rezolvată reprezintă acea reclamație/petiție justificată pentru care Operatorul a analizat și a remediat și/sau a luat măsuri pentru nerepetarea situației prezentate, după caz, precum și a informat petentul/petenții privind măsurile luate. Această prevedere se corelează cu definiția de la punctul 12, privind conexarea reclamațiilor fundamentate.

Reclamație cu răspuns în termen legal reprezintă orice reclamație înregistrată conform pct. 11, pentru care Operatorul a răspuns petentului în termen de 30 de zile de la data înregistrării reclamației.

13) În calculul Indicatorii 6 și 7 se utilizează datele privind parcul circulant raportat de Operator.

14) Pentru Indicatorii 8 și 9, se preiau valorile din înregistrările contabile ale Operatorului.

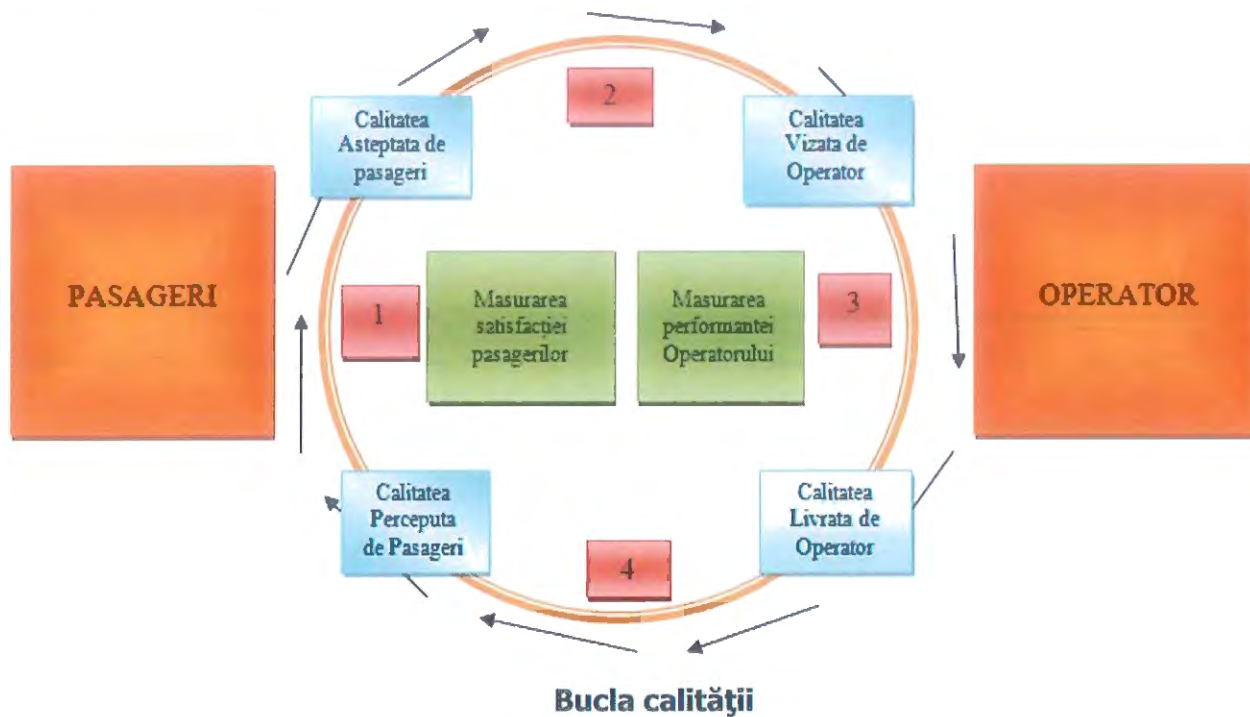
15) **Indicatorul 10** se calculează pe baza valorilor privind evenimentele de circulație înregistrate în documentele și a nr.de Km realizați, raportat de Operator.

16) **Indicatorul 11-Indicele de satisfacție a călătorilor**, începând cu anul 2027, Entitatea Contractantă va stabili nivelul minim acceptat fără penalizări și nivelul maxim permis, pe baza studiului ce se va realiza pentru prestația aferentă anului 2026. Până în anul 2027, indicatorul va fi considerat realizat și nu se va aplica nicio penalitate.

ANEXA NR. 11. Indicele de satisfacție a pasagerilor

1. Generalități

Prezenta anexa are drept scop definirea cerințelor fundamentale privind metodologia referitoare la evaluarea anuală a indicelui de satisfacție a Pasagerilor (ISP), având în vedere prevederile standardelor naționale și europene referitoare la măsurarea calității sistemelor de transport public și a calității managementului contractelor.



2. Indicele de satisfacție a pasagerilor

- Entitatea Contractantă organizează și finanțează evaluări anuale ale indicelui de satisfacție a Pasagerilor (ISP).
- Această sarcină trebuie să revină unor terțe persoane independente (care nu sunt părți la Contract) care efectuează studii privind gradul de satisfacție al pasagerilor pe bază de chestionare și sondaje.
- Metodologia pentru efectuarea studiului și calcularea indicilor privind gradul de satisfacție al pasagerilor se discută și se definește cu operatorul, după cum urmează:

i. Metodologia trebuie să fie conformă cu cerințele incluse în Standardul EN 13816.

ii. Indicatorii de calitate stabiliți în Anexa 7 se pot utiliza ca bază pentru chestionar pentru a efectua studiul de evaluare a gradului de satisfacție a pasagerilor. Pot fi totodată adăugați și alți indicatori relevanți pentru evaluarea calitativă a serviciilor (curățenia vehiculului, comportamentul angajaților Operatorului, siguranța percepută, etc.). Chestionarul are ca scop principal compararea indicatorilor de calitate oferiți și a indicatorilor de calitate percepuți de pasageri.

iii. Rezultatul final al studiului include un procent de pasageri mulțumiți datorită performanței indicatorilor cheie stabiliți în Anexa 7 și un număr de pasageri nemulțumiți prin compararea cărora se poate identifica gradul de satisfacție a așteptărilor acestora.

iv. După finalizarea analizei comparative a gradului de satisfacție al pasagerilor derivat din studiul efectuat și Indicatorii de Calitate de performanță oferiți, evaluați de către Entitatea Contractantă, aceasta împreună cu Operatorul trebuie să elaboreze planuri de măsuri pentru îmbunătățirea calității transportului public.

Noile planuri pentru îmbunătățirea calității transportului public pot viza schimbarea valorilor vizate ale indicatorilor cheie și revizuirea Programului Operatorului de Transport Public pentru anul următor.

ANEXA NR. 12. Metodologia de monitorizare și evaluare a programului de transport

Dacă este cazul.

A12.1 Principii

- 1) Prezenta metodologie definește principalii parametri care determină performanța Operatorului în cadrul Programului de Transport.
- 2) U.A.T.-ul va monitoriza, evalua și înregistra prestația Operatorului în cadrul Programului de Transport prin mecanismul următor:
 - a) Sistem Automat de Management și Control al Serviciilor de Transport .
 - b) Sondaje complete efectuate în mod regulat referitor la calitatea serviciilor. Autoritatea contractantă va elabora și implementa sondaje de control periodice privind serviciul de transport public, prin care se vor aduna informațiile necesare pentru monitorizarea și evaluarea Programului de Transport.
- 3) Baza de date SIT conține următoarele specificații privind liniile de transport public, prin care este controlată prestarea Programului de Transport:
 - a) Descrierea traseelor, cu stațiile de plecare, intermediare și terminus, pe fiecare direcție de circulație.
 - b) Toate vehiculele care circulă pe trasee.
 - c) Orarul fiecărui vehicul în stația de plecare, în stațiile intermediare și în stația terminus pe linia stabilită.
 - d) Conformitatea cu orarul traseului, incluzând toate indicațiile prin intermediul SIT, atunci când este funcțional, apariția unor anomalii în orarul vehiculului, în baza determinării prin GPS a locației sale de-a lungul traseului și confirmă faptul că poziția sa este în conformitate cu acest orar programat.
 - e) Vehicul*Kilometri realizat (zilnic, lunar sau anual).
- 4) Raportarea și evaluarea prestării Programului de Transport se face prin intermediul indicatorilor prevăzuți la punctul 4).
- 5) Indicatorii de raportare a prestării Programului de Transport
Indicatorii - cheie pentru raportarea prestării Programului de Transport sunt cursele și categoria parcursului în kilometri. Cursele sunt evaluate după cum urmează:
 - a) Curse regulate.
 - b) Curse neregulate din culpa Operatorului.
 - c) Curse neregulate fără culpa Operatorului.
 - d) Curse neefectuate fără culpa Operatorului.
 - e) Curse efectuate parțial fără culpa Operatorului.
 - f) Curse neefectuate din culpa Operatorului.

În baza evaluării călătoriei prin intermediul indicatorilor prevăzuți la punctul 4 din prezenta Anexă și criteriilor din cadrul acestei metode, se stabilește categoria traseului în kilometri.

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

Modul de evaluare a tipurilor de curse conform condițiilor prevăzute la punctul 4).

- 1) cursă regulată este o cursă care:

- a) Este prestată în mod regulat atunci când se inițiază de la o stație de plecare respectând orarul aprobat, circulația are loc de-a lungul unui traseu prestabilit, oprindu-se în toate stațiile de-a lungul traseului.
- b) Sau, este considerată a fi regulată și este evaluată ca atare în oricare din următoarele cazuri:
 - i) în următoarele condiții, recunoscute de către municipalitate prin intermediul SIT, atunci când este funcțional:
 - (a) Circulația vehiculului se desfășoară conform rutei și programului stabilit, cu o abatere de până la 2 (două) minute pentru cel mult 50 (cincizeci) % din stații.
 - (b) Pentru restul de 50 (cincizeci) % din stații abaterea este de până la 4 (patru) minute.

Plecarea în avans dintr-o stație înainte de ora stabilită în orarul traseului nu este admisă.

- ii) Din lipsa indicațiilor privind circulația pentru o parte a călătoriei ca urmare a intrării într-o zonă de tăcere radio și a unui element defect al echipamentului de la bord.
 - iii) Din cauza unei disfuncționalități a unui dispozitiv de la bord în timpul circulației și nici o indicație de circulație a vehiculului de-a lungul traseului de până la 120 de minute, dar nu mai mult de o tură pe linia respectivă. Când tura pe linie este de peste 120 de minute, vehiculul sau dispozitivul de la bord este schimbat la prima stație de destinație de pe traseu sau în depou.
 - iv) Plecare dintr-o stație sau un punct de schimb inițiale, cu o întârziere de până la 5 (cinci) minute pentru liniile urbane și până la 10 (zece) minute pentru liniile suburbane din programul aprobat, care este compensată până ajunge la jumătatea traseului.
 - v) Urmând instrucțiunile furnizate de o persoană desemnată de către primărie sau de către autorități cum ar fi Inspectoratul de Stat pentru Controlul Traficului Rutier, Poliția Circulație, etc. prin completarea formularului necesar sau într-un mod operațional (prin intermediul unui post de radio sau un dispozitiv de la bord).
 - vi) În cazul în care apare o abatere de la traseu printr-un ordin, coordonat cu primăria.
 - vii) În caz de defectare a serverului central al SIT, cu excepția cazurilor ce nu sunt controlate de către municipalitate.
- 2) cursă neregulată din culpa Operatorului este o cursă care se efectuează, însă:
- a) Nu respectă orarul traseului și se abate de la orele controlate din Orarul Traseului, cu abatere mai mare decât marja admisă în conformitate cu punctul b, i) 1,2,3 și 4.
 - b) Cu o abatere de la traseu, fără omiterea vreunei stații, dar fără un ordin coordonat cu municipalitatea sau cu o persoană desemnată de către municipalitate sau
 - c) Cu un interval de timp perturbat (stabilit la pct. b.4) între vehiculele de pe o linie (în circulația "Grupului"). Circulația simultană a mai mult de 2 (două) vehiculele pe una și aceeași linie de la plecarea la prima stație de pe traseu până la 1 (una) sau mai multe stații.
 - d) În toate celelalte cazuri datorate culpei Operatorului.
- 3) cursă neregulată fără culpa Operatorului este considerată astfel în următoarele cazuri:
- a) La încălcarea Orarului Traseului planificat și o abatere de la orarul controlat din Orarul Traseului peste limita admisă conform punctului b,i) 1,2,3 și 4 din prezenta anexă, datorită unuia dintre motivele indicate în clauza IV de la punctul a) la h) sau Clauza V de la punctul o) la h).
 - b) La încălcarea Orarului Traseului la schimbarea vehiculului cu până la 6 (șase) minute în urmă față de orar de la ora de sosire a vehiculului ce îl înlocuiește. Introducerea unui vehicul pe o linie ce înregistrează o întârziere de mai mult de 6 (șase) minute se efectuează cu permisiunea acordată de către municipalitate sau de către o persoană desemnată de către municipalitate.
- 4) cursă neefectuată fără culpa Operatorului este o călătorie care nu a putut fi efectuată de către Operator pentru unul din următoarele motive enumerate în mod exhaustiv:

-
- a) Impedimente în trafic datorate traficului intens, care au făcut imposibilă prestarea serviciului de transport planificat conform orarului.
 - b) Semafoare nefuncționale și semafoare cu regim special de funcționare.
 - c) Drumuri necurățate de zăpadă și/sau cu polei.
 - d) Suprafața drumului este într-o stare proastă, împiedicând circulația transportul public urban în condițiile tehnice, de siguranță și de confort stabilite.
 - e) Zone inundate.
 - f) Mitinguri, manifestări, precum și evenimente permise și/sau efectuate printr-un ordin al Orașului.
 - g) Ca urmare a comunicării: pentru a asigura regularitatea, perioadele de standby pentru includerea în Orarul Itinerariului, dar fără a depăși durata călătoriei, pauze conform orarului, numai după informarea și sub coordonarea municipalității sau a unei persoane desemnate de către municipalitate.
- 5) cursă efectuată parțial fără culpa Operatorului este o cursă care nu a putut fi executată în mod corect din cauza unuia din următoarele motive:
- a) Accident de circulație rutier fără culpa Operatorului împiedicând astfel circulația.
 - b) Accidente de circulație rutiere, cu îngreunarea sau împiedicarea circulației.
 - c) Un vehicul oprit sau parcat în mod necorespunzător, pe traseul de deplasare alocat în mod normal transportului public, împiedicând astfel circulația.
 - d) Lucrări de reparații în regim de urgență fără ordin din partea primărie.
 - e) Actele de vandalism într-un vehicul al Operatorului, în cazul în care Operatorul a informat persoana desemnată de către primărie în termen de 60 de minute.
 - f) Călători pentru care s-a solicitat intervenția echipajelor de urgență.
 - g) La evenimente aflate sub jurisdicția Ministerului de Interne – incendiu, obiecte suspecte, investigații, etc.
 - h) În circulația simultană într-un "Grup" de mai mult de 2 vehicule pe una și aceeași linie la plecarea din stația inițială de pe traseu, cu o diferență de până la 1 (un) minut, conform datelor furnizate de SIT, pentru al treilea vehiculului. Cursa fiecărui vehicul consecutiv este evaluată ca fiind o cursă neefectuată fără a se datora culpei Operatorului.
 - i) Impedimente în trafic datorate fluxului de trafic intens, ceea ce duce la nerespectarea orarului așa cum este indicat în Planul de Transport.
 - j) Semafoare nefuncționale de-a lungul traseelor.
 - k) Drumuri de-a lungul traseelor care nu au fost curățate de zăpadă și/sau cu polei.
 - l) Starea proastă a suprafeței drumului de-a lungul traseelor, care îngreunează sau face circulația vehiculelor imposibilă.
 - m) Zone inundate de-a lungul traseelor.
 - n) Mitingurile, marșurile, precum și evenimentele permise și/sau organizate printr-un ordin al primăriei.
- 6) cursă neefectuată din culpa Operatorului este o cursă în care cel puțin una din următoarele ipoteze este valabilă:
- a) vehiculul a început să circule cu un dispozitiv de bord nefuncțional sau nu sunt luate măsuri de către Operator pentru asigurarea funcționării dispozitivului de bord al vehiculului.
 - b) La o abatere completă de la traseu, fără a opri la mai multe stații decât cele desemnate deja, netransportarea călătorilor fără ordin din partea municipalității sau a unei persoane desemnate de către municipalitate, înregistrate de SIT sau prin rapoarte oficiale ale organismelor de control.
 - c) La deteriorarea deliberată a dispozitivelor de la bord (atunci când s-au luat măsuri de împiedicare a intervenției șoferilor). După un accident de circulație rutier între două vehicule ale Operatorului în cazul vehiculului responsabil de accident.
-

A12.2 Evaluarea curselor și sancțiunile aplicabile

Tipul călătoriei			Sancțiuni pentru operator
Curse efectuate	100% din kilometri efectuați ai cursei		n.a.
Curse neefectuate fără a se datora culpei Operatorului.	Nu se plătesc kilometri aferenți cursei neefectuate		n.a
Curse efectuate parțial fără a se datora culpei Operatorului	100% din kilometri efectuați ai cursei		n.a.
Curse neefectuate din culpa Operatorului	Nu se plătește nici un kilometru aferent cursei respective		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 10, indicatorul 1.
Curse anulate din culpa Operatorului, pe același traseu pentru mai mult de 24 de ore	Nu se plătește		În funcție de nivel, penalizare calculată în conformitate cu anexa 10, indicatorul 2.
TOTAL			

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

1. Verificarea prin sondaj a ieșirilor și intrărilor programate din /în depouri/autobaze, pentru conformitatea parcului circulant realizat cu cel programat și raportat.
2. Verificarea prin sondaj a modului de confirmare a curselor la capetele de linii.
3. Verificarea prin sondaj a plecărilor ritmice în traseu (evitarea circulației "în pachete" de vehicule).
4. Verificarea prin sondaj a aderenței prestației efective la Programul de transport în stațiile de plecare, intermediare și terminus, în conformitate cu orarele afișate și asumate de către Operator.
5. Verificarea prin sondaj a ieșirilor neprogramate din traseu.
6. Evaluarea și analiza incidentelor în trafic, pe teren și cât mai repede față de momentul producerii lor, pentru stabilirea responsabilităților și a consecințelor asupra formulelor de plată a Operatorului pentru prestația efectiv realizată.
7. Monitorizarea permanentă a funcționalității semafoarelor din intersecțiile străbătute de traseele transportului public, sau care sunt situate în afara traseelor, dar influențează relevant circulația în acele intersecții și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.
8. Monitorizarea permanentă a stării infrastructurii rutiere (zăpadă, polei, avarii la rețelele urbane, lucrări accidentale și neprevăzute, etc.) utilizate de către transportul public și realizarea de rapoarte lunare pentru confruntarea cu raportările Operatorului.

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