

**HOTARAREA nr. 6**  
**Din data de: 11.02.2026**

**privind delegarea gestiunii serviciului public de transport local pe raza de competență a asociației de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-UNIREA-LUNCA MUREȘULUI”**

Consiliul local al comunei Lunca Muresului, intrunit in sedinta publica extrazordinara cu convocare de indata din data de 11.02.2026

Analizând:- Proiectul de hotarare insotit de referatul de aprobare a initiatorului din data de 28.01.2026 ;

- Raportul de specialitate nr 282/28.01.2026 al Compartimentului administrativ, gospodarie comunala din cadrul aparatului de specialitate al primarului comunei Lunca Muresului;
- avizele Comisiilor de specialitate nr.1 , 2 si 3 ale Consiliului local Lunca Muresului;
- Procesele-verbale nr. 512/513/09.02.2026 încheiate cu ocazia ședinței de dezbatere publice a proiectului de hotărâre în baza Legii nr.52/2003 privind transparența decizională, actualizată, in cele doua localitati apartinatoare comunei Lunca Muresului;

Ținând cont de prevederile:

- Legii nr.51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Legii nr.92/2007 a serviciilor de transport public local, actualizată;

- Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane aprobate prin Ordinul Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice nr.272/2007, actualizate;

- Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local aprobate prin Ordinul ministrului Transporturilor nr.972/2007, actualizat; - Regulamentului (CE) nr.1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr.1191/69 și nr.1107/70 ale Consiliului;

- Legea nr.273/2006 a finanțelor publice locale, actualizată; - Actului constitutiv cadru și a statutului-cadru ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate serviciile de utilități publice aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.855/2008, actualizată;

- HCLLM nr. 51/25.09.2025 privind înființarea asociației de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-UNIREA-LUNCA MUREȘULUI” ca organism comun al celor trei unități teritoriale în vederea gestionării în comun a serviciului public de transport local;

- HCLLM nr 65/27.11.2025 privind înființarea societății comerciale „SERVICIU DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL OCNA MUREȘ” S.R.L. ca entitate comercială specializată în vederea delegării, către aceasta, a prestării serviciului pe raza de competență a asociației de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI”;

- HCLLM nr 5/11.02.2026 privind înființarea Serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate, precum și aprobarea Regulamentului pentru efectuarea transportului public local de persoane prin curse regulate în Comuna Lunca Mureșului;

În temeiul art.129 alin.2, lit.c), lit.d) și lit.e), alin.6 lit.a) și lit.b) și alin.7, lit.n) coroborate cu art.139 alin.3, lit.h), art.154 alin.1, art.196, alin.1, lit.a) precum și art.297 și urm. și art.362 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

**HOTARESTE**

**Art. 1.** Se aprobă **Studiul de oportunitate** pentru delegarea serviciului public de transport local

de persoane pe raza de competență a asociației de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-UNIREA- LUNCA MUREȘULUI”, conform Anexei nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre, documentație elaborată de societatea ”YOGIBEAR SOLUTIONS” S.R.L.

**Art. 2.** Se aprobă **Contractul-cadru de delegare a gestiunii** serviciului public de transport local de persoane pe raza de competență a asociației de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-UNIREA-LUNCA MUREȘULUI”, precum și a anexelor la contract, inclusiv *Caietul de sarcini și Regulamentul serviciului*, conform Anexei nr.2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 3.** Se aprobă gestiunea directă ca modalitate de atribuire a serviciului public de transport local de persoane pe raza de competență a asociației de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-UNIREA-LUNCA MUREȘULUI” către societatea „SERVICIU DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL OCNA MUREȘ” S.R.L.

**Art. 4.** Se aprobă punerea la dispoziția asociației de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-UNIREA-LUNCA MUREȘULUI” a bunurilor aparținând domeniului public sau, după caz, domeniului privat al UAT comuna Lunca Muresului care formează infrastructura necesară prestării serviciului de transport public local de persoane la nivelul comunei Lunca Muresului (stațiile pentru pasageri) în vederea includerii acestora în contractul de delegare de gestiune ce se va încheia între asociația de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-UNIREA-LUNCA MUREȘULUI” și operatorul societatea „SERVICIU DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL OCNA MUREȘ” S.R.L.

**Art. 5.** Se mandatează asociația de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-UNIREA-LUNCA MUREȘULUI” să atribuie, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane către operatorul societatea „SERVICIU DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL OCNA MUREȘ” S.R.L.

**Art. 6.** Se mandatează asociația de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-UNIREA-LUNCA MUREȘULUI” să concesioneze, către operatorul societatea „SERVICIU DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL OCNA MUREȘ” S.R.L., bunurile necesare prestării serviciului de transport public local de persoane.

**Art. 7.** Se împuternicește domnul/doamna \_\_\_\_\_, în calitate de președinte al asociației de dezvoltare intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-UNIREA-LUNCA MUREȘULUI” să semneze, în numele și pe seama asociației, contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane cu operatorul societatea „SERVICIU DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL OCNA MUREȘ” S.R.L.

**Art. 8.** Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Primarul comunei Lunca Muresului.

Prezenta se afiseaza si se comunica la Instituția Prefectului - județul Alba;- Primarul comunei Lunca Muresului; - Compartimentul financiar contabil, resurse umane, functii publice si relatii publice; Compartimentul administrativ, gospodarie comunală ; UAT Comuna Unirea; - UAT oras Ocna Mures

Presedinte de sedinta,  
Consilier, Szekeres Ildiko



Contrasemneaza,  
Secretar general, Doina Gherasim

Prezenta hotarare a fost adoptata cu 10 voturi pentru ; 0 impotriva si 0 voturi abtinere din totalul de 11 consilieri, prezenti 10

## **STUDIU DE OPORTUNITATE**

**privind delegarea gestiunii serviciului public de transport  
local pe raza de competență a asociației de dezvoltare  
intercomunitară „ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ  
DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ-  
UNIREA-LUNCA MUREȘULUI”**

6.1.7. Tratamentul rezervelor diesel .....	83
6.1.8. Indexare și revizuire .....	83
6.1.9. Limitări, riscuri și modul de utilizare .....	83
6.1.10. Distribuție orientativă a costului unitar (doar ca busolă).....	83
6.2.1. Tabel sinoptic costuri (lei, 2025) .....	84
6.2.2. Analiza pe scenarii .....	85
6.2.3. Concluzie parțială .....	86
6.3.1. Variante de structură tarifară.....	87
6.3.2. Estimarea cererii și a veniturilor potențiale .....	88
6.4. Compensația.....	89
6.4.1. Metodologie de calcul și indexare .....	89
6.4.2. Estimări ale compensației pe scenarii (11,6 lei/km) .....	89
6.4.3. Analiza pe scenarii .....	90
6.4.4. Concluzii intermediare .....	91
6.5 Opțiuni de gestiune și atribuire a serviciului .....	91
6.5.1. Cadrul general.....	91
6.5.2. Soluția propusă pentru Ocna Mureș .....	92
6.5.3. Durata contractului .....	92
6.5.4. Beneficiile modelului propus .....	92
6.5.5. Monitorizare și responsabilități .....	92
6.6. KPI de performanță și calitate.....	93
6.6.1. Rolul KPI în contractul de servicii publice .....	93
6.6.2. Indicatorii propuși .....	93
6.6.4. Concluzie parțială .....	94
6.7.1. Principiu general .....	94
6.7.2. Lista investițiilor minimale propuse.....	94
6.7.3. Rațiunea minimalismului investițional.....	95
6.8. Analiză de sensibilitate .....	95
6.8.1. Variația costului unitar.....	96
6.8.2. Variația cererii (număr călători) .....	96
6.8.3. Structura personalului .....	96
6.8.4. Program și oferte suplimentare .....	97
6.9. Calendar de implementare.....	97
6.9.1. Etapa pregătitoare (T0 – T6 luni).....	97
6.9.2. Lansarea serviciului (T6 – T12 luni) .....	97
6.9.3. Consolidare și ajustare (T12 – T24 luni).....	97
6.9.4. Maturizare și pregătire contract lung (după T24 luni) .....	97

8.11. Concluzii .....	107
Capitolul 9 – Plan de implementare și integrare.....	109
9.1. Calendarul de implementare.....	109
9.2. Responsabilități instituționale.....	111
9.3. Integrare teritorială și instituțională .....	112
9.4. Plan de comunicare publică.....	113
9.5. Riscuri și măsuri de mitigare .....	114
9.6. Concluzii .....	115

- Flota va fi formată din cele 3 autobuze electrice, cu utilizarea ocazională a celor diesel ca rezervă.
- Sunt definite **scenarii de exploatare graduală** (minimal – școlar, mediu – școlar + weekend, extins – curse regulate zilnice).

**Obligații de serviciu public și mecanism financiar:**

- CSP va reglementa indicatorii de calitate (frecvență, siguranță, accesibilitate), politica tarifară și compensațiile financiare.
- Se instituie mecanisme de monitorizare și raportare pentru a evita supracompensarea și pentru a respecta Regulamentul (CE) 1370/2007.

**Concluzie:**

Implementarea serviciului de transport public intercomunal reprezintă o condiție esențială pentru valorificarea investițiilor realizate prin PNRR și pentru creșterea calității vieții în microregiune. Studiul recomandă atribuirea directă a serviciului către un operator desemnat de ADI, cu încheierea unui contract de servicii publice pe termen mediu, asigurând astfel un transport modern, predictibil și sustenabil.

obligății publice și în condiții de compensație/ exclusivitate rezultă din Regulamentul 1370/2007 și legislația națională.)

3. **Compare și selecteze scenariul optim de gestiune** pe baza unor **criterii explicite** (legalitate și conformitate cu 1370/2007; calitate și accesibilitate a serviciului; fezabilitate financiară; capacitate instituțională; risc operațional; impact social și de mediu), motivând recomandarea finală în **logica „celui mai bun raport calitate-cost”** cerută de Legea 51/2006.
4. **Definească parametrii-cheie ai CSP:**
  - o **Obligațiile de serviciu public** (aria acoperită, frecvențe, orare, standarde de calitate, cerințe de accesibilitate, condiții minime pentru vehicule, indicatori de performanță – ex. punctualitate, disponibilitate, curățenie);
  - o **Mecanismul de compensație** și regulile de calcul, pentru a evita supracompensarea (metoda efectului financiar net, alocarea costurilor/veniturilor, profit rezonabil), inclusiv **procedurile de monitorizare și raportare**;
  - o **Durata CSP**, regimul redevenței (dacă este cazul), **proprietatea și regimul activelor utilizate**;
  - o **Regulile privind subcontractarea** și interoperabilitatea sistemelor (ticketing, informare călători, ITS).
5. **Stabilească arhitectura instituțională** și traseul procedural: mandatul autorității competente (sau al ADI, dacă se optează pentru formă intercomunitară), pașii pentru **avizarea Consiliului Concurenței** (dacă este cazul), calendarul de publicitate în JOUE (pentru atribuiri directe), precum și **documentele standard** de atribuire (inclusiv **contract-cadru** conform Ordinului ANRSC/ANAP nr. 131/1401/2019).
6. **Asigure coerența strategică** cu documentele de mobilitate (PMUD Ocna Mureș și inițiativele relevante) și cu politicile locale de mediu, securitate rutieră și incluziune socială – etapă necesară pentru a justifica **conectivitatea intercomunală** și prioritizarea rutelor cu cerere ridicată (navetism, acces la servicii publice, zone economice), respectând structura metodologică uzuală a studiilor de oportunitate (situație existentă → scenarii → selectarea opțiunii → elementele CSP).

**Rezultatul așteptat** al studiului este o **recomandare argumentată** privind modalitatea optimă de gestiune și un **pachet de parametri contractuali** pentru CSP, suficient de detaliați încât:  
(a) să permită **luarea deciziei** de către autoritățile deliberative ale celor trei UAT;  
(b) să asigure **conformitatea juridică** a atribuirii (inclusiv, dacă se aplică, condițiile pentru **operatorul intern** și publicitatea prealabilă în JOUE);  
(c) să **operaționalizeze investițiile** realizate (autobuze electrice/infrastructură) și să îmbunătățească **fiabilitatea** serviciului, trecând de la un parc mixt cu probleme la un sistem reglementat, cu **indicatori de performanță** și **mecanisme de monitorizare** clar definite.

În concluzie, **scopul** prezentului studiu este de a oferi **baza tehnicojuridică completă** pentru **organizarea și delegarea** serviciului de transport public local în **Ocna Mureș, Unirea și Lunca Mureșului**, în conformitate cu cadrul european și național, astfel încât autoritățile să poată **iniția și încheia CSP** pe o fundamentare solidă, transparentă și eficientă din perspectiva interesului public.

- **Ordinul ministrului transporturilor nr. 131/1401/2019** privind documentele standard și contractul-cadru utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale – reprezintă baza contractuală pentru încheierea CSP.
- **Ordinul ANRSC nr. 272/2007** pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local.
- **Ordinul ANRSC nr. 206/2007 și nr. 207/2007**, privind autorizarea și acordarea licențelor pentru operatorii de transport public local.
- **Ordonanța Guvernului nr. 37/2007** privind perioadele de conducere, pauzele și odihna conducătorilor auto și utilizarea aparatelor tahograf.
- **Hotărârea Guvernului nr. 38/2008** privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier.

#### c) Documente strategice și de planificare

- **Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)** elaborate pentru Ocna Mureș, precum și documentele de planificare strategică la nivel județean (Alba) și regional (ADR Centru), care oferă fundamentul pentru extinderea și modernizarea serviciilor de transport public.
- **Planuri urbanistice generale (PUG)** și alte documente de dezvoltare teritorială, care stabilesc fluxurile de mobilitate și zonele generatoare de trafic.

Prin raportarea la acest cadru normativ și strategic, studiul de oportunitate asigură:

- **legalitatea** procesului de stabilire a modalității de gestiune;
- **compatibilitatea** cu cerințele Uniunii Europene privind atribuirea contractelor de servicii publice;
- **predictibilitatea** și transparența în relația dintre autoritatea publică și operatorul de transport;
- **garanția** că investițiile realizate prin PNRR și alte programe sunt integrate într-un cadru contractual conform, evitând riscurile de neeligibilitate sau de blocaj instituțional.

#### Tabel sinteză – cadrul legislativ și normativ aplicabil

Nivel	Act normativ / document	Obiect principal	Relevanță pentru studiul de oportunitate
UE	Regulamentul (CE) nr. 1370/2007	Reglementează serviciile publice de transport feroviar și rutier; stabilește atribuirea CSP, condițiile pentru compensații și drepturi exclusive.	Baza legată pentru atribuirea contractului de servicii publice (CSP) și pentru justificarea compensației financiare.
UE	Comunicarea CE 2014/C 92/01	Orientări pentru aplicarea Regulamentului 1370/2007 (control integral, activitate preponderentă, atribuire directă).	Clarifică aplicarea practică a regulilor în cazul atribuirii directe către operatori interni.

### 1.3. Contextul local: achiziția autobuzelor electrice prin PNRR C10

În ultimii ani, **Ocna Mureș** a făcut pași importanți pentru modernizarea transportului public local, în special prin atragerea de fonduri nerambursabile din **Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta 10 – Fondul Local**, axa destinată mobilității urbane durabile.

Ca urmare a unui **studiu de oportunitate elaborat anterior**, autoritatea locală a fundamentat necesitatea înnoirii parcului auto și a tranziției către un transport public **nepoluant, eficient și accesibil**. În baza acestui document, Ocna Mureș a obținut finanțare pentru **achiziția a trei autobuze electrice noi**, împreună cu infrastructura aferentă de încărcare (stații de încărcare rapidă și normală).

Investiția are mai multe **valențe strategice**:

- contribuie la **reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării fonice**, cu impact direct asupra calității vieții;
- asigură **eficiență economică** prin scăderea costurilor de exploatare și întreținere comparativ cu vehiculele diesel;
- răspunde tendințelor europene și naționale de **decarbonizare a mobilității** și de tranziție la transport public curat;
- crește atractivitatea serviciului public pentru cetățeni, prin confortul și fiabilitatea noilor vehicule;
- reprezintă un **pas pregătitor** pentru extinderea serviciului către localitățile limitrofe (Unirea și Lunca Mureșului), care generează fluxuri importante de navetism spre Ocna Mureș.

Pe lângă autobuzele electrice, în prezent, transportul public din Ocna Mureș se bazează și pe o flotă de **trei autobuze diesel**, achiziționate anterior din fonduri proprii. Acestea se află însă într-o stare tehnică precară, fiind afectate de **probleme frecvente de fiabilitate** și necesitând perioade îndelungate de staționare în service din lipsa pieselor de schimb. În multe cazuri, serviciul de transport nu poate fi asigurat în mod regulat, ceea ce reduce considerabil gradul de încredere al populației.

Prin urmare, situația actuală se caracterizează printr-un **parc mixt**:

- **3 autobuze electrice moderne**, încă neintroduse în exploatare regulată din lipsa unui **Contract de Servicii Publice (CSP)** care să reglementeze operarea lor;
- **3 autobuze diesel vechi**, utilizate sporadic și cu grad redus de disponibilitate.

În absența unui CSP conform **Regulamentului (CE) 1370/2007**, investiția realizată prin PNRR nu poate fi exploatată integral în condiții de legalitate și eficiență. Conform legislației europene și naționale, orice formă de sprijin financiar (compensație pentru acoperirea diferenței dintre costuri și venituri, exclusivitate sau subvenții) acordată unui operator de transport trebuie să fie fundamentată printr-un contract de servicii publice încheiat pe baza unui **studiu de oportunitate**.

Astfel, prezentul document are rolul de a crea cadrul necesar pentru ca:

- **autobuzele electrice** achiziționate să fie puse efectiv în circulație, deservind populația din Ocna Mureș și din localitățile vecine;
- să fie stabilite **rutele, frecvențele și standardele de calitate** aplicabile serviciului;

Comuna Lunca Mureșului, situată la est de Ocna Mureș, are aproximativ 2.500 de locuitori. Este o localitate cu profil rural, dar cu relații strânse cu Ocna Mureș și cu municipiul Turda. Principalele caracteristici ale mobilității sunt:

- fluxuri de **navetism educațional și profesional** către Ocna Mureș;
- nevoia de acces la centre comerciale, administrative și medicale;
- conectivitatea redusă la transport public organizat, ceea ce determină dependență ridicată de transport privat.

#### **Justificarea includerii celor trei UAT**

Integrarea Unirii și Luncii Mureșului în aria serviciului de transport public organizat de Ocna Mureș este motivată de:

- **legăturile funcționale puternice** (navetism zilnic, acces la servicii publice și locuri de muncă);
- **nevoia de incluziune socială și echitate teritorială**, oferind cetățenilor din comune aceleași oportunități de mobilitate ca locuitorilor orașului;
- **optimizarea resurselor**, prin utilizarea în comun a flotei de vehicule și a infrastructurii de transport;
- **alinierea la bunele practici europene**, care încurajează integrarea serviciilor de transport la nivel de arie urbană funcțională și nu strict administrativă.

#### **Concluzie**

Prin includerea celor trei localități – Ocna Mureș, Unirea și Lunca Mureșului – serviciul de transport public capătă o **dimensiune intercomunală**, consolidând rolul Ocna Mureș ca pol urban local și oferind o soluție coerentă pentru mobilitatea zilnică a aproximativ **19.000 de locuitori**. Această abordare susține dezvoltarea sustenabilă, reducerea dependenței de autoturismul personal și integrarea investițiilor deja realizate în infrastructura de transport.

### **1.5. Corelarea cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)**

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) reprezintă documentul strategic de planificare a mobilității pentru orașul **Ocna Mureș**, elaborat în anul 2024, cu scopul de a identifica și prioritiza măsuri de dezvoltare a unui sistem de transport sigur, accesibil, eficient și prietenos cu mediul.

PMUD-ul local constituie un **cadru de referință esențial** pentru prezentul studiu de oportunitate, întrucât:

- definește **viziunea strategică** privind mobilitatea urbană și periurbană;
- stabilește **obiectivele de reducere a emisiilor și de creștere a calității serviciilor de transport public**;
- oferă **lista proiectelor prioritare**, dintre care unele au fost deja implementate (achiziția autobuzelor electrice prin PNRR C10), iar altele sunt în curs de planificare.

#### **Obiective relevante din PMUD Ocna Mureș**

1. **Îmbunătățirea accesibilității și conectivității** în interiorul orașului și între oraș și localitățile limitrofe.

gestiune a serviciului de transport public și pentru încheierea Contractului de Servicii Publice conform **Regulamentului (CE) nr. 1370/2007**.

Aceste considerente creează cadrul logic pentru analiza detaliată a **situației existente a serviciului de transport public**, atât din punct de vedere tehnic și operațional (flotă, infrastructură, rută, frecvențe), cât și din perspectivă socio-economică (cererea de mobilitate, profilul utilizatorilor, impactul asupra comunității). Capitolul următor va aprofunda aceste aspecte, oferind o imagine obiectivă și documentată asupra **nevoilor reale de mobilitate** din aria Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului și asupra limitărilor actuale, care justifică intervenția propusă prin prezentul studiu.

## 2. Situația existentă

### 2.1. Transportul public actual în Ocna Mureș

#### Situația actuală

Transportul public din Ocna Mureș este organizat sub forma unui **Serviciu Public de Transport Local** aflat în subordinea administrației locale. În prezent, acest serviciu se află într-o fază incipientă, cu o **flotă redusă numeric și învechită tehnologic**, care nu mai răspunde cerințelor actuale de mobilitate urbană și metropolitană.

Rețeaua actuală de trasee este **limitată la interiorul orașului și la câteva sate aparținătoare**, fără a acoperi nevoile de deplasare intercomunală către Unirea și Lunca Mureșului. Frecvența redusă a curselor și lipsa atractivității serviciului fac ca transportul public să fie utilizat mai ales de categoriile sociale dependente:

- **elevii** (în special pentru accesul la școli și licee din Ocna Mureș),
- **persoanele vârstnice**,
- **populația fără autoturism propriu**.

În lipsa unor soluții moderne și a unei oferte competitive, **transportul individual motorizat domină deplasările**, ceea ce contribuie la probleme de trafic și la creșterea poluării locale.

#### Probleme identificate

Analiza documentelor strategice și a situației din teren relevă mai multe limitări structurale:

- **Flotă depășită moral și fizic**, neadaptată standardelor europene privind eficiența energetică și accesibilitatea.
- **Rețea de trasee insuficientă**, care nu leagă în mod coerent zonele rezidențiale, economice și instituționale (școli, spital, parcuri industriale, platforme comerciale).
- **Frecvențe scăzute și predictibilitate redusă**, ceea ce descurajează utilizarea transportului public de către populația activă.
- **Lipsa digitalizării**: nu există sisteme de e-ticketing, aplicații mobile, monitorizare GPS sau panouri electronice informative.
- **Stații nemodernizate**, fără dotări elementare de confort și informare.

Aspect	Situația actuală	Probleme identificate
Categoriile utilizatoare	Elevi, vârstnici, persoane fără autoturism propriu	Populația activă preferă autoturismul; transportul public nu are atractivitate generală
Planificare și dezvoltare	PMUD propune achiziția a 10 autobuze electrice, 12 stații de încărcare, ADI intercomunitară	Implementarea depinde de finanțare și de capacitatea instituțională de coordonare

În concluzie, situația actuală a transportului public din Ocna Mureș confirmă necesitatea unor investiții majore pentru modernizare și extindere, astfel încât acest serviciu să devină o alternativă reală la transportul individual. Totuși, succesul acestor măsuri depinde nu doar de organizarea internă a serviciului, ci și de **nivelul de accesibilitate externă a localității**. Modul în care Ocna Mureș și comunele învecinate sunt conectate la rețeaua rutieră, feroviară și la nodurile de transport intermodal influențează direct atractivitatea și eficiența transportului public local. De aceea, următoarea secțiune analizează **accesibilitatea rutieră, feroviară și intermodală**, identificând avantajele, limitările și oportunitățile de integrare a celor trei localități într-un sistem de mobilitate coerent.

## 2.2. Accesibilitate rutieră, feroviară și intermodalitate

### Cadru general

Rețeaua de acces a zonei Ocna Mureș se sprijină pe două axe strategice: **axa rutieră DN1/A10 prin nodul Decea și axa feroviară Războieni–Cetate**, cu puncte locale de acces în **Ocna Mureș și la Halta CFR Unirea II**. PMUD configurează un pachet coerent de proiecte care întărește aceste conexiuni și creează **noduri intermodale** (autogară, stații feroviare modernizate, stație intermodală la Unirea II), menite să faciliteze trecerea de la mobilitatea predominant auto la utilizarea transportului public.

### Acces rutier regional (DN1/A10) și conectivitate locală

**Conectarea la A10/DN1 se realizează prin nodul rutier Decea (nod 6)**, iar PMUD prevede explicit **drumul de legătură via Micoșlaca**, cu traversarea râului Mureș și acces direct la **Gara Decea/sensul giratoriu al nodului**. Această investiție scurtează timpii de acces la rețeaua TENT și susține interconectarea transportului public local/regional (autobuze interjudețene, legături județene), crescând atractivitatea rutelor care se vor ancora în autogara Ocna Mureș și în stația intermodală de la Unirea II.

La nivel județean, Ocna Mureș este traversat/deservit de **trasee rutiere de interes județean** (ex.: Ocna Mureș–Unirea–Dumbrava; Ocna Mureș–Lunca Mureșului; Ocna Mureș–Noșlac–Găbud; Ocna Mureș–Fărău–Șilea; Aiud–Ocna Mureș; Alba Iulia–Unirea–Ocna Mureș), ceea ce oferă un **potențial bun pentru integrarea traseelor urbane cu liniile județene** în viitoarea autogară. În prezent **nu există autogară amenajată în oraș**—un deficit pe care PMUD îl abordează prin proiectul dedicat unei **autogări moderne (standard NZEB)**, cu peroane, eticketing, panouri dinamice și puncte de încărcare pentru autobuze electrice/hibrid.

### Acces feroviar (Războieni–Cetate) și modernizarea stațiilor

Pe axa feroviară, portofoliul PMUD conține trei direcții complementare:

1. **Modernizarea nodului Războieni–Cetate** (clădiri, peroane, accesibilitate, sistem de informare digitală, elemente de siguranță/cale ferată), pentru creșterea calității serviciului feroviar regional;

Nodurile planificate—**Autogara Ocna Mureș, Halta CFR Unirea II și Gara Ocna Mureș**—devin **ancore pentru capetele de linie** și pentru traseele intercomunitare, în logica **Ocna Mureș ↔ Unirea ↔ Lunca Mureșului**. Conectarea la A10/DN1 prin Decea asigură interfața cu transportul județean/interjudețean, iar modernizările feroviare deschid opțiuni de tact orar bus-tren (navetă școlară/ocupatională) ancorate în huburile menționate. În plus, **extinderea SP la nivel de ADI** creează cadrul instituțional pentru **timetabling integrat, politică tarifară armonizată și sisteme unice de informare și ticketing**.

### Concluzie

Ansamblul de proiecte propuse în PMUD și concluziile studiului existent configurează o **arhitectură de conectivitate** care susține introducerea/expansiunea **transportului public electric**, cu **legături robuste către DN1/A10 și rețeaua feroviară regională**. Din perspectivă operațională, **autogara, Halta CFR Unirea II și Gara Ocna Mureș** sunt nodurile cheie pentru rețea, iar investițiile în **accesibilitate pietonală, informare digitală și ITS** vor crește **predictibilitatea** serviciului și **confortul** utilizatorilor, în special pentru fluxurile de **elevi și navetiști**.

## 2.3. Populația și mobilitatea locală

Evoluția demografică a zonei Ocna Mureș este marcată de un declin al populației comparativ cu perioada de vârf industrial, la care se adaugă migrația tinerilor către centre urbane mai mari. În prezent, orașul și comunele învecinate Unirea și Lunca Mureșului formează o microzonă funcțională în care Ocna Mureș reprezintă polul principal de atracție pentru locuri de muncă, educație și servicii medicale și administrative. O parte semnificativă a locuitorilor din Unirea și Lunca Mureșului efectuează naveta zilnică spre Ocna Mureș, în lipsa unui sistem organizat de transport public intercomunitar. Mobilitatea în zonă este dominată de utilizarea autoturismelor personale, ceea ce accentuează nevoia de dezvoltare a unei alternative sustenabile de transport public

*Evoluția populației rezidente (2010–2024)*

**Tabel 2.3.1. Evoluția populației rezidente în Ocna Mureș, Lunca Mureșului și Unirea (2010–2024)**

An	Ocna Mureș	Lunca Mureșului	Unirea	Total trei localități
2010	13.510	2.860	4.670	21.040
2011	13.400	2.850	4.650	20.900
2012	13.340	2.830	4.630	20.800
2013	13.250	2.810	4.620	20.680
2014	13.130	2.800	4.600	20.530
2015	13.000	2.780	4.590	20.370
2016	12.910	2.760	4.580	20.250
2017	12.800	2.750	4.560	20.110
2018	12.750	2.730	4.550	20.030
2019	12.700	2.710	4.530	19.940
2020	12.600	2.700	4.520	19.820
2021	12.550	2.680	4.500	19.730
2022	12.480	2.670	4.490	19.650
2023	12.430	2.660	4.480	19.570
2024	12.380	2.650	4.470	19.500

- În toate cele trei localități, numărul deceselor depășește constant numărul nașterilor, ceea ce generează un **spor natural negativ**.
- Situația este deosebit de accentuată în **Ocna Mureș**, unde diferența medie anuală dintre decese și nașteri este de **aproximativ 80–100 de persoane**.

#### ✦ Scăderea natalității în timp

- În Ocna Mureș, natalitatea a coborât de la **134 de nașteri în 2014** la doar **103 în 2024** (-23%).
- În Unirea, natalitatea a scăzut de la **45 în 2010** la **33 în 2024** (-27%).
- În Lunca Mureșului, natalitatea este foarte scăzută numeric (20–30 nașteri anual), ceea ce face ca și mici variații să fie semnificative procentual.

#### ✦ Valuri de mortalitate

- În 2020 și 2021 se observă o **creștere bruscă a mortalității** (Ocna Mureș: 240–253 decese; Unirea: 89–116), în contextul pandemiei COVID-19, care a amplificat declinul demografic.
- După 2022, mortalitatea revine la valori mai apropiate de medie, dar rămâne superioară natalității.

#### ✦ Concluzii pentru mobilitate și transport

- Bilanțul natural negativ reduce treptat **populația tânără**, în special grupele de vârstă școlară, ceea ce are efect direct asupra **cererii viitoare pentru transportul public destinat elevilor**.
- Creșterea ponderii populației vârstnice determină **nevoi suplimentare de accesibilitate și frecvență** în transportul public, chiar dacă numărul total de utilizatori scade.
- În lipsa unor politici de stimulare a natalității și de atragere a familiilor tinere, presiunea demografică va continua să fie negativă.

*Migrația internă: plecări și stabiliri de reședință (2010–2024)*

**Tabel 2.3.3. Plecări și stabiliri de reședință în Ocna Mureș, Lunca Mureșului și Unirea (2010–2024)**

An	Plecări Ocna Mureș	Stabiliri Ocna Mureș	Plecări Lunca Mureșului	Stabiliri Lunca Mureșului	Plecări Unirea	Stabiliri Unirea
2010	249	93	33	8	76	41
2011	229	92	38	9	72	51
2012	201	86	34	3	69	57
2013	183	77	32	10	71	64
2014	186	85	34	6	74	40
2015	139	86	23	17	83	49
2016	155	70	37	10	66	69
2017	145	85	19	12	61	43
2018	150	59	36	16	75	55
2019	151	76	41	7	79	51
2020	173	76	21	27	60	76
2021	142	59	37	7	59	44
2022	137	78	28	20	63	62
2023	133	81	35	14	63	84

An	Salariați Ocna Mureș	Salariați Lunca Mureșului	Salariați Unirea	Șomaj % Ocna Mureș	Șomaj % Lunca Mureșului	Șomaj % Unirea
2010	3.264	362	584	7,6	9,8	8,3
2011	3.250	354	590	7,5	9,6	8,1
2012	3.180	349	580	7,8	9,5	8,4
2013	3.120	342	570	7,9	9,3	8,6
2014	3.080	340	565	8,1	9,1	8,7
2015	3.060	335	560	7,8	9,0	8,5
2016	3.040	330	555	7,7	8,9	8,4
2017	3.000	328	552	7,4	8,7	8,2
2018	2.950	325	550	7,2	8,5	8,0
2019	2.920	322	545	6,9	8,2	7,8
2020	2.850	318	540	7,8	8,9	8,5
2021	2.870	320	542	8,0	9,1	8,6
2022	2.900	322	544	7,4	8,7	8,2
2023	2.940	325	546	7,0	8,4	7,9
2024	2.980	328	548	6,8	8,2	7,7

#### 📌 Ocna Mureș – nucleu economic regional

- Peste **70% din totalul salariaților** ai celor trei localități lucrează în Ocna Mureș, confirmând rolul său de centru de polarizare economică.
- Numărul salariaților a scăzut de la 3.264 (2010) la 2.980 (2024), dar se observă o **stabilizare și chiar o ușoară revenire** după 2021.
- Rata șomajului a coborât de la 7,6% în 2010 la 6,8% în 2024, în ciuda unor creșteri punctuale în perioada pandemiei (2020–2021).

#### 📌 Unirea – stabilitate relativă, dar dependență de Ocna Mureș

- Numărul de salariați a rămas aproape constant (circa 540–560 persoane), ceea ce sugerează o economie locală modestă, dar relativ stabilă.
- Mulți dintre salariații din Unirea fac naveta la Ocna Mureș, ceea ce consolidează fluxurile zilnice spre oraș.
- Rata șomajului a scăzut ușor de la 8,3% (2010) la 7,7% (2024).

#### 📌 Lunca Mureșului – cea mai vulnerabilă localitate

- Numărul de salariați a scăzut ușor (362 → 328), dar raportat la populația totală mică, impactul este semnificativ.
- Șomajul se menține constant mai ridicat decât în celelalte două localități (9–10% la începutul perioadei, 8,2% în 2024).
- Acest lucru sugerează o dependență mai mare de agricultură și de migrația externă.

#### 📌 Concluzii pentru mobilitate și transport

- Ocna Mureș rămâne **principalul pol de navetă** pentru salariați din Unirea și Lunca Mureșului.

- Cele mai mari pierderi se înregistrează în ciclul primar și gimnazial, unde scăderea este de peste 250 de elevi.
- Efectivele liceale s-au redus mai lent, dar au pierdut circa 130 de elevi în aceeași perioadă.

#### ✦ Distribuția teritorială

- **Ocna Mureș** concentrează liceele și majoritatea unităților de nivel gimnazial, ceea ce generează **fluxuri zilnice de navetă școlară** din Unirea și Lunca Mureșului.
- În comunele învecinate predomină școlile primare și grădinițele, dar efectivele reduse fac dificilă menținerea unei rețele extinse de educație la nivel local.

#### ✦ Concluzii pentru mobilitate și transport

- Elevii constituie unul dintre **principalii beneficiari ai transportului public**.
- Reducerea populației școlare nu diminuează nevoia de transport, ci o **reorientează**: naveta zilnică către Ocna Mureș devine tot mai importantă, în special pentru ciclul gimnazial și liceal.
- Asigurarea unor curse regulate și adaptate orarului școlar este esențială pentru incluziunea educațională și reducerea abandonului școlar în mediul rural.

#### Sinteză integrată

Analiza demografică și socio-economică a celor trei localități – **Ocna Mureș, Unirea și Lunca Mureșului** – evidențiază un set coerent de tendințe care explică presiunea asupra mobilității și relevanța transportului public local.

#### ✦ Declin demografic constant

Între 2010 și 2024, populația totală a scăzut de la peste **21.000 de locuitori la sub 19.500 (-7,3%)**. Pierderea este resimțită cel mai puternic în Ocna Mureș (-1.130 persoane), urmat de Lunca Mureșului (-210 persoane) și Unirea (-200 persoane). Această scădere este rezultatul combinat al natalității reduse, mortalității ridicate și migrației negative.

#### ✦ Spor natural negativ

Nașterile sunt constant mai puține decât decesele, cu diferențe anuale de zeci sau sute de persoane, ceea ce confirmă procesul de îmbătrânire demografică. Valurile de mortalitate din perioada pandemiei (2020–2021) au accentuat fenomenul, adâncind deficitul de populație tânără.

#### ✦ Migrație diferită pe localități

Ocna Mureș continuă să piardă locuitori prin migrație, în special tineri și persoane cu calificare superioară. Lunca Mureșului înregistrează fluctuații mici, dar negative, în timp ce Unirea se remarcă recent printr-un **sold pozitiv al stabilirilor de reședință**, ceea ce ar putea indica o emergentă atractivitate locativă.

#### ✦ Structura economică

Ocna Mureș concentrează peste **70% din totalul salariaților** din microregiune și joacă rolul de pol economic. Unirea are o economie locală modestă, dar stabilă, iar Lunca Mureșului rămâne cea mai vulnerabilă, cu șomaj mai ridicat și cu o dependență mai mare de agricultură și migrația externă.

#### ✦ Populația școlară – beneficiar direct al transportului public

- **Video-supraveghere** pentru siguranța pasagerilor și protecția infrastructurii;
- **Sisteme de parcare inteligentă** cu senzori și plată digitală;
- **Gestiunea digitală a traficului**, inclusiv semaforizare interconectată, panouri cu mesaje dinamice și prioritizarea vehiculelor de transport public;
- **Planificator digital de călătorii** și sistem integrat de informare a pasagerilor (în autobuze, stații și online).

Implementarea ITS este sincronizată cu modernizarea flotei electrice și a infrastructurii intermodale, pentru a asigura o **experiență unitară, predictibilă și sigură** pentru utilizatori.

#### *Conexiuni intermodale și infrastructuri complementare*

Portofoliul de proiecte conexe, aflat în diverse stadii de planificare, include:

- **Drum de legătură Ocna Mureș – nod A10/DN1 Decea**, via Micoșlaca, cu pod peste Mureș și acces direct la Gara Decea;
- **Stație intermodală la Halta CFR Unirea II**, cu parcare auto/velo, panouri de informare și senzori de trafic/mediu;
- **Modernizarea Haltei CFR Unirea II**, pentru accesibilitate și dotări digitale;
- **Reabilitarea Gării Ocna Mureș** și înlocuirea podului feroviar, pentru conectarea Parcului Industrial și a Stațiunii turistice la rețeaua regională;
- **Autogară modernă (standard NZEB)**, cu peroane, e-ticketing, panouri dinamice și stații de alimentare/încărcare electrică;
- **Rețea urbană de până la 50 de stații de încărcare** pentru vehicule electrice private și publice, complementară infrastructurii pentru autobuze.

#### *Organizarea și etapele de implementare*

PMUD trasează două etape de dezvoltare:

- **Etapa 1 – Consolidarea internă:** creșterea organigramei Serviciului Public de Transport, extinderea rutelor urbane, creșterea frecvențelor pe axele de navetă și modernizarea dotărilor administrative/IT;
- **Etapa 2 – Extinderea intercomunală (ADI):** înființarea unei Asociații de Dezvoltare Intercomunitară, delegarea operării prin contract conform Reg. (CE) 1370/2007 și integrarea comunelor **Unirea și Lunca Mureșului** în rețeaua de transport public metropolitan.

#### *Concluzii*

Infrastructura și dotările existente în Ocna Mureș reflectă o **tranziție în desfășurare**: primele autobuze electrice și stațiile de încărcare au fost puse în funcțiune, însă serviciul depinde încă de un parc diesel îmbătrânit, cu disponibilitate scăzută. Proiectele propuse prin PMUD – flota completă electrică, ITS, autogara, nodurile intermodale și extinderea la nivel de ADI – constituie fundamentul pentru un **sistem de transport public modern, fiabil și intercomunal**, capabil să asigure o mobilitate durabilă și echitabilă pentru Ocna Mureș, Unirea și Lunca Mureșului.

- **Costul mobilității:** absența unei politici tarifare integrate (urban/intercomunal), lipsa facilităților clare pentru elevi/sociovulnerabili.

#### E) Probleme financiare și de sustenabilitate

- **Cost/km ridicat** la vehiculele vechi diesel (reparații, consum).
- **Incertitudine asupra surselor de finanțare recurente** pentru operare (după investițiile PNRR/PMUD).
- **Lipsa unui cadru clar de KPI** (performanță/penalități/bonusuri) care să ghideze eficiența și subvenția.

#### F) Probleme de date și monitorizare

- **Informații fragmentare** despre cerere (număr de urcări/coborâri, încărcări pe cursă, pe interval orar).
- **Sisteme ITS/E-ticketing** încă în curs de implementare → **monitorizare limitată** a performanței și a veniturilor.

### 2.5.3. Nevoi prioritare pentru organizarea serviciului intercomunal

#### 1) Rețea și serviciu (design operațional)

- **Definirea rețelei intercomunale minime viabile:** 2–3 linii axate pe fluxurile Ocna Mureș ↔ Unirea ↔ Lunca Mureșului, cu capete de linie în **Autogara Ocna Mureș, Halta CFR Unirea II** și, etapizat, în proximitatea **Parcului Industrial**.
- **Curenți de mobilitate școlară:** tururi dedicate pentru intrări/ieșiri (dimineață/prânz), **tact orar** în vârfuri (ex. 30 min) și **serviciu de bază** în afara vârfurilor (ex. 60 min).
- **Standard de stație:** adăpost, bănci, info rută/orar, cod QR, accesibilitate, iluminat; **branding unitar**.

#### 2) Flotă și mentenanță

- **Plan de tranziție** de la flotă mixtă la **flotă preponderent electrică** (10 unități, din care 3 existente), corelat cu **planul de mentenanță** (programări, stoc piese rapide, SLA pentru reparații critice).
- **Politică de rezervă (spare ratio):** minim 15–20% vehicule de rezervă pentru a acoperi vârfurile și indisponibilitățile.
- **Strategie de încărcare:** încărcare lentă nocturnă + **pulsuri rapide** în ferestrele de staționare la autogară/depou.

#### 3) ITS, ticketing și informații în timp real

- **Dispecerat operațional** 12–16 h/zi în faza 1; 18–20 h/zi în faza 2 (ADI).
- **Eticketing integrat** (urban+intercomunal), titluri pentru elevi/vulnerabili, **capabilități de clearing** între UAT/ADI.
- **Informare multimodală** (aplicație, panouri LED, site), **predictie timp sosire, hărți dinamice**.

<b>Lipsă sincronizate</b>	<b>orare</b>	Timetabling pe ore de vârf + coordonare bus-tren	Navetă școlară/ocupatională ineficientă
<b>Stații nemodernizate</b>		Standard stații + PIS + siguranță	Acces limitat, percepție negativă
<b>Lipsă 1370</b>	<b>ADI/contract</b>	Înființare ADI + CSP cu KPI și compensare	Instabilitate instituțională și financiară
<b>Lipsă integrat</b>	<b>eticketing</b>	Implementare ticketing urban+intercomunal	Pierderi de venit, date insuficiente
<b>Date limitate</b>	<b>operaționale</b>	ITS integral + raportare KPI	Decizii suboptimale, finanțare ineficientă

#### 2.5.5. Direcții de acțiune pe termen scurt (12-18 luni)

1. **Stabilizare operare:** program de mentenanță, piese critice, proceduri incident/înlocuire cursă; utilizarea prioritara a celor 3 **autobuze electrice** pe liniile cu cerere ridicată.
2. **Rețea minimă intercomunală:** lansarea a 2-3 linii pilot cu orare sincronizate școală/tren; standard stații prioritare.
3. **ITS + Ticketing:** dispecerat operațional, validatoare, aplicație informare timp real; colectare de date pentru calibrarea graficelor.
4. **Guvernanță:** inițiere **ADI** și **Contract de servicii publice** (Reg. 1370/2007) cu KPI și mecanism de compensare.
5. **Tarifare socială:** abonamente elevi/subvenții țintite; campanie de comunicare și educație pentru utilizatori

#### 2.5.6. Legătura cu obiectivul studiului

Problemele și nevoile identificate justifică și ghidează **organizarea serviciului de transport public intercomunal** în jurul Ocna Mureș, cu **integrare instituțională (ADI), contractare conform 1370/2007, flotă preponderent electrică, rețea intermodală și sisteme digitale** pentru operare și transparență. Aceste elemente devin **cerințe tehnice și instituționale** pentru scenariile din capitolele următoare (model operațional, costuri, tarife, contract de delegare).

## 3. Analiza scenariilor de gestiune

Organizarea și operarea serviciului public de transport local presupun alegerea unei **modalități de gestiune** conforme cu legislația națională și europeană și adaptate la specificul local. Conform **Legii nr. 51/2006, Legii nr. 92/2007 și Regulamentului (CE) nr. 1370/2007**, autoritatea publică are la dispoziție mai multe opțiuni: gestiune directă sau delegată, realizată prin compartiment propriu, printr-un operator cu capital public sau printr-un operator privat selectat competitiv.

Prezentul capitol analizează comparativ aceste opțiuni, evidențiind **avantajele, dezavantajele, riscurile și condițiile de implementare** pentru fiecare scenariu, cu scopul de a fundamenta alegerea **modalității optime de gestiune** pentru aria de transport Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului.

Analiza se bazează pe o serie de **criterii metodologice unitare**, desprinse din practica europeană și din modelele de bune practici identificate în alte studii de oportunitate similare:

- **legalitate și conformitate** cu legislația UE și națională;

- Flexibilitate în adaptarea serviciului la nevoile comunității, fără dependență de un operator privat.

#### **Dezavantaje:**

- Necesită **capacitate administrativă și managerială sporită** din partea autorităților locale sau a ADI-ului.
- Necesită resurse financiare pentru capitalizarea operatorului și pentru acoperirea eventualelor pierderi inițiale.
- Riscul unei posibile **ineficiențe operaționale** dacă nu sunt implementate mecanisme de guvernare corporativă solide (management profesionist, indicatori de performanță, raportare periodică).

#### **3.1.2. Gestiunea delegată**

##### **Definiție juridică:**

Gestiunea delegată presupune transferul responsabilității furnizării serviciului către un **operator extern** (de regulă privat), selectat prin procedură competitivă de achiziție publică sau prin concesiune de servicii. În acest caz, Contractul de Servicii Publice se încheie pe baza rezultatului licitației, iar operatorul își asumă obligațiile de serviciu public, în schimbul încasării tarifelor de la utilizatori și/sau al unei compensații financiare din partea autorității.

##### **Avantaje:**

- Transferul unei părți din riscurile comerciale și operaționale către operatorul privat (mentenanță, personal, management operațional).
- Posibilitatea atragerii de **know-how și expertiză** din partea unor companii specializate.
- Operatorii privați pot aduce resurse suplimentare pentru investiții sau pentru optimizarea exploatarei.

##### **Dezavantaje:**

- **Control redus al autorităților** asupra calității și stabilității serviciului, mai ales în context intercomunitar, unde prioritățile pot fi diferite între UAT-uri.
- Proceduri de achiziție publică complexe, cu durată lungă, ce pot întârzia punerea în circulație a autobuzelor electrice achiziționate prin PNRR.
- Riscul ca **piața să nu fie atractivă pentru operatori privați**, având în vedere dimensiunea relativ redusă a serviciului și caracterul său local (un exemplu frecvent semnalat în studii similare).
- Posibilitatea apariției unor conflicte contractuale și a riscului de **discontinuitate a serviciului** dacă operatorul se retrage sau nu respectă obligațiile.
- Compensațiile financiare solicitate de operatori includ de regulă și o **marjă de profit**, ceea ce poate crește costurile suportate de autoritățile locale.

#### **3.1.3. Relevanța pentru aria Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului**

În contextul celor trei UAT-uri, analiza comparativă evidențiază:

- **Gestiunea directă** prin operator intern comun (sub formă de societate cu capital public, deținută de UAT-uri printr-un ADI) oferă **cel mai înalt grad de control și de predictibilitate**,

## 3.2. Operator propriu vs. operator privat

Conform legislației naționale (**Legea nr. 51/2006, Legea nr. 92/2007**) și Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, serviciul de transport public local poate fi atribuit unui **operator privat** în sens juridic, indiferent dacă acesta are capital **integral public** (societate deținută de UAT/ADI) sau capital **integral privat**. În ambele cazuri, operatorul funcționează pe principiul **acoperirii costurilor + profit rezonabil**, profit avizat de Consiliul Concurenței.

### 3.2.1. Operator propriu (privat cu capital integral public)

Operatorul propriu este o societate comercială constituită și controlată de autoritatea publică locală sau de o asociație de dezvoltare intercomunitară (ADI). În terminologia europeană, este un **operator intern** care poate primi atribuirea directă a contractului de servicii publice, în condițiile Regulamentului 1370/2007.

#### Avantaje:

- **Control direct și efectiv al autorităților:** UAT-urile, prin ADI, dețin operatorul și pot stabili strategia, rutele, tarifele și indicatorii de performanță.
- **Atribuire directă** (fără procedură competitivă de piață), ceea ce reduce birocrăția și accelerează intrarea în operare a serviciului.
- **Aliniere cu investițiile existente:** integrarea autobuzelor electrice achiziționate prin PNRR în rețeaua locală.
- **Adaptabilitate** la nevoile comunității – autoritățile pot ajusta rapid traseele sau frecvențele.
- **Dimensiune intercomunitară:** prin înființarea unui operator comun, Ocna Mureș, Unirea și Lunca Mureșului își pot coordona resursele și pot asigura un serviciu unitar pe întreg teritoriul.

#### Dezavantaje:

- Necesită resurse financiare inițiale (capitalizare, infrastructură de suport).
- Necesită un sistem de guvernare corporativă solid (management profesionist, transparență, audit intern).
- Posibil risc de **birocratizare sau politizare** a deciziilor de management.

### 3.2.2. Operator privat (capital privat)

Operatorul privat este o societate comercială cu capital integral privat, selectată competitiv pentru a presta serviciul. Contractul de servicii publice este atribuit prin procedură competitivă (licitație/concesiune) și include compensarea costurilor și un profit rezonabil.

#### Avantaje:

- **Expertiză și know-how specializat:** operatorii privați pot aduce experiență acumulată în alte piețe.
- Pot contribui cu **resurse financiare și logistice** proprii.
- Pot avea o **disciplină economică mai riguroasă**, cu accent pe reducerea costurilor și eficiență.

#### Dezavantaje:

<b>Riscuri</b>	Posibil risc de birocratizare sau politizare.	Necesită o structură administrativă robustă la nivelul UAT/ADI pentru monitorizare; risc de litigii și discontinuități.
<b>Relevanță pentru Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului</b>	Asigură control intercomunitar, integrarea autobuzelor electrice și predictibilitate pe termen lung.	Atractivitate scăzută a pieței pentru un serviciu local mic; risc de dezechilibru juridic și de costuri suplimentare pentru autorități.

### 3.3. Încredințare directă vs. licitație publică

Stabilirea modalității de atribuire a Contractului de Servicii Publice (CSP) este un pas esențial în organizarea serviciului de transport local. Conform **Regulamentului (CE) nr. 1370/2007**, autoritățile publice locale au la dispoziție două opțiuni principale: **încredințarea directă** și **procedura competitivă**. Alegerea trebuie să țină cont de criteriile legale, de capacitatea administrativă a autorităților, de contextul intercomunitar și de specificul local al celor trei UAT-uri: Ocna Mureș, Unirea și Lunca Mureșului.

#### 3.3.1. Încredințarea directă

**Definiție** și **cadru juridic:** Încredințarea directă reprezintă atribuirea contractului fără licitație, direct către un **operator propriu (intern)** cu capital integral public, aflat sub controlul integral al autorității. Aceasta este permisă în condițiile Regulamentului 1370/2007, dacă sunt respectate criteriile: control integral, activitate preponderentă pe teritoriul autorității/ADI, capital integral public.

**Situații speciale:** Regulamentul 1370/2007 permite, de asemenea, atribuirea unui **contract provizoriu, fără anunț în JOUE**, pentru o perioadă de maxim **doi ani**, în cazuri de urgență sau discontinuitate a serviciului. Această prevedere este deosebit de importantă pentru comunități mici, unde serviciul trebuie menținut neîntrerupt.

#### Avantaje:

- Procedură rapidă și mai puțin birocratică.
- Evită riscul întârzierilor cauzate de licitații sau contestații.
- Permite operarea imediată a celor trei autobuze electrice achiziționate prin PNRR.
- Asigură **control ridicat** al autorităților asupra serviciului.
- Posibilitate de utilizare a contractului provizoriu (max. 2 ani) pentru menținerea continuității serviciului în situații de urgență.

#### Dezavantaje:

- Necesită existența unui operator propriu funcțional, cu capacitate operațională adecvată.
- Posibil risc de ineficiență dacă operatorul nu are un management profesionist și mecanisme de guvernare solide.

#### 3.3.2. Procedura competitivă (licitație/concesiune)

**Definiție** și **cadru juridic:** Procedura competitivă presupune selectarea operatorului printr-o licitație sau o concesiune de servicii,

	fără anunț, max. 2 ani, în situații de urgență.	
Durata procedurii	Rapidă, mai puțin birocratică.	Lungă, implică pregătire, publicitate, evaluare, posibile contestații.
Control al autorității	Ridicat – operatorul este controlat integral de UAT/ADI.	Redus – autoritatea doar monitorizează contractul; modificările sunt negociate cu operatorul.
Resurse administrative	Necesită un operator propriu funcțional, dar procedura de atribuire este simplă.	Necesită expertiză extinsă (juridică, tehnică, economică); consumă resurse majore și poate afecta alte sectoare ale UAT.
Riscuri	Posibilă ineficiență dacă operatorul propriu nu e gestionat profesionist.	Risc de neatractivitate (dimensiunea mică a serviciului), contestații, litigii și întreruperea serviciului.
Impact asupra comunității	Asigură continuitate și permite operarea imediată a autobuzelor electrice din PNRR.	Posibile întârzieri majore în implementare, cu efect negativ asupra accesului la mobilitate.
Relevanță pentru Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului	Soluția optimă: rapidă, sigură, adaptată capacității administrative și contextului intercomunitar.	Procedură dificil de gestionat pentru comunități mici, cu risc de blocaj și lipsă de ofertanți.

### 3.4. Argumentarea scenariului optim pentru Ocna Mureș

Analiza comparativă a modalităților de gestiune și a tipurilor de operatori relevă faptul că **scenariul optim pentru aria intercomunitară formată din UAT-urile Ocna Mureș, Unirea și Lunca Mureșului** îl reprezintă **delegarea gestiunii serviciului public de transport către o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară (ADI)** constituită de cele trei UAT-uri, urmând ca ADI-ul să încheie, în numele și pentru membrii săi, un **Contract de Servicii Publice (CSP) cu un operator cu capital integral public**. Acest operator va rezulta din transformarea și dezvoltarea **actualului serviciu propriu de transport al Primăriei Ocna Mureș** într-o societate comercială deținută de UAT-uri prin ADI.

#### 3.4.1. Rațiunea instituțională și juridică

- Conform **Legii nr. 51/2006, Legii nr. 92/2007 și Regulamentului (CE) nr. 1370/2007**, serviciile publice de transport local pot fi delegate către un operator intern deținut de autorități, prin atribuirea directă a CSP.
- Înființarea unui **ADI** asigură cadrul juridic și instituțional pentru gestionarea în comun a serviciului, permițând:
  - **o singură entitate de contractare** (ADI) care semnează CSP, reducând fragmentarea și asigurând coerență;
  - **un mecanism democratic de decizie**, în care consiliile locale ale UAT-urilor membre stabilesc strategia și politica de transport;

Prin urmare, acest scenariu nu doar că răspunde nevoilor actuale ale celor trei UAT-uri, dar creează și premisele pentru o dezvoltare durabilă, integrată și controlată local a transportului public, asigurând că investițiile realizate prin PNRR vor fi valorificate în beneficiul cetățenilor.

**Tabel 3.4 – Argumentarea scenariului optim pentru Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului**

Criteria	Scenariul propus: ADI + operator propriu (capital integral public)	Alte opțiuni (operator privat, licitație/concesiune)
Conformitate juridică	Conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și legislația națională (Legea 51/2006, Legea 92/2007). Permite atribuirea directă.	Necesită procedură competitivă complexă, publicare în JOUE, risc de contestații.
Control al autorităților	Ridicat – ADI și UAT-urile membre dețin și controlează operatorul („control analog”).	Redus – autoritatea doar monitorizează contractul; operatorul are autonomie largă.
Flexibilitate	Mare – ajustări rapide ale traseelor și indicatorilor de performanță, prin decizie locală.	Redusă – orice modificare presupune renegociere contractuală și posibile litigii.
Timp de implementare	Rapid – atribuirea directă și evoluția din serviciul propriu existent permit punerea imediată în operare a autobuzelor electrice.	Lung – licitația poate dura 1–2 ani, risc de întârzieri majore în exploatare.
Expertiză și dezvoltare	Dezvoltare graduală a expertizei: operator – exploatare; ADI – monitorizare CSP; UAT – urmărirea indicatorilor.	Necesită echipe juridice și tehnice solide la nivel de UAT/ADI, greu de constituit în comunități mici.
Risc de discontinuitate	Minim – operatorul propriu este controlat și finanțat local.	Ridicat – litigii sau retragerea operatorului privat pot întrerupe serviciul.
Relevanță pentru comunități mici	Structură instituțională simplă, adaptată Ocna Mureș, Unirea și Lunca Mureșului; sprijină dezvoltarea organică.	Puțin atractiv pentru operatorii privați; risc de lipsă de ofertanți și blocaj procedural.

Analiza comparativă a opțiunilor de gestiune, a tipurilor de operatori și a modalităților de atribuire a contractului de servicii publice demonstrează că, pentru aria intercomunitară Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului, **singurul scenariu viabil și sustenabil este cel al delegării gestiunii către o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară (ADI)**, constituită de cele trei UAT-uri, care va încheia un **Contract de Servicii Publice (CSP) cu un operator propriu, cu capital integral public**, rezultat din transformarea actualului serviciu propriu de transport al Primăriei Ocna Mureș.

Această soluție îmbină:

- **conformitatea juridică** cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 și legislația națională,
- **eficiența administrativă**, prin posibilitatea atribuirii directe și evitarea procedurilor competitive complexe,
- **controlul democratic** exercitat de consiliile locale ale UAT-urilor membre,

În lipsa unui program de transport aprobat la data studiului, OSP se exprimă parametric, prin intervale min-max, valorile concrete urmând a fi stabilite prin CSP.

#### 4.1.3. Parametri-cadru ai OSP exprimați prin intervale (min-max)

Pentru avizarea studiului și pentru a reflecta analiza într-o manieră completă, se stabilesc intervale-cadru care acoperă trei niveluri de serviciu (Minimal, Mediu, Maxim). Valoarea exactă se va fixa prin CSP, în funcție de resursele disponibile și de scenariul selectat:

Domeniu OSP	Parametru-cadru (interval min-max)	Observații
Frecvență	30-150 min pe interval orar de funcționare	Se diferențiază pe zile lucrătoare și weekend; nivelul minim poate privilegia curse școlare și ore de vârf
Regularitate (curse efectuate / programate)	90-98%	Regularizarea anuală și măsuri corective prin CSP; corelată cu sistemul de penalități și stimulente.
Program zilnic	06:00-22:00	În scenariul minimal se pot restrânge capetele de program; extindere treptată posibilă.
Acoperire spațială	1-3 axe principale + puncte generatoare de trafic	Minim: conectarea centrelor administrative, școlare și medicale; Maxim: acoperire extinsă în sate și cartiere.
Accesibilitate persoane cu mobilitate redusă	50%-100% vehicule accesibile	Țintă de creștere anuală, exactă în CSP raportat la parcul disponibil.
Informații pentru călători	minim – complet (afișaje simple → soluții digitale)	Minim: orare publicate; Maxim: informare digitală în timp real.
Siguranță	conform cerințelor legale; incidente 0-toleranță minimă	Indicatorii cantitativi se fixează în CSP; obligație fermă de conformare tehnică.
Calitate vehicule	dotări minime → dotări extinse	Ex.: climatizare, curățenie, sistem electronic de ticheting; detalierea în CSP.
Control titluri de călătorie	periodic – consecvent	Frecvența exactă a controlărilor va fi stabilită în CSP.

#### 4.1.4. Corelarea OSP cu compensația și evitarea supra-compensării

OSP implică, la nevoie, compensații determinate pe baza metodei efectului financiar net (costuri eligibile – venituri + profit rezonabil), cu regularizare anuală în urma auditului tehnico-economic și cu contabilitate separată pentru activitățile supuse OSP. Marja profitului rezonabil se va exprima sub formă de interval, de exemplu 2-5%, urmând ca valoarea exactă să fie precizată în contract.

#### 4.1.5. Situația de urgență și contractul provizoriu (2 ani)

Având în vedere intenția de atribuire directă pe o perioadă de maximum 2 ani în caz de perturbare sau risc iminent, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, OSP se aplică proporțional: se garantează nivelul Minimal al serviciului, cu posibilitate de ajustare operativă prin CSP; după perioada provizorie, valorile pot fi reconfigurate către nivelurile Mediu sau Maxim.

### c) Indicatori de siguranță

- **Numărul de incidente tehnice majore raportate:** între 0 și 3 pe an, în funcție de dimensiunea serviciului.
- **Respectarea normelor de siguranță în exploatare:** 100% conformitate obligatorie, cu toleranță zero la abateri grave.
- **Frecvența verificărilor tehnice ale vehiculelor:** la intervale cuprinse între 6 și 12 luni, conform legislației și contractului.

### d) Indicatori de confort și servicii pentru călători

- **Nivelul de dotare al vehiculelor:** de la minim (curățenie și iluminat corespunzător) până la complet (climatizare, sistem electronic de ticketing, afișaje digitale).
- **Procentul de vehicule cu climatizare funcțională:** între 50% și 100%, în funcție de scenariu.
- **Procentul de reclamații soluționate în termen:** între 80% și 100%, termenul de soluționare variind între 15 și 30 de zile.
- **Disponibilitatea informațiilor pentru călători:** de la publicarea orarelor pe panouri fizice până la informare digitală în timp real.

#### 4.2.3. Praguri de performanță și mecanisme de revizuire

Indicatorii de calitate sunt stabiliți inițial sub formă de intervale, urmând ca valorile exacte să fie incluse în CSP, în funcție de scenariul operațional adoptat (minimal, mediu, maxim). Aceste valori vor putea fi revizuite anual, în baza auditului tehnico-economic și a rapoartelor de monitorizare, pentru a asigura o creștere treptată a calității serviciului.

#### 4.2.4. Legătura cu stimulentele și penalitățile

Performanța operatorului în raport cu indicatorii va sta la baza aplicării unor mecanisme de stimulente și penalități. În cazul depășirii pragurilor minime, se pot acorda bonificații sau priorități la renegociere. În cazul nerespectării repetate a indicatorilor, se vor aplica penalități financiare și, în cazuri grave, se poate dispune rezilierea contractului.

## 4.3. Compensițiile financiare aferente OSP

### 4.3.1. Principii generale

Compensiția financiară reprezintă mecanismul prin care autoritatea contractantă asigură echilibrul economic al operatorului de transport public, în condițiile în care acesta este obligat să furnizeze servicii la tarife reglementate și să respecte obligații de serviciu public care nu ar fi rentabile în regim comercial pur.

Conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, compensația trebuie:

- să acopere exclusiv costurile aferente obligațiilor impuse;
- să fie corelată cu veniturile realizate și cu profitul rezonabil;
- să evite orice formă de supra-compensare;
- să fie transparentă și verificabilă.

- **Regularizare anuală:** la finalul fiecărui an, se realizează un audit tehnico-economic pentru verificarea costurilor și veniturilor. Orice diferențe (pozitive sau negative) se regularizează prin ajustarea compensației.
- **Evitarea supra-compensării:** în cazul în care operatorul realizează venituri mai mari decât cele estimate, compensația se reduce proporțional.

#### 4.3.6. *Redevențe și alocarea riscurilor*

În funcție de structura contractului, operatorul poate fi obligat să plătească o **redevență** către autoritate, calculată în funcție de km efectivi sau de veniturile realizate. Redevența este compatibilă cu schema de compensații doar dacă este inclusă explicit în costurile eligibile și dacă nu conduce la supra-compensare.

Riscurile principale (financiare, tehnice, de cerere) se alocă astfel:

- **Riscul de trafic (cerere mai mică decât estimată):** suportat în principal de autoritate, prin ajustarea compensației;
- **Riscul operațional (eficiența utilizării resurselor):** suportat de operator, prin obligația de a respecta indicatorii de calitate și de a menține costurile în limite rezonabile;
- **Riscul de investiții (achiziția de vehicule puse la dispoziția operatorului de autoritate):** suportat de autoritate; întreținerea curentă este responsabilitatea operatorului.

#### 4.3.7. *Corelarea cu scenariile de serviciu*

Nivelul compensației va depinde de scenariul operațional adoptat:

- **Scenariul minimal:** compensație mai ridicată ca procent, deoarece veniturile proprii sunt reduse;
- **Scenariul mediu:** echilibru între venituri și compensație;
- **Scenariul maxim:** compensație mai redusă ca procent, datorită unui grad mai mare de acoperire prin venituri.

## 4.4. Mecanisme de monitorizare și raportare

### 4.4.1. *Principii generale*

Monitorizarea și raportarea sunt esențiale pentru a asigura transparența, corectitudinea și eficiența serviciului public de transport. Ele permit autorității contractante și/sau ADI să:

- verifice respectarea obligațiilor de serviciu public (OSP);
- prevină și să corecteze eventualele abateri;
- asigure fundamentarea compensațiilor financiare;
- evalueze progresul către scenariile superioare (de la minimal la mediu/maxim).

Monitorizarea va fi realizată printr-o combinație de **raportări periodice ale operatorului și verificări independente** din partea autorității.

### 4.4.2. *Domenii monitorizate*

Monitorizarea va acoperi cel puțin următoarele domenii:

- **Penalități:** reduceri ale compensației sau sancțiuni financiare în cazul nerespectării valorilor minime ale indicatorilor.
- **Rezilierea contractului:** în cazuri de abateri grave sau repetate (ex. sub 85% din curse efectuate, abateri repetate de la siguranță).

#### 4.4.6. *Transparență și raportare publică*

Pentru a asigura transparența și încrederea comunității, ADI va publica periodic (interval orientativ: semestrial sau anual) rapoarte sumare privind:

- nivelul serviciului asigurat;
- compensațiile acordate și justificarea lor;
- evoluția indicatorilor de calitate;
- planurile de îmbunătățire pentru perioada următoare.

Definirea obligațiilor de serviciu public și a mecanismelor aferente de monitorizare, compensare și raportare reprezintă fundamentul contractual prin care autoritatea publică locală și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară se asigură că serviciul de transport public din aria Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului este furnizat în condiții de continuitate, siguranță și accesibilitate.

Prin introducerea de **parametri exprimați sub formă de intervale min-max**, studiul stabilește un cadru flexibil, dar totodată predictibil, care permite adaptarea nivelului serviciului la resursele disponibile și la cererea reală. Această abordare garantează respectarea cerințelor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și oferă baza legală și economică pentru atribuirea directă, pe termen de 2 ani, a unui contract provizoriu în regim de urgență.

Ulterior, pe măsură ce se acumulează date concrete de operare, contractele de servicii publice vor putea detalia valorile exacte ale indicatorilor și vor putea integra scenarii de dezvoltare progresivă, de la nivel minimal la nivel maxim. În acest mod, Capitolul 4 oferă un cadru solid de pornire, asigurând atât **garanția unui nivel minim de serviciu** pentru comunitate, cât și **posibilitatea de extindere graduală** către standarde mai ridicate de calitate și eficiență. 5. Analiza mobilității și estimări intercomunitare

## 5.1. Estimarea fluxurilor de călători între Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului

Analiza fluxurilor de mobilitate din aria Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului se bazează pe datele demografice, structura socio-economică a populației și rolul funcțional exercitat de orașul Ocna Mureș în cadrul microregiunii. În lipsa unui istoric de funcționare a unui serviciu de transport public intercomunitar organizat, estimările sunt realizate prin corelarea indicatorilor de populație cu tipologii de mobilitate identificate în teritorii comparabile ca dimensiune și profil.

### **Polarizarea exercitată de orașul Ocna Mureș**

Ocna Mureș constituie centrul administrativ, educațional și economic al microregiunii analizate, concentrând principalele unități de învățământ (școli gimnaziale și licee), servicii medicale (spital, cabinete și centre medicale), activități comerciale și funcții administrative. La nivelul anului 2024, orașul are o populație de aproximativ **12.380 locuitori**, reprezentând peste **63% din populația totală** a zonei formate din Ocna Mureș, Unirea și Lunca Mureșului.

- **fluxuri de muncă**, concentrate dimineața (07:00–08:30) și după-amiaza (16:00–17:30), asociate navetei zilnice;
- **fluxuri pentru servicii și sănătate**, distribuite pe parcursul zilei, cu vârfuri în intervalele 09:00–12:00 și 15:00–18:00;
- **fluxuri ocazionale și de weekend**, cu volum mai redus, asociate cumpărăturilor, vizitelor familiale sau deplasărilor recreative.

### Estimarea orientativă a cererii potențiale

În lipsa unor date istorice de trafic, estimarea cererii se realizează orientativ. Corelând ponderea populației școlare și active cu tipologiile de flux identificate, se poate aprecia că cererea inițială de transport public intercomunitar se situează în intervalul **800–1.200 călătorii/zi lucrătoare**, la nivelul întregii microregiuni.

Această cerere este puternic concentrată în intervalele de vârf din zilele lucrătoare, unde se pot regăsi peste **70% din deplasări**, în timp ce în weekend volumul se reduce semnificativ, cu peste **50%**, aspect care justifică scenarii de operare diferențiate.

### Concluzie

Analiza fluxurilor de mobilitate confirmă rolul central al orașului Ocna Mureș și dependența funcțională a satelor aparținătoare și a comunelor Unirea și Lunca Mureșului de acesta. Chiar în contextul unui declin demografic general, structura populației și concentrarea funcțiilor urbane mențin o cerere relevantă pentru transport public, în special din partea elevilor, navetiștilor și a altor categorii vulnerabile. Aceste concluzii constituie baza pentru definirea logicii rețelei de trasee și a scenariilor de operare prezentate în secțiunile următoare.

## 5.2. Rețea și trasee propuse

### 5.2.1. Puncte de capăt, noduri de schimb și logică de rețea

Configurarea rețelei de transport public intercomunitar în aria Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului are ca punct de plecare rolul orașului Ocna Mureș de **pol funcțional** pentru microregiune. Rețeaua trebuie să răspundă unei cereri inițiale preponderent direcționate către oraș (educație, muncă, servicii), în condițiile în care transportul public intercomunitar se află în faza de lansare și nu există încă un istoric de utilizare care să justifice, din start, frecvențe ridicate sau un headway fix. Din acest motiv, modelul de rețea propus este unul **radial scurt**, cu **ramuri de colectare** și un grad ridicat de adaptabilitate, astfel încât programul de circulație să poată fi ajustat incremental pe baza cererii reale.

#### Rolul punctelor de capăt și principiul „punctelor centrale”

Într-o rețea de dimensiuni reduse, definirea punctelor de capăt trebuie să urmărească stabilirea unor repere simple, ușor de înțeles și ușor de operat. La nivelul localităților din aria studiată, se propune utilizarea principiului „punctului central” ca reper operațional, respectiv un punct de oprire reprezentativ (de regulă în centrul localității) care permite îmbarcarea/debarcarea, o staționare scurtă și, acolo unde este necesar, întoarcerea vehiculului. Această abordare reduce complexitatea rețelei, limitează abaterile și timpii neproductivi, și este adecvată în etapa inițială de operare, când prioritatea este funcționarea stabilă și predictibilă.

Pentru Ocna Mureș, deși la nivel urban pot exista în realitate două-trei puncte relevante, în cadrul studiului se utilizează același principiu al punctelor centrale, cu mențiunea că distribuția exactă a

celălalt, iar dezvoltarea poate îngloba elemente din scenariile inițiale, păstrând cursele cu rol critic și adăugând treptat servicii suplimentare acolo unde acestea sunt justificate.

### **Coerența logicii de rețea cu flota electrică și cu limitările de operare**

Rețeaua propusă este gândită pentru exploatarea cu **autobuze electrice de 10 m** ca flotă principală operațională. Această opțiune impune o organizare atentă a graficului de circulație, cu timpi de parcurs și timpi de staționare care permit gestionarea autonomiei și a încărcării fără a genera riscuri de întrerupere a serviciului. Autobuzele diesel existente, care au probleme de fiabilitate, sunt tratate în mod explicit ca **rezervă tehnică**, utilizabile punctual pentru asigurarea continuității în situații neprevăzute (indisponibilitate temporară, mentenanță, incidente).

În concluzie, logica rețelei propuse urmărește să maximizeze accesibilitatea și funcția socială a serviciului, să fie simplă și operabilă cu o flotă redusă și să permită extinderea graduală a nivelului de ofertă pe măsură ce cererea devine mai predictibilă. Această bază conceptuală susține definirea liniilor și a scenariilor de operare care vor fi prezentate în secțiunile următoare.

## **5.2.2 Propunere de linii și modele de exploatare**

Definirea liniilor de transport public în aria Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului pornește de la necesitatea unui sistem simplu, robust și ușor de operat, adaptat dimensiunii reduse a teritoriului și cererii inițiale limitate. În această etapă a studiului, propunerea nu urmărește stabilirea unui program rigid de circulație sau a unor frecvențe fixe, ci descrierea **structurii funcționale a liniilor**, a relațiilor teritoriale deservite și a modului în care acestea pot fi exploatate eficient în cadrul mai multor scenarii de operare.

Modelul de exploatare este gândit astfel încât să permită o **introducere graduală a serviciului**, cu accent pe cursele cu rol social și educațional, urmând ca nivelul de ofertă să fie extins pe măsură ce cererea devine mai clar conturată.

### **Principii generale de definire a liniilor**

Propunerea de linii respectă câteva principii de bază:

- fiecare linie corespunde unei **axe teritoriale clare**, ușor de înțeles de către utilizatori;
- liniile sunt concepute pentru a fi exploatate cu **autobuze electrice de 10 m**, cu timpi de parcurs și de staționare compatibili cu autonomia și cu necesitățile de operare;
- acolo unde structura rețelei rutiere permite, se utilizează **trasee de tip buclă sau semibuclă**, pentru a deservi mai multe localități pe aceeași linie, evitând duplicarea inutilă a traseelor;
- liniile sunt independente din punct de vedere operațional, dar converg în Ocna Mureș, care funcționează ca nod principal al sistemului.

### **Linia L1 – Ocna Mureș – Unirea**

Linia L1 asigură legătura directă între orașul Ocna Mureș și comuna Unirea. Aceasta reprezintă una dintre cele mai importante axe ale rețelei, având în vedere populația relativ ridicată a comunei și fluxurile zilnice semnificative generate de naveta școlară, profesională și de acces la servicii.

Traseul este caracterizat printr-o distanță moderată și timpi de parcurs predictibili, ceea ce îl face potrivit pentru exploatare regulată, inclusiv în scenarii cu nivel de ofertă extins. Din punct de vedere

Structura de linii prezentată în această secțiune reprezintă cadrul de referință pentru scenariile de operare analizate în subcapitolul 5.4. Fiecare scenariu va utiliza aceleași axe de bază (L1, L2 și L3), diferențele dintre scenarii fiind date de numărul de curse, intervalele orare acoperite, zilele de operare și nivelul general al ofertei de transport. Această abordare asigură coerență metodologică și permite compararea clară a scenariilor din punct de vedere operațional, financiar și al impactului social.

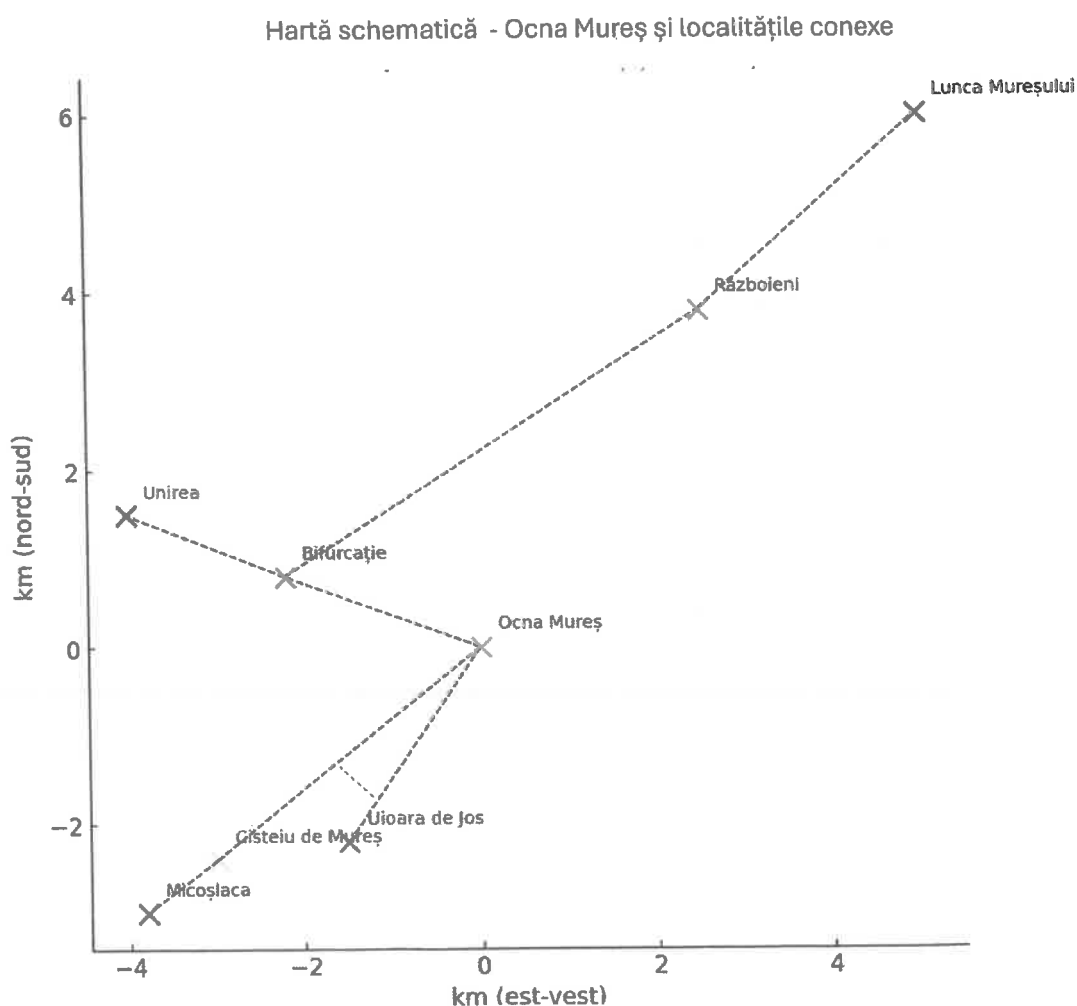


Figura 5.1 – Rețeaua propusă de trasee în zona Ocna Mureș

### 5.3. Logica de dimensionare cu flotă mixtă și disponibilitate variabilă

Dimensionarea flotei de transport public pentru aria Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului trebuie realizată într-un mod prudent, adaptat atât dimensiunii reduse a sistemului, cât și caracterului incipient

mai avansate, pe măsură ce oferta se extinde către intervale mai largi sau către zilele de weekend, crește și gradul de utilizare simultană a vehiculelor.

Această flexibilitate este esențială pentru un sistem aflat la început, deoarece permite:

- adaptarea rapidă la variațiile cererii;
- limitarea kilometrilor parcurși în lipsa unei cereri suficiente;
- controlul costurilor de operare;
- testarea graduală a diferitelor niveluri de ofertă.

#### **Corelarea flotei cu structura rețelei**

Structura de linii definită în subcapitolul 5.2 (L1, L2 și L3) este compatibilă cu o exploatare etapizată a flotei. Liniile nu sunt concepute pentru a funcționa permanent și simultan la capacitate maximă, ci pentru a fi activate diferențiat în funcție de scenariul de operare.

Această abordare permite, de exemplu, ca într-un scenariu minimal să fie deservite prioritar cursele cu rol educațional și social, în timp ce în scenariile extinse pot fi introduse curse suplimentare pentru navetă generală sau pentru mobilitate de weekend, fără a modifica structura de bază a rețelei.

#### **Implicații asupra resurselor umane și a organizării exploatării**

Logica de dimensionare a flotei este strâns legată de organizarea resurselor umane, în special a personalului de conducere auto. Modelul propus permite analizarea unor variante flexibile de organizare a programului de lucru, inclusiv utilizarea unor ture fracționate (dimineață și după-amiază), adaptate structurii cererii.

Această corelare va fi detaliată în cadrul scenariilor de operare, unde se va analiza explicit dacă un conducător auto poate acoperi un set de curse într-o zi de lucru, în condiții de respectare a legislației muncii și a normelor de siguranță.

#### **Concluzie privind dimensionarea flotei**

Dimensionarea flotei pe baza unui nucleu de trei autobuze electrice, completate de o rezervă diesel și exploatate într-un regim de disponibilitate variabilă, oferă un cadru echilibrat pentru lansarea serviciului de transport public intercomunitar. Această soluție minimizează riscurile operaționale și financiare, asigură flexibilitate și permite dezvoltarea graduală a serviciului, în funcție de cererea reală și de capacitatea administrativă a autorităților implicate.

Această logică de dimensionare constituie fundamentul pentru definirea și evaluarea scenariilor de operare prezentate în subcapitolul următor.

## **5.4. Scenarii de operare**

Având în vedere caracterul incipient al serviciului de transport public intercomunitar în aria Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului, definirea modului de operare nu poate porni de la un model rigid, bazat pe frecvențe fixe sau pe o ofertă maximală prestabilită. În lipsa unui istoric de utilizare și a unor date reale de trafic, este necesară o abordare **scenarială**, care să permită testarea graduală a cererii, controlul costurilor și adaptarea progresivă a nivelului de serviciu.

Scenariile de operare reprezintă **variante alternative de organizare a serviciului**, construite pe aceeași structură de rețea (liniile L1, L2 și L3), dar diferențiate prin:

## 5.4.1. Scenariul 1 – Serviciu minimal (transport școlar și acces de bază)

### Rolul și obiectivul scenariului

Scenariul 1 reprezintă **scenariul de pornire** al serviciului de transport public intercomunitar și are ca obiectiv principal asigurarea **transportului școlar** din localitățile componente către unitățile de învățământ din Ocna Mureș, completat de un nivel minim de acces la servicii esențiale pentru alte categorii vulnerabile (persoane vârstnice, persoane fără autoturism).

Scenariul este construit într-o manieră deliberat prudentă, cu un număr limitat de curse și cu funcționare exclusiv în zilele lucrătoare, având rolul de:

- a testa cererea reală;
- a valida traseele și timpii de parcurs;
- a permite acumularea de experiență operațională;
- a limita expunerea financiară în etapa inițială.

### Zile și intervale de operare

Serviciul funcționează **luni-vineri**, fără operare în zilele de sâmbătă și duminică.

Activitatea este concentrată în două perioade distincte:

- **vârful de dimineață** (aprox. 06:15–08:00), destinat transportului elevilor către Ocna Mureș;
- **intervalul de după-amiază** (aprox. 13:00–17:00), destinat transportului de retur al elevilor și unor deplasări de bază către localitățile de domiciliu.

### Principiul-cheie de operare în vârful de dimineață

În acest scenariu, **toți elevii trebuie să ajungă în Ocna Mureș înainte de ora 08:00**. Având în vedere această constrângere, în **intervalul de vârf de dimineață sunt utilizate simultan toate cele trei autobuze electrice disponibile**, fiecare deservind una dintre cele trei axe principale ale rețelei.

Această abordare elimină riscul de suprapunere a cererii și asigură fiabilitatea transportului școlar, inclusiv în condiții de trafic, vreme nefavorabilă sau întâzieri punctuale.

### Liniile active și organizarea curselor – dimineața

#### Linia L1 – Ocna Mureș – Unirea

Un autobuz electric este alocat dimineața exclusiv acestei linii.

Cursele sunt programate astfel încât elevii din Unirea să ajungă în Ocna Mureș **înainte de ora 08:00**, cu o marjă de siguranță (de regulă între 07:10–07:30).

#### Linia L2 – Ocna Mureș – Războieni-Cetate – Lunca Mureșului

Un al doilea autobuz electric deservește axa estică.

Indicator	Valoare estimată
Număr linii active	3
Autobuze electrice utilizate (vârf)	3
Km parcurși / zi (total sistem)	190 km
Zile de operare / lună	21
Km parcurși / lună	3990 km
Km parcurși / an	47880 km

### Avantaje ale Scenariului 1

Scenariul asigură:

- acces garantat la educație pentru elevii din toate localitățile;
- un nivel ridicat de fiabilitate în vârful de dimineață;
- costuri de operare controlate;
- o bază solidă pentru colectarea de date reale de utilizare.

### Limitări și riscuri asumate

- lipsa operării în weekend;
- flexibilitate redusă în afara intervalelor de vârf;
- atractivitate limitată pentru alte tipuri de deplasări (recreative, comerciale extinse).

Aceste limitări sunt asumate și constituie argumente pentru analizarea scenariilor de operare superioare.

### Rolul Scenariului 1 în dezvoltarea serviciului

Scenariul 1 constituie **fundatia sistemului**. Datele obținute prin operare (încărcare, timpi, regularitate) vor fundamenta trecerea către Scenariul 2 și Scenariul 3, care pot integra și extinde acest nucleu de servicii fără a-l invalida.

## 5.4.2. – Scenariul 2 – Extins parțial (Școlar + Weekend limitat)

### Rolul și obiectivul scenariului

Scenariul 2 reprezintă o **extindere moderată** a serviciului definit în Scenariul 1, având ca scop creșterea gradului de accesibilitate pentru populația din aria deservită, fără a intra încă într-un regim de operare cu frecvențe fixe sau cu acoperire completă pe parcursul zilei.

Obiectivul principal rămâne transportul școlar în zilele lucrătoare, însă scenariul introduce:

- **curse limitate în weekend**, cu rol social și de incluziune;
- o **acoperire ușor extinsă după-amiaza**, pentru deplasări de bază (cumpărături, servicii, vizite medicale).

Scenariul 2 este conceput pentru a testa **comportamentul utilizatorilor în afara strictului cadru școlar**, fără a genera costuri disproporționate.

- Lunca Mureșului – Ocna Mureș;
- axa L3, în funcție de cerere.

Scopul acestor curse este exclusiv social și funcțional (piață, servicii, vizite medicale), nu recreativ sau turistic.

#### Organizarea flotei și a personalului

- **Autobuze electrice utilizate simultan (maxim):**
  - dimineața: 3
  - restul zilei: 1–2
  - sâmbăta: 1
- **Autobuze diesel:** rezervă tehnică

Din punct de vedere al personalului:

- se menține structura cu **3 conducători auto**;
- apar **ore suplimentare limitate** sau rotații pentru acoperirea sâmbetei;
- nu este necesară angajarea de personal suplimentar în acest scenariu.

#### Estimarea volumului de operare (km)

Extinderea față de Scenariul 1 este moderată și controlată.

Indicator	Valoare
Număr linii active	3
Autobuze electrice utilizate (vârf dimineață)	3
Autobuze electrice utilizate (restul zilei)	1–2
Zile de operare / lună	25
Km parcurși / zi lucrătoare	210 km
Km parcurși / sâmbătă	90 km
Km parcurși / lună	4.770 km
Km parcurși / an	57.240 km

#### Avantaje ale Scenariului 2

Scenariul 2:

- păstrează robustețea transportului școlar;
- îmbunătățește incluziunea socială;
- testează cererea de weekend;
- rămâne gestionabil din punct de vedere financiar;
- permite ajustări rapide în funcție de utilizare.

#### Limitări și riscuri asumate

- curse de acces la servicii (intervale de mijloc de zi);
- curse de weekend (mobilitate generală).

### Organizarea flotei și a personalului

#### Autobuze electrice utilizate simultan (maxim):

- dimineața (ore de vârf): 3;
- restul zilei (L-V): 2;
- sâmbătă: 2;
- duminică: 1.

#### Autobuze diesel:

- utilizate exclusiv ca rezervă tehnică (înlocuire temporară / situații excepționale).

#### Personal:

- se menține structura de bază cu 3 conducători auto;
- apar rotații și o planificare mai atentă a programului pentru acoperirea weekendului;
- nu este necesară suplimentarea personalului în această etapă (în condiții de organizare eficientă a turelor).

#### Estimarea volumului de operare (km)

##### Ipoteze de calcul (lună standard):

- zile lucrătoare: 21
- sâmbătă: 4
- duminică: 4

Indicator	Valoare
Număr linii active	3
Autobuze electrice utilizate (vârf dimineață)	3
Autobuze electrice utilizate (restul zilei)	2
Zile de operare / lună	29
Km parcurși / zi lucrătoare	320 km
Km parcurși / sâmbătă	180 km
Km parcurși / duminică	120 km
Km parcurși / lună	7.920 km
Km parcurși / an	95.040 km

#### Avantaje ale Scenariului 3

##### Scenariul 3:

- oferă o acoperire mult mai bună pentru navetă și activități cotidiene;

- **L2:** Ocna Mureș – Unirea
- **L3:** Ocna Mureș – Cisteiu de Mureș – Micoșlaca – Uioara de Jos (linie integrată)

#### Tipuri de curse:

- curse școlare integrate în graficele regulate;
- curse pentru navetiști (dimineața și după-amiaza);
- curse de mobilitate generală pe tot parcursul zilei;
- curse de weekend cu frecvență predictibilă.

#### Organizarea flotei și a personalului

##### Autobuze electrice utilizate simultan (maxim):

- zile lucrătoare (L-V): 3;
- sâmbătă: 2-3 (în funcție de dimensionarea finală a headway-ului);
- duminică: 2-3 (în funcție de dimensionarea finală a headway-ului).

##### Autobuze diesel:

- rezervă tehnică permanentă;
- utilizare doar în situații excepționale (defecțiuni, indisponibilitate temporară, acoperiri).

##### Personal:

- necesită planificare în regim de 7/7 și un program mai robust decât scenariile anterioare;
- în perspectivă este posibilă necesitatea suplimentării numărului de conducători auto și a funcției de dispecerat (detalierea se face în analiza comparativă și în etapa financiară).

#### Estimarea volumului de operare (km)

##### Ipoteze de calcul (lună standard):

- zile lucrătoare: 21
- sâmbătă: 4
- duminică: 4

Indicator	Valoare
<b>Număr linii active</b>	3
<b>Autobuze electrice utilizate (vârf dimineață)</b>	3
<b>Autobuze electrice utilizate (restul zilei)</b>	2-3
<b>Zile de operare / lună</b>	29
<b>Km parcurși / zi lucrătoare</b>	460 km
<b>Km parcurși / sâmbătă</b>	330 km
<b>Km parcurși / duminică</b>	330 km
<b>Km parcurși / lună</b>	<b>12.300 km</b>
<b>Km parcurși / an</b>	<b>147.600 km</b>

Scenariile **S1** și **S2** prezintă o structură aproape identică, în care aproximativ trei sferturi din costurile de operare sunt acoperite din compensație publică. Acest rezultat este explicabil prin rolul predominant social al serviciului și prin nivelul redus al cererii solvabile.

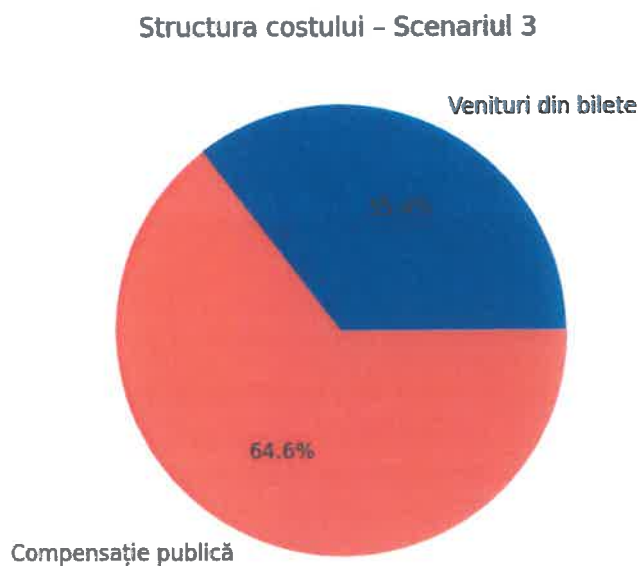
**Scenariul 3** marchează o îmbunătățire semnificativă a performanței economice: ponderea veniturilor din bilete și abonamente crește la aproximativ **35%**, ceea ce indică o utilizare mai frecventă a serviciului și o integrare mai bună a transportului public în mobilitatea zilnică. Deși necesarul de compensație rămâne important în valoare absolută, raportul cost-beneficiu devine mai favorabil.

În **Scenariul 4**, deși veniturile absolute cresc, ponderea acestora în total costuri scade comparativ cu Scenariul 3, ca urmare a volumului foarte mare de operare. Acest aspect confirmă faptul că extinderea serviciului către un model de tip „urban-like” presupune un efort bugetar suplimentar și trebuie abordată ca obiectiv strategic, etapizat.

### (C) Structura costului: bilete vs. compensație

Pentru o mai bună lizibilitate a rezultatelor, structura costului este ilustrată grafic pentru scenariile reprezentative **S3** și **S4**, care definesc pragul de maturitate operațională și, respectiv, viziunea de dezvoltare avansată.

#### Structura costului – Scenariul 3



#### Structura costului – Scenariul 4

## 6. Estimarea costurilor si analiza economică

### Introducere

Estimarea costurilor și analiza economică reprezintă un pas esențial în fundamentarea serviciului de transport public intercomunitar Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului. Această etapă are rolul de a transpune, într-o formă financiară coerentă și transparentă, parametrii operaționali definiți în Capitolul 5, respectiv scenariile de operare, volumul de activitate exprimat în kilometri și resursele necesare pentru furnizarea serviciului.

Analiza este realizată în contextul unui serviciu aflat la început de operare, cu o flotă limitată numeric și cu un operator nou, aflat în proces de consolidare instituțională și operațională. În aceste condiții, costurile administrative, de organizare și de suport au o pondere relativ mai ridicată decât în cazul operatorilor urbani maturi, cu volume mari de activitate.

Din acest motiv, pentru evaluările financiare s-a utilizat o valoare unitară prudentă a costului de operare, exprimată în lei/km, care include atât costurile directe (energie, personal de exploatare, mentenanță), cât și costurile indirecte și administrative necesare funcționării serviciului în condiții conforme cu legislația aplicabilă. Această abordare asigură un nivel ridicat de realism al analizei și reduce riscul subestimării necesarului de compensație.

Estimările financiare sunt realizate distinct pentru fiecare scenariu de operare, pornind de la valorile exacte ale volumului de activitate (km/lună și km/an) stabilite în Capitolul 5. Analiza are un caracter etapizat și comparativ, fiind concepută pentru a sprijini decizia autorităților locale privind nivelul optim de serviciu care poate fi susținut pe termen scurt și mediu.

Întrucât serviciul este propus a fi atribuit inițial printr-un contract de servicii publice cu durată limitată, ca soluție de lansare și testare a cererii reale, datele financiare prezentate în acest capitol constituie o bază de referință pentru fundamentarea compensației și pentru monitorizarea ulterioară a performanței economice. Pe măsură ce se acumulează date reale de exploatare, valorile pot fi ajustate și rafinate în cadrul contractelor viitoare, cu durată mai mare.

### 6.1. Ipoteze generale și metodologice

#### 6.1.1. Scop și domeniu

Scopul prezentei analize economice este de a fundamenta, într-o manieră coerentă și transparentă, **costurile asociate furnizării serviciului de transport public intercomunitar Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului**, pentru fiecare dintre scenariile de operare definite în Capitolul 5.

Analiza are ca domeniu de aplicare **etapa de lansare și consolidare inițială a serviciului**, corespunzătoare unui contract de servicii publice cu durată limitată, și este concepută ca instrument de sprijin pentru decizia autorităților locale privind:

- nivelul de serviciu care poate fi susținut financiar;
- necesarul de compensație pentru fiecare scenariu;
- raportul dintre efortul bugetar și beneficiile generate la nivel comunitar.

- un **volum relativ mic de activitate** (km parcurși), comparativ cu sistemele urbane mature;
- un **operator aflat la început de funcționare**, care trebuie să îndeplinească simultan cerințe de exploatare, organizare, raportare și conformitate legală;
- necesitatea respectării integrale a obligațiilor de serviciu public prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 încă din prima etapă de operare.

În aceste condiții, structura costurilor nu beneficiază de economii de scară semnificative, iar costurile indirecte (administrative, de organizare, de monitorizare și raportare) au o pondere mai mare decât în cazul operatorilor cu volume mari de activitate și sisteme consolidate.

Pentru a reflecta acest context operațional specific, analiza utilizează un **cost unitar de referință exprimat în lei/km**, care agregă costurile directe și indirecte asociate furnizării serviciului de transport public. Valoarea utilizată în cadrul prezentului studiu este de **11,6 lei/km**, aleasă ca ipoteză prudentă și realistă pentru un serviciu aflat în faza de lansare.

Această valoare include, în mod agregat:

- costuri cu personalul de exploatare și suport (conducători auto, coordonare, dispecerat);
- costuri de energie și consumuri operaționale;
- costuri de mentenanță curentă și materiale;
- costuri administrative, de management și de raportare;
- costuri indirecte necesare funcționării serviciului în condiții conforme cu cadrul legal și contractual.

Alegerea valorii de 11,6 lei/km nu reprezintă o estimare optimistă sau minimală, ci o **abordare conservatoare**, menită să reducă riscul subestimării necesarului de compensație și să asigure sustenabilitatea financiară a serviciului în primii ani de operare. Utilizarea unui cost unitar mai scăzut ar putea conduce, în lipsa unor date reale de exploatare, la concluzii nerealiste și la presiuni bugetare ulterioare.

În același timp, această valoare este utilizată ca **instrument de analiză comparativă** între scenarii, permițând evaluarea impactului creșterii volumului de activitate (km parcurși) asupra costurilor totale ale serviciului. Pe măsură ce se acumulează date reale de operare, costul unitar va putea fi revizuit și detaliat în cadrul contractelor de servicii publice ulterioare, cu durată mai mare.

#### 6.1.4. Unitatea de calcul: ce include „costul specific pe kilometru”

Valoarea de 11,6 lei/km este tratată ca **preț unitar total** care acoperă, în principiu:

1. **Personal operare** – salarii șoferi (inclusiv sporuri, contribuții), dispecerat/tehnic.
2. **Energie** – consum electric (și, ocazional, motorină pentru rezervă, dacă este cazul).
3. **Mentenanță și consumabile** – piese, revizii, pneuri, materiale.
4. **Asigurări & taxe** – RCA/CASCO, rovinietă (dacă e cazul), alte taxe obligatorii.
5. **Cheltuieli administrative (G&A)** – contabilitate, IT, gestiune, chirii/servicii, conformare.

- Km „depot – stație” și re poziționările urbane sunt **incluse** în cost/km (fără a fi necesară raportare separată), dar nu le considerăm „produs” pentru vânzări.

#### 6.1.7. Tratamentul rezervelor diesel

- **Principiu:** diesel = **doar rezervă tehnică** (avarie, situații speciale).
- **Calcul:** în ipoteza de bază, kilometrii diesel sunt **neglijabili**; dacă apar (ex.: înlocuire 3–5 zile), se menține **același cost unitar** (11,6 lei/km) pentru a evita complicații contabile în perioada de 2 ani.
- **Raportare:** orice utilizare diesel se **notează separat** (număr curse, motive), pentru transparență. Impactul pe cost total este mic, dar relevant ca lecție pentru planificarea ulterioară.

#### 6.1.8. Indexare și revizuire

- **Indexarea anuală** a costului unitar se va face potrivit **6.4.1:**
  - **Bază:** IPC (Indicele Prețurilor de Consum).
  - **Corecție secundară:** energie (dacă apar **salturi semnificative** neacoperite de IPC).
- **Momentul revizuirii:** în anul 2 al contractului, cu aplicare de la următoarea perioadă contractuală (sau conform clauzei din CSP).
- **Revizuire operativă (în afara indexării):** admisă doar pentru evenimente excepționale (forță majoră, măsuri legislative cu impact direct).

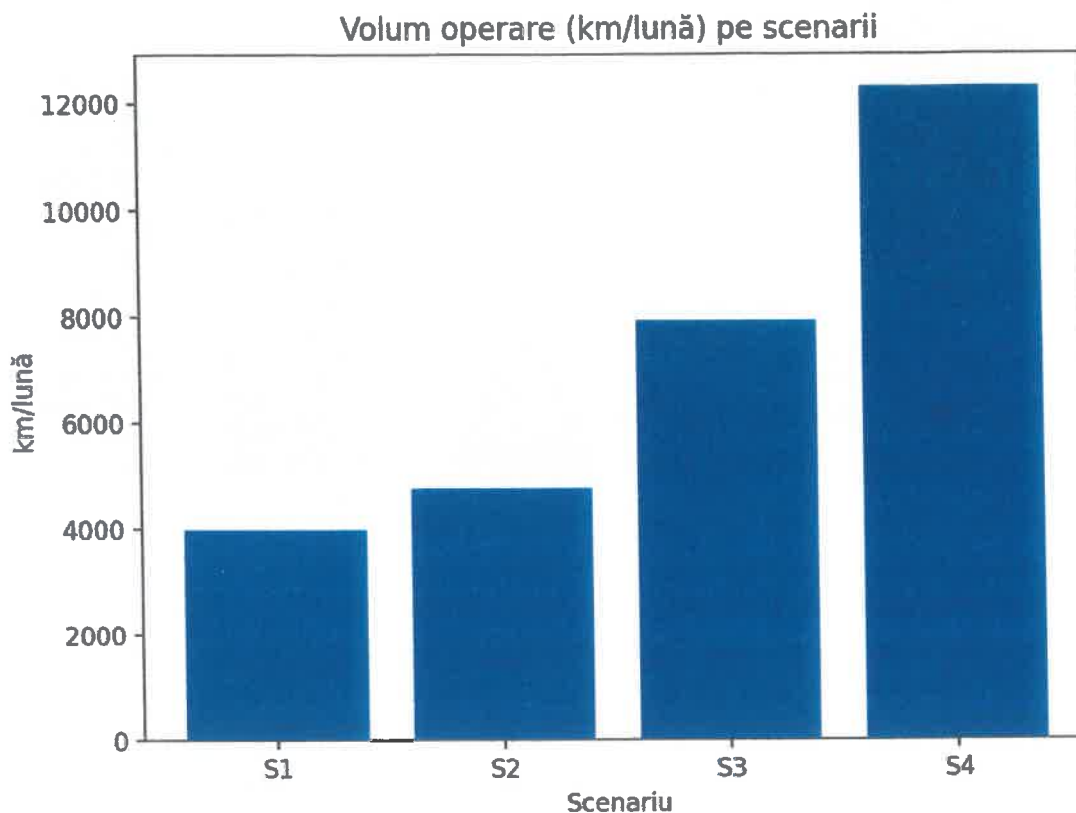
#### 6.1.9. Limitări, riscuri și modul de utilizare

- **Limitări:** costul unitar **nu** surprinde diferențe fine între orele de vârf și perioadele „moarte”; pentru un sistem mic, o singură **valoare practică** e mai robustă decât o „tarifare internă” complicată.
- **Riscuri:** cerere inițială **sub așteptări** (particular oraș mic, „mers pe jos” dominant), **absențe** în rândul personalului, **întârzieri** la încărcări.
- **Utilizare:** cifrele din 6.2–6.4 sunt **bază de buget și negociere CSP**. După 3–6 luni de operare se recomandă un „**mid-term review**” pentru calibrare: confirmarea costului efectiv, ajustări de program și proiecții revizuite de venituri.

#### 6.1.10. Distribuție orientativă a costului unitar (doar ca busolă)

Fără a absolutiza ponderi (vor rezulta din contabilitatea reală a operatorului), pentru operatori mici se observă adesea:

- **Personal** (șoferi + dispecerat): **35–45%**
- **Energie** (e-bus): **10–20%** (poate varia cu prețul/kWh)
- **Mentenanță & consumabile:** **10–15%**
- **Asigurări & taxe:** **5–10%**
- **G&A / administrativ:** **20–30%**



### 6.2.2. Analiza pe scenarii

Analiza comparativă evidențiază o creștere progresivă a costurilor de operare pe măsură ce nivelul de serviciu se extinde de la un transport cu rol predominant școlar către un serviciu cu frecvență regulată, utilizabil de populația generală.

Scenariile 1 și 2 prezintă costuri anuale relativ reduse și pot fi considerate etape de lansare și testare a cererii, cu un impact bugetar limitat. Diferența dintre cele două scenarii este moderată și este generată în principal de introducerea operării în zilele de sâmbătă.

Scenariul 3 marchează un **salt semnificativ al costurilor**, corespunzător transformării serviciului într-un sistem comunitar complet, care deservește nu doar elevii, ci și naveta zilnică și mobilitatea de weekend. Acest scenariu implică o creștere substanțială a volumului de activitate, dar rămâne sub pragul unui serviciu urban propriu-zis.

Scenariul 4 reprezintă nivelul maxim de efort financiar analizat, asociat unui serviciu de tip „urban-like”, cu frecvență regulată și acoperire zilnică extinsă. Costurile ridicate reflectă volumul mare de activitate și complexitatea operațională, fiind justificabile doar în condițiile existenței unei cereri consolidate și a unui mecanism de finanțare sustenabil.

de maturitate operațională, iar Scenariul 4 constituie o opțiune strategică avansată, care necesită o fundamentare financiară suplimentară.

## 6.3. Politica Tarifara

### 6.3.1. Variante de structură tarifară

Într-un oraș mic precum Ocna Mureș, unde deplasările intraurbane sunt inițial reduse și cetățenii preferă mersul pe jos, politica tarifară trebuie să fie în primul rând **accesibilă și simplă**, pentru a stimula adopția transportului public. Mai jos sunt prezentate trei variante posibile:

#### **Varianta A – Simplă, orientată social (recomandată la start)**

- **Bilet unic:** 4 lei (valabil pe toate relațiile, indiferent de distanță).
- **Abonament lunar elevi:** gratuit (compensat integral prin subvenție) sau 20 lei simbolic.
- **Abonament lunar adulți:** 80 lei.
- **Reduceri:** 50% pentru studenți, gratuitate pentru persoane cu dizabilități, veterani și alte categorii reglementate prin lege.

#### **Avantaje:**

- Ușor de înțeles pentru public; comunicare simplă („un preț, oriunde mergi”).
- Sprijină în special elevii și categoriile vulnerabile.
- Cost redus la început → scade bariera psihologică de intrare.

#### **Dezavantaje:**

- Venituri tarifare modeste, dependente de compensație.
- Posibilă percepție de „subevaluare” a serviciului dacă tariful e prea mic.

#### **Varianta B – Diferențiată pe zone / distanțe**

- **Bilet urban (Ocna Mureș):** 3 lei.
- **Bilet intercomunitar (Unirea, Lunca Mureșului):** 5 lei.
- **Abonament urban:** 60 lei.
- **Abonament intercomunitar:** 100 lei.
- Reduceri similare cu varianta A pentru elevi și categorii sociale.

#### **Avantaje:**

- Reflectă diferența de distanță și cost între deplasările intraurbane și cele intercomunitare.
- Poate crește veniturile pe rutele lungi (Unirea, Lunca Mureșului).

#### **Dezavantaje:**

- Mai dificil de comunicat și gestionat pentru un public obișnuit cu sisteme simple.

### Observații importante:

- Veniturile cresc **non-linear**: între S1 și S2 diferența este mică, dar S3 și mai ales S4 produc un salt semnificativ.
- În S1 și S2, **compensația** rămâne factorul determinant; abia în S3–S4 se vede un echilibru mai bun între costuri și venituri.
- Evoluția depinde de **schimbarea comportamentului populației**: inițial, mersul pe jos și autoturismul personal domină; abia după 6–12 luni, cu încredere și predictibilitate, transportul public poate deveni opțiune reală.

## 6.4. Compensația

### 6.4.1. Metodologie de calcul și indexare

Compensația reprezintă diferența dintre **costurile totale de operare** (calculate la cost/km = 11,6 lei) și **veniturile din vânzarea de bilete și abonamente**, ajustată cu sumele aferente facilităților sociale (elevi, studenți, persoane cu dizabilități, pensionari etc.).

Formula de bază utilizată este:

**Compensație = Cost operare – Venituri tarifare ± Ajustări pentru facilități sociale**

Pentru a păstra sustenabilitatea financiară a operatorului, contractul de servicii publice (CSP) trebuie să prevadă o **clauză de indexare anuală**:

- **Bază de indexare: Indicele Prețurilor de Consum (IPC)** publicat de INS.
- **Corecție secundară:** costul energiei electrice (dacă apar variații semnificative care nu se reflectă complet în IPC).
- **Frecvență:** ajustare **anuală**, cu aplicare de la începutul fiecărui an contractual.
- **Excepții:** ajustări suplimentare doar pentru evenimente excepționale (forță majoră, schimbări legislative cu impact direct).

### 6.4.2. Estimări ale compensației pe scenarii (11,6 lei/km)

Indicator	S1 – Minimal (școlar)	S2 – Extins parțial	S3 – Mediu	S4 – Optimist (urban-like)
Km parcurși / lună	3.990	4.770	7.920	12.300
Km parcurși / an	47.880	57.240	95.040	147.600
Cost unitar (lei/km)	11,6	11,6	11,6	11,6
Cost total / lună (lei)	<b>46.284</b>	<b>55.332</b>	<b>91.872</b>	<b>142.680</b>
Cost total / an (lei)	<b>555.408</b>	<b>663.984</b>	<b>1.102.464</b>	<b>1.712.160</b>
Venituri estimate / lună (lei)	11.000	13.000	32.500	<b>40.000</b>
Venituri estimate / an (lei)	132.000	156.000	390.000	<b>480.000</b>

#### 6.4.4. Concluzii intermediare

Analiza economică realizată pentru cele patru scenarii de operare evidențiază faptul că sustenabilitatea financiară a serviciului de transport public intercomunitar este determinată în principal de **echilibrul dintre nivelul de serviciu oferit, volumul de activitate și capacitatea de generare a veniturilor proprii**, raportate la disponibilitatea resurselor bugetare publice.

Scenariile 1 și 2, caracterizate prin volume reduse de operare și costuri totale limitate, pot fi considerate **sustenabile din punct de vedere bugetar pe termen scurt**, însă îndeplinesc preponderent o funcție socială și de acces minim la serviciu. Aceste scenarii nu creează premisele unei utilizări extinse a transportului public și nu pot conduce, în mod realist, la o reducere semnificativă a utilizării autoturismului personal.

Scenariul 3 se conturează ca o **opțiune echilibrată din punct de vedere economic**, în care creșterea costurilor de operare este parțial compensată de o creștere substanțială a veniturilor din exploatare. Deși necesarul de compensație rămâne relevant, raportul dintre efortul financiar public și nivelul de serviciu oferit este mai favorabil decât în scenariile anterioare. Din această perspectivă, Scenariul 3 poate fi considerat **cel mai adecvat pentru implementare în etapa de consolidare a serviciului**, oferind un compromis rezonabil între accesibilitate, funcționalitate și sustenabilitate economică.

Scenariul 4, corespunzător unui serviciu de tip „urban-like”, presupune un nivel ridicat de complexitate operațională și un volum semnificativ de activitate, ceea ce conduce la cele mai mari costuri totale și la cel mai ridicat necesar de compensație. Chiar și în condițiile unor venituri proprii semnificative, acest scenariu necesită un **angajament bugetar ferm și pe termen mediu**, fiind dificil de susținut în absența unei cereri consolidate și a unei strategii clare de dezvoltare etapizată.

În concluzie, analiza economică indică faptul că **implementarea graduală a serviciului**, cu posibilitatea de tranziție între scenarii în funcție de evoluția cererii și de capacitatea financiară a autorităților publice, reprezintă abordarea cea mai prudentă. Scenariile analizate nu trebuie privite ca opțiuni mutual exclusive, ci ca **etape succesive de dezvoltare**, în care trecerea de la un nivel la altul este condiționată de performanța economică și de impactul social obținut.

### 6.5 Opțiuni de gestiune și atribuire a serviciului

#### 6.5.1. Cadrul general

Serviciul de transport public intercomunitar Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului se supune prevederilor **Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006**, **Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007** și **Regulamentului (CE) nr. 1370/2007**.

Aceste reglementări prevăd două modalități principale de organizare a serviciului:

- **gestiune directă**, prin atribuirea directă a unui contract de servicii publice unui operator intern controlat de autoritățile locale sau de asociațiile acestora;
- **gestiune delegată**, prin proceduri concurențiale de atribuire (licitație/concesiune) către un operator privat sau mixt.

## 6.6. KPI de performanță și calitate

### 6.6.1. Rolul KPI în contractul de servicii publice

Indicatorii de performanță (KPI – *Key Performance Indicators*) sunt elemente esențiale ale contractului de delegare a gestiunii. Ei stabilesc standardele minime pe care operatorul trebuie să le respecte și permit ADI, în calitate de autoritate contractantă, să monitorizeze și să corecteze în timp real calitatea serviciului.

În etapa de lansare (contractul de 2 ani), se recomandă o **abordare graduală**, cu o schemă simplificată de monitorizare și penalizare, pentru a permite operatorului și ADI să acumuleze experiență. Indicatorii pot fi detaliați și întăriți la contractul ulterior, cu durată de 6–10 ani.

### 6.6.2. Indicatorii propuși

#### 1. Punctualitate

- Definiție: proporția curselor efectuate care sosesc și pleacă în intervalul de  $\pm 5$  minute față de orarul planificat.
- Țintă minimă: **90%** din curse.
- Importanță: punctualitatea este percepută direct de utilizatori și influențează încrederea în transportul public.

#### 2. Disponibilitatea flotei

- Definiție: proporția autobuzelor apte de circulație din totalul flotei planificate pentru o zi de operare.
- Țintă minimă: **95%** (excluzând reviziile planificate).
- Importanță: reflectă gradul de mentenanță și fiabilitatea flotei.

#### 3. Kilometri neefectuați

- Definiție: raportul dintre numărul de kilometri nerealizați față de planul lunar aprobat.
- Țintă maximă: **0,5%**.
- Importanță: un indicator critic pentru eficiența operațională; arată cât din oferta contractuală este efectiv livrată.

#### 4. Timp de răspuns la reclamații

- Definiție: perioada maximă în care operatorul trebuie să ofere un răspuns scris justificat la o reclamație validă a unui călător.
- Țintă: **5 zile lucrătoare**.
- Importanță: contribuie la creșterea transparenței și la încrederea publicului în sistem.

#### 5. Calitatea serviciului (curățenie și igienă)

- Necesare pentru menținerea unui ciclu de operare continuu cu flotă electrică de 3 unități.

## 2. Amenajări minime pentru autobază

- Spațiu securizat pentru parcare autobuzelor.
- Acces la energie electrică, iluminat și supraveghere.
- Posibilitatea efectuării unor revizii de bază (schimb anvelope, verificări curente).

## 3. Stații și puncte de oprire

- Marcaje rutiere și panouri simple de stație (nume localitate/punct central).
- Bănci și adăposturi doar în punctele cu trafic mai ridicat (Ocna Mureș centru, Unirea, Lunca Mureșului).
- Vizibilitate sporită în special pentru siguranța elevilor.

## 4. Sistem simplu de ticketing

- În prima etapă: bilete de hârtie cu control manual sau validatoare portabile.
- Posibilitatea introducerii treptate a cardurilor/QR-code în etapa contractului pe termen lung.

## 5. Dispecerat și monitorizare operațională minimă

- Un PC dedicat și un software simplu pentru programarea curselor și raportare lunară.
- Telefon/dispecerizare centralizată.
- Sistem AVL complet (localizare în timp real) – planificat pentru etapa ulterioară, dar nu obligatoriu acum.

## 6. Comunicare și informare publică

- Hărți și orare afișate la stații și online (site sau pagină social media a operatorului/ADI).
- Materiale de informare distribuite în școli și la primării.

### 6.7.3. Rațiunea minimalismului investițional

- **Durata contractului** de 2 ani justifică investiții doar în elementele absolut necesare pentru funcționarea serviciului.
- **Operatorul nu este împovărat** cu investiții semnificative, ceea ce ar fi disproporționat pentru o perioadă scurtă de operare.
- **Autoritatea publică își păstrează rolul de garant** al infrastructurii, urmând ca în etapa ulterioară să pregătească un proiect investițional mai amplu (inclusiv finanțare europeană) pentru consolidarea serviciului.

### 6.8.3. Structura personalului

- În scenariile mici (S1–S2), costurile salariale sunt relativ fixe: chiar dacă volumul de km este mic, este nevoie de **minimum 3–4 șoferi**.
- Orice absență prelungită (medical, concediu) poate necesita angajarea temporară a unui șofer suplimentar, ceea ce duce la +15–20% cost salarial în lunile afectate.

### 6.8.4. Program și oferte suplimentare

- Adăugarea unei perechi de curse Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului în weekend înseamnă +150–200 km/lună, adică +1.700–2.300 lei/lună.
- Pe durata unui an, aceste ajustări „mici” se pot acumula și pot adăuga 20.000–30.000 lei la costurile totale.

**Concluzie parțială:** serviciul este foarte sensibil la **variația costului unitar și la nivelul cererii**. În primii doi ani, ADI trebuie să monitorizeze lunar acești factori și să fie pregătită pentru ajustări rapide.

## 6.9. Calendar de implementare

Implementarea serviciului necesită o etapizare atentă, pentru a asigura trecerea lină de la planificare la operare efectivă și pentru a permite o învățare progresivă.

### 6.9.1. Etapa pregătitoare (T0 – T6 luni)

- Constituirea și operaționalizarea ADI.
- Încheierea **Contractului de Servicii Publice** între ADI și operator.
- Achiziția și instalarea infrastructurii minime: stații de încărcare, panouri de stație, sistem ticketing simplu.
- Campanie de informare publică (hărți, orare, distribuire de materiale în școli și la primării).

### 6.9.2. Lansarea serviciului (T6 – T12 luni)

- Pornirea serviciului conform **Scenariului 1 (Minimal)** sau **Scenariului 2 (Extins parțial)**, în funcție de decizia autorităților.
- Monitorizarea atentă a gradului de utilizare, punctualității și disponibilității flotei.
- Raportări lunare către ADI cu privire la costuri, venituri și compensație.

### 6.9.3. Consolidare și ajustare (T12 – T24 luni)

- Extindere treptată a serviciului către **Scenariul 3 (Mediu)**, dacă cererea o justifică.
- Introducerea curselor suplimentare pentru navetiști și cumpărături de weekend.
- Evaluare intermediară: analiză financiară, satisfacția utilizatorilor, grad de acoperire a cererii.

- **Particule în suspensie (PM10/PM2.5):** indicator al poluării locale cu efect direct asupra sănătății.
- **Poluare fonică:** zgomotul urban produs de motoarele diesel este eliminat prin utilizarea autobuzelor electrice.

#### 4. Metoda de calcul

- Se estimează emisiile care ar fi fost generate dacă s-ar fi utilizat autobuze diesel, pe baza kilometrilor rezultați din fiecare scenariu.
- Factorii de emisie utilizați sunt cei recomandați de **European Environment Agency (EEA)** pentru autobuze urbane diesel Euro V–VI:
  - **CO<sub>2</sub>:** ~1.000 g/km
  - **NOx:** ~8 g/km
  - **PM:** ~0,03 g/km
- Pentru autobuzele electrice, emisiile la nivel local sunt considerate **zero**.
- Reducerea emisiilor este calculată ca diferență între scenariul diesel și cel electric.

#### 5. Rezultatul final

- Se exprimă impactul pozitiv prin tone CO<sub>2</sub>/an evitate, kg NOx/an evitate, kg PM/an evitate, precum și prin beneficiul calitativ privind reducerea poluării fonice.

## 7.2. Calculul impactului pentru fiecare scenariu

### 7.2.1. Ipoteze de calcul

Pentru estimarea impactului asupra mediului s-a utilizat o abordare comparativă simplificată: se consideră că, în absența flotei electrice, serviciul ar fi fost operat cu autobuze diesel (Euro V–VI). Prin urmare, **emisiile evitate** reprezintă diferența dintre scenariul diesel și scenariul electric (emisii locale zero).

#### Kilometri anualii (din Cap. 5):

- **S1:** 47.880 km/an
- **S2:** 57.240 km/an
- **S3:** 95.040 km/an
- **S4:** 147.600 km/an

#### Factori de emisie (autobuz diesel Euro V–VI, conform EEA):

- **CO<sub>2</sub>:** 1.000 g/km = **1,0 kg/km**
- **NOx:** 8 g/km = **0,008 kg/km**
- **PM:** 0,03 g/km = **0,00003 kg/km**

**Autobuzele electrice au emisii zero la nivel local.**

(CO<sub>2</sub>), oxizi de azot (NO<sub>x</sub>) și particule în suspensie (PM), contribuind direct la îmbunătățirea calității aerului în localitățile deservite.

Scenariile **S1 și S2**, caracterizate prin volume reduse de operare, generează beneficii de mediu moderate, dar importante la nivel local, în special în zonele frecventate de elevi și în intervalele orare de vârf. Aceste scenarii au un rol relevant din perspectiva protecției mediului în proximitatea unităților de învățământ și a zonelor rezidențiale.

**Scenariul 3** marchează un prag superior al impactului de mediu, prin extinderea serviciului către mobilitatea zilnică generală. Reducerile anuale de emisii devin relevante la scara microregională, iar transportul public electric începe să joace un rol activ în atingerea obiectivelor locale de reducere a poluării și de tranziție către mobilitate durabilă.

**Scenariul 4** generează cele mai mari beneficii de mediu în termeni absoluți, corespunzător volumului ridicat de activitate și frecvenței regulate a serviciului. Reducerile substanțiale ale emisiilor anuale de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> și PM susțin în mod direct politicile europene și naționale privind decarbonizarea transporturilor și pot contribui la îmbunătățirea indicatorilor de mediu la nivel regional.

Pe lângă reducerea emisiilor atmosferice, utilizarea autobuzelor electrice aduce un **beneficiu suplimentar important prin diminuarea poluării fonice**, în special în interiorul localităților. Reducerea zgomotului contribuie la creșterea confortului urban, la îmbunătățirea calității vieții și la acceptarea socială a serviciului de transport public.

În concluzie, analiza arată că **toate scenariile analizate sunt favorabile din perspectiva impactului asupra mediului**, diferențele dintre acestea fiind determinate exclusiv de nivelul de ambiție operațională. Implementarea graduală a serviciului, cu posibilitatea de tranziție între scenarii, permite maximizarea beneficiilor de mediu în funcție de capacitatea financiară și de evoluția cererii reale de mobilitate, fără a compromite obiectivele de sustenabilitate.

## 8. Surse de finanțare și sustenabilitate

### 8.1. Introducere și obiective

Un serviciu public de transport intercomunitar, lansat într-un oraș mic și într-un context în care **deplasările intraurbane inițial sunt reduse**, nu se poate autosuține strict din veniturile tarifare. Pentru Ocna Mureș–Unirea–Lunca Mureșului, **mixul de finanțare** (venituri + compensație + granturi pentru investiții) este esențial ca să:

- asigure **continuitatea** serviciului în primii 2 ani (contractul de tranziție);
- permită **scalarea graduală** S1→S2→S3→(S4 unde e justificat);
- protejeze **bugetele locale** prin atragerea de finanțări externe pentru dotări și infrastructură;
- pregătească un **contract pe 6–10 ani** cu cerere validată și investiții bine țintite.

**Principiul-cheie:** serviciul pornește cu o **misiune socială** (elevi, vârstnici, acces la servicii) și evoluează către **viabilitate operațională** pe măsură ce crește cererea (navetă, cumpărături, timp liber), concomitent cu profesionalizarea operatorului.

- **Principii de repartizare** (alegeți un model):
  - **Model A (simplu):** proporțional cu **populația** (50%) + **km-serviciu** pe teritoriul UAT (50%).
  - **Model B (utilizare):** populație (40%) + km-serviciu (40%) + **urcări/validări** (20%) după primele 6–12 luni.
  - **Model C (fix + variabil):** sumă fixă per UAT (de ex. 30%) + variabil (70%) conform A sau B.
- **Fond comun de mobilitate:** bugetat anual prin HCL-urile UAT membre, virat către ADI.

#### 8.4.2. Bugete județene / guvernamentale

- Co-finanțare pentru **transport școlar** și rute intercomunitare de interes județean;
- Programe naționale pentru **mobilitate verde** (vehicule electrice/încărcare) – eligibil pentru etapa post-2 ani.

#### 8.4.3. Programe europene și naționale (orientativ)

- **Programul Regional 2021–2027 (Regiunea Centru)** – infrastructură de mobilitate urbană verde (stații, echipamente, integrare).
- **PNRR / Fondul Local** – investiții în transport verde (unde apelurile mai sunt deschise/posibile suplimentări).
- **AFM** – stații de **încărcare** pentru vehicule electrice, inclusiv pentru flote publice.
- **Alte linii (după 2 ani)** – instrumente naționale/județene pentru integrare regională, digitalizare (AVL/AFCS).

În etapa de 2 ani, **CAPEX „light”** (6.7) e cel realist și **rapid**: stații de încărcare overnight/semi-rapid, panouri de stații, ticketing simplu, dispecerat minimal.

#### 8.4.4. Venituri complementare

- **Publicitate** pe vehicule/stații;
- **Contracte speciale** (curse dedicate școli/instituții);
- Eventuală **închiriere puncte de încărcare** altor utilizatori în afara orelor de vârf (cu reglementare clară).

#### 8.5. Envelope bugetare pe scenarii (OPEX & compensație)

Reamintim costurile lunare la **11,6 lei/km** (Cap. 6) și veniturile **de lucru** (mediane din 6.3.2), pentru a stabili **envelope** bugetare orientative de compensație.

- **Pas 2 (anul 2):** trecere la Model B (populație 40% + km-serviciu 40% + validări 20%), folosind datele reale din anul 1.

## 8.7. Cash-flow operațional (24 luni)

### 8.7.1. Recomandare de pornire (S1 sau S2)

- **S1** → compensație „de lucru” ≈ **35.284 lei/lună**;
- **S2** → compensație „de lucru” ≈ **42.332 lei/lună**.

ADI trebuie să asigure **lichidități** pentru avans + regularizare. Operatorul are nevoie de **capital de lucru** (salarii, energie, mentenanță) ~1-1,5 luni de operare.

### 8.7.2. Ritmul plăților

- **Luna M:**  
plata unui **avans de 80%** din compensația lunară, până cel târziu în ziua 10 a lunii:
  - **S1:**  $80\% \times 35.284 \approx 28.227$  lei
  - **S2:**  $80\% \times 42.332 \approx 33.866$  lei
- **Luna M+1:**  
**regularizarea** pe baza raportului lunar de exploatare, reprezentând diferența până la compensația finală aprobată, inclusiv eventuale ajustări minore (indexări, corecții de volum):
  - **S1:** ≈ **7.057 lei**
  - **S2:** ≈ **8.466 lei**

### 8.7.3. Semnale de ajustare

- 2 luni consecutive cu **venituri sub scenariul de lucru** → ADI activează măsuri: micro-optimizări orare, campanie comunicare, eventual reducere de curse slab utilizate.
- 2 luni consecutive cu **venituri peste scenariu** → posibil pilot limitat de extindere (ex. +1 pereche cursă/weekend în direcția cu încărcare mai mare).

## 8.8. Riscuri financiare și măsuri de atenuare

Risc	Impact	Măsură de atenuare
Cerere sub așteptări	Venituri scăzute; compensație mai mare	Etapizare S1→S2; comunicare publică; ajustări orare; evaluare la 3/6/12 luni
Cost energie ↑	Creștere OPEX	Contracte energie pe termen determinat; clauză de <b>indexare anuală</b> cu corecție energie
Absențe personal	Curse neefectuate; penalități	Pool de șoferi part-time; plan de înlocuire; programare flexibilă
Întârzieri plăți	Blocaj cash-flow operator	Fond de rezervă ADI (1-2 luni compensație); avans lunar 80%

**Scenariul 3** reprezintă un nivel de maturitate operațională, în care serviciul devine relevant pentru mobilitatea zilnică a populației. Din punct de vedere economic, acesta oferă cel mai bun compromis între nivelul de serviciu furnizat și efortul financiar public, fiind recomandat ca obiectiv principal pe termen mediu, după validarea funcționării etapelor inițiale.

**Scenariul 4** descrie o variantă de dezvoltare avansată, de tip „urban-like”, care presupune un volum ridicat de operare și un necesar de compensație semnificativ. Implementarea acestui scenariu este fezabilă doar în condițiile consolidării cererii, ale existenței unui angajament bugetar ferm și ale unei planificări etapizate, care să evite presiuni disproporționate asupra bugetelor publice.

Analiza cash-flow-ului operațional confirmă necesitatea unui mecanism de plată predictibil și a asigurării unui capital de lucru adecvat pentru operator, în special în primele luni de funcționare. Structura propusă, bazată pe avansuri lunare și regularizări ulterioare, este compatibilă cu bunele practici în domeniul serviciilor publice de transport.

În concluzie, fezabilitatea serviciului de transport public analizat nu este condiționată de alegerea unui scenariu maximal de la început, ci de **capacitatea autorităților publice de a gestiona o tranziție graduală între scenarii**, corelată cu evoluția cererii și cu performanța economică reală a serviciului. Această abordare permite maximizarea beneficiilor sociale și de mediu, menținând în același timp un control strict asupra efortului bugetar. Capitolul 9 – Plan de implementare și integrare

## Introducere

Implementarea unui serviciu public de transport intercomunitar presupune nu doar planificarea tehnică și financiară, ci și stabilirea unui cadru clar de acțiune, cu responsabilități precise și un calendar realist. În cazul Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului, succesul depinde de coordonarea strânsă dintre autoritățile locale, ADI, operatorul desemnat și partenerii instituționali (Consiliul Județean, Inspectoratul Școlar, Poliția Rutieră, furnizorii de energie etc.).

Planul de implementare are rolul de a **ghida tranziția de la studiu la realitate**, stabilind pașii esențiali pe termen scurt (primele 24 luni, perioada contractului inițial), dar și direcțiile strategice pe termen mediu și lung. De asemenea, planul urmărește integrarea serviciului în ecosistemul teritorial și instituțional existent, pentru a evita duplicările și pentru a valorifica sinergiile cu politicile regionale și naționale de mobilitate durabilă.

Elementele centrale ale acestui capitol sunt:

- calendarul de implementare etapizat;
- alocarea responsabilităților instituționale;
- integrarea în strategiile și documentele de planificare existente;
- un plan de comunicare publică și de implicare a comunității;
- analiza riscurilor și măsurile de mitigare;
- concluzii generale privind fezabilitatea și perspectivele serviciului.

### Concluzie parțială:

Calendarul de implementare este construit astfel încât să combine **rapiditatea lansării** (primele 6

luni) cu **flexibilitatea ajustării** (până la 24 luni). Această etapizare protejează bugetele locale, oferă timp pentru adaptarea operatorului și pentru obișnuirea populației cu transportul public, și creează condițiile necesare pentru un contract de lungă durată, robust și sustenabil.

## 9.2. Responsabilități instituționale

În arhitectura propusă, **Asociația de Dezvoltare Intercomunitară (ADI)** are rolul de autoritate contractantă și de „dirijor” al întregului sistem. ADI încheie și administrează Contractul de Servicii Publice (CSP), aprobă programul de circulație și orice modificare a lui, validează lunar rapoartele de operare (kilometri, curse efectuate, venituri, reclamații, indicatori de calitate) și asigură plata compensației în termenele convenite. Tot ADI stabilește cadrul metodologic pentru raportare, urmărește îndeplinirea indicatorilor de performanță (punctualitate, disponibilitate flotă, kilometri neefecuați, curățenie), inițiază audituri și evaluări intermediare și prezintă anual consiliilor locale un raport sintetic privind starea serviciului, impactul social și financiar. În raport cu finanțările externe, ADI pregătește și coordonează proiectele pentru infrastructura minimă (stații, puncte de încărcare, ticketing), centralizează contribuțiile UAT-urilor în „fondul comun de mobilitate” și menține rezerva bugetară pentru fluxul de numerar. În caz de disfuncționalități majore sau abateri repetate de la indicatori, ADI notifică operatorul, impune măsuri corective și aplică, în formă moderată pe durata contractului de 2 ani, schema de bonus/penalizare prevăzută în CSP.

**Operatorul de transport**, societate comercială deținută de UAT-urile membre, are responsabilitatea efectivă a furnizării serviciului. El organizează exploatarea zilnică astfel încât cursele să fie realizate conform graficului aprobat, menține disponibilitatea și siguranța flotei (autobuze electrice ca flotă principală și diesel doar ca rezervă tehnică), asigură mentenanța preventivă și corectivă și gestionează resursele umane (angajare, formare, planificare ture, înlocuiri). Operatorul colectează veniturile tarifare, administrează instrumentele minime de ticketing și informare a publicului, ține o contabilitate separată pentru activitatea de serviciu public și transmite către ADI, la termene fixe, rapoarte complete și verificabile. În relația cu utilizatorii, operatorul gestionează reclamațiile și răspunde în intervalul stabilit în contract, iar în relația cu mediul urban respectă regulile de staționare, curățenie, accesibilitate și protecția mediului. În situații neprevăzute (avarie, indisponibilitate temporară a încărcării), operatorul are obligația de a asigura continuitatea serviciului prin activele de rezervă și de a notifica prompt ADI cu privire la măsurile luate.

**Unitățile Administrativ-Teritoriale (UAT) membre** susțin serviciul prin contribuții financiare și prin sprijin logistic pe teritoriul propriu. Fiecare UAT virează către ADI sumele repartizate conform cheii agreeate (de regulă, combinând criteriul populației cu volumul de servicii desfășurate în localitate și cu un coeficient social), pune la dispoziție amplasamente pentru stații și adăposturi, facilitează realizarea marcajelor și a panourilor, sprijină reglementările de trafic necesare în proximitatea punctelor de oprire și se implică activ în comunicarea publică a programelor de circulație. UAT-urile mediază relația cu școlile, cu medicii de familie și cu actorii locali pentru a calibra orarele la nevoi reale și, atunci când este cazul, cofinanțează curse sau facilități cu specific social pe teritoriul lor.

În raport cu strategiile urbane și regionale, serviciul propus este în concordanță cu obiectivele asumate prin Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a orașului Ocna Mureș și prin documentele regionale de planificare. Acesta contribuie la implementarea principiilor de mobilitate durabilă și poate fi dezvoltat treptat pentru a fi interoperabil cu alte moduri de transport, cum ar fi transportul județean sau cel feroviar. În perspectivă, introducerea unor sisteme digitale de ticketing integrat ar permite călătorilor să utilizeze același titlu de transport pentru mai multe mijloace de mobilitate, crescând atractivitatea și eficiența rețelei.

La nivel național și european, serviciul se aliniază politicilor de decarbonizare și obiectivelor asumate în domeniul mobilității sustenabile. Utilizarea unei flote electrice și încheierea unui contract de servicii publice în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 demonstrează conformitate și transparență. Acest cadru juridic și operațional facilitează accesul la finanțări europene suplimentare, deoarece proiectele cu componentă intercomunitară și cu tehnologie electrică sunt prioritizate în programele de investiții.

În ansamblu, integrarea teritorială și instituțională a transportului intercomunitar la Ocna Mureș asigură coerență cu documentele de planificare existente, sprijină accesul la resurse externe și întărește rolul de polarizare al orașului în microregiunea sa. Această abordare garantează nu doar funcționarea imediată a serviciului, ci și sustenabilitatea și dezvoltarea lui pe termen lung.

#### 9.4. Plan de comunicare publică

Succesul unui serviciu public de transport nu depinde exclusiv de planificarea tehnică și de resursele financiare, ci și de modul în care acesta este perceput, înțeles și utilizat de comunitate. În cazul Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului, planul de comunicare publică are un rol fundamental, întrucât serviciul este nou și trebuie să câștige încrederea locuitorilor dintr-un teritoriu unde, până acum, mobilitatea s-a bazat aproape exclusiv pe autoturisme personale, deplasări pietonale sau transport informal.

Comunicarea trebuie să înceapă înainte de lansarea efectivă a serviciului, printr-o campanie de informare clară și prietenoasă. În această etapă, accentul cade pe explicarea **beneficiilor directe pentru cetățeni**: acces mai facil la școli, la locurile de muncă și la servicii medicale, reducerea costurilor individuale cu deplasarea, siguranța sporită pentru copii și alternative reale pentru persoanele vârstnice. Mesajele trebuie adaptate fiecărui segment de populație – elevilor, părinților, navetiștilor, vârstnicilor – pentru ca fiecare categorie să identifice în serviciu o soluție concretă la nevoile proprii.

După lansare, comunicarea trebuie să devină constantă și vizibilă. O primă componentă o reprezintă **informarea la punctele de staționare**: panouri cu orare clare, hărți simple și materiale vizuale care să explice traseele. În paralel, trebuie utilizate canalele digitale – site-ul ADI, pagina de social media a operatorului, grupurile comunitare online – pentru a difuza rapid modificările de orar, eventualele întârzieri sau curse suplimentare. Comunicarea în mediul digital trebuie să fie interactivă: cetățenii trebuie să poată transmite observații, sugestii și reclamații într-un mod simplu, pentru ca operatorul și ADI să își ajusteze serviciile.

Un element important îl constituie colaborarea cu instituțiile locale. În școli, afișarea orarelor și implicarea cadrelor didactice în informarea elevilor și părinților pot crește gradul de utilizare al transportului școlar. În primării și centre medicale, afișe și pliante pot facilita accesul categoriilor vulnerabile la informații. De asemenea, implicarea presei locale și a liderilor comunitari (preoți, medici de familie, asociații civice) poate amplifica mesajul și poate genera încredere în serviciu.

serios graficul. Măsura de mitigare este păstrarea autobuzelor diesel existente ca rezervă tehnică și organizarea unui sistem de mentenanță preventivă strictă. În plus, instalarea a cel puțin două puncte de încărcare overnight reduce riscul unei opriri complete din cauza defectării unui echipament.

Un risc distinct îl constituie **acceptabilitatea socială și comunicarea deficitară**. Dacă cetățenii nu sunt informați corect sau dacă percep transportul ca fiind nefiabil, riscul de respingere este ridicat. Mitigarea constă în implementarea unui plan de comunicare publică activ (afișe, informări în școli și primării, prezență online) și în menținerea unei relații transparente cu comunitatea prin consultări periodice și răspuns rapid la sesizări.

Nu în ultimul rând, există riscuri juridice și administrative, cum ar fi **întârzieri în formalizarea ADI, în aprobarea bugetelor sau în semnarea CSP**. Pentru a le preveni, este necesară o coordonare strânsă între consiliile locale, o planificare calendaristică realistă și, acolo unde este cazul, apel la consultanți specializați pentru conformitatea documentației.

În ansamblu, riscurile identificate nu fac imposibil proiectul, dar impun o gestionare atentă. Mitigarea lor se bazează pe trei piloni: **etapizarea serviciului, clauze contractuale flexibile și implicarea comunității**. Prin aplicarea acestor măsuri, transportul intercomunitar are șanse mari să se consolideze și să devină o soluție durabilă de mobilitate pentru întreaga microregiune.

## 9.6. Concluzii

Studiul de oportunitate pentru introducerea transportului public intercomunitar Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului demonstrează că un astfel de serviciu este nu doar necesar, ci și realizabil din punct de vedere tehnic, economic și instituțional. Analizele efectuate în capitolele precedente au arătat că orașul Ocna Mureș joacă un rol central în microregiune, funcționând ca pol de atracție pentru comunele și satele din jur, iar lipsa unui transport public organizat a generat până acum dependență de autoturism și acces inegal la educație, servicii și locuri de muncă.

Prin introducerea unei rețele de transport cu flotă integral electrică, completată de autobuze diesel existente ca rezervă tehnică, se creează un sistem modern, adaptat nevoilor comunității. Cele patru scenarii de operare propuse – de la cel minimal, orientat spre transport școlar, până la scenariul optimist, cu frecvențe ridicate – oferă autorităților o paletă flexibilă de opțiuni. Ele pot fi implementate gradual, în funcție de cerere și de resurse, permițând astfel o dezvoltare organică a serviciului.

Analiza costurilor a arătat că, deși în primii doi ani este nevoie de compensații semnificative din partea UAT-urilor membre, acestea sunt justificate de beneficiile sociale și de mediu obținute. Reducerea emisiilor poluante, creșterea accesului la educație și servicii, precum și scăderea dependenței de autoturism reprezintă câștiguri directe pentru comunitate. În paralel, structura de guvernare propusă, bazată pe rolul ADI ca autoritate contractantă și pe colaborarea strânsă între UAT-uri, operator și partenerii instituționali, asigură transparență, control și capacitatea de adaptare.

Planul de implementare stabilește un calendar realist: pregătirea instituțională și tehnică în primele luni, lansarea și rodajul serviciului, consolidarea treptată și, ulterior, maturizarea prin integrarea în rețele mai ample și prin pregătirea contractului de lungă durată. Riscurile identificate – de la nivelul cererii până la aspecte financiare sau operaționale – pot fi gestionate eficient prin etapizare, clauze contractuale flexibile și o comunicare publică activă.

**CONTRACT-CADRU DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIILOR PUBLICE  
DE TRANSPORT PERSOANE ÎN ARIA TERITORIALĂ DE COMPETENȚĂ A  
ASOCIAȚIEI INTERCOMUNITARE DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA  
MUREȘ - UNIREA - LUNCA MUREȘULUI**

Nr. ....din data.....

Prezentul Contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de călători a fost încheiat la sediul Primăriei Ocna Mureș între:

**(1) ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARĂ DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ - UNIREA - LUNCA MUREȘULUI** persoană juridică, cu sediul în Ocna Mureș, str. 9 Mai, clădirea SVSU, camera 2, nr. 3, județul Alba, având codul de înregistrare fiscală nr. [ ..... ] (înregistrată sub nr. 374/2025 la Registrul Fundațiilor și Asociațiilor de pe lângă Judecătoria Aiud), cont nr. [ ..... ], deschis la [ ..... ], reprezentată prin Vințeler Silviu, având funcția de primar, în numele și pentru unitatea administrativ-teritorială Oraș Ocna Mureș, Alba Gheorghe, având funcția de primar pentru unitatea administrativ-teritorială Comuna Unirea și Cseghezi Susana Edith, având funcția de primar pentru unitatea administrativ-teritorială Comuna Lunca Mureșului, în calitate de delegatar, pe de o parte, denumită în continuare **Entitatea Contractantă**,

și

**(2) Societatea Serviciul de Transport Public Local Ocna Mureș SRL**, cu sediul în oraș Ocna Mureș, str. Nicolae Iorga, nr. 27, birou nr. 10, et. 1, înregistrată sub nr. J2025095616000 la Registrul Comerțului de pe lângă Tribunalul Alba, având contul ....., deschis la ....., codul unic de înregistrare 53071614, reprezentată legal prin Cită Adela Minodora, Oțel Andrei Ioan și Kiss Dezso, având funcția de Administratori, în calitate de delegat, pe de altă parte, denumită în continuare **Operator**.

**ÎNTRUCĂT:**

A. prezentul Contract se încheie în temeiul art. 5 alin. (5) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, ca măsură de urgență, în vederea asigurării continuității serviciului public de transport de persoane, în condițiile existenței unui risc iminent de întrerupere a acestuia.

Contractul are caracter temporar și se încheie pe o durată determinată, cu respectarea limitei maxime prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 pentru măsurile de urgență.;

B. 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 UAT oraș Ocna Mureș, UAT comuna Unirea și UAT comuna Lunca Mureșului.

„Diferențe de tarif”	Înseamnă sumele acordate Operatorului de la bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege, care intră în calculul Compensației, 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”	Înseamnă 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”	Înseamnă data semnării prezentului Contract.
„Data Începerii”	Înseamnă 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”	Înseamnă 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”	Înseamnă 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.
„Partea”	Înseamnă Entitatea contractantă sau Operatorul.
„Părți”	Înseamnă Entitatea contractantă și Operatorul.
„Program de circulație”	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.

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 localităților Ocna Mureș, Unirea, Lunca Mureșului 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 prevăzute în Anexa 2 - Programul de transport al Operatorului

2.3 Entitatea contractantă își rezervă dreptul de a suplimenta, în condițiile legislației din materia achizițiilor sectoriale, cantitatea serviciilor, fără organizarea unei noi proceduri de atribuire, în situația în care devine necesară prelungirea de trasee, introducerea de curse suplimentare sau noi stații.

2.4. Subcontractarea de către Operator de lucrări sau servicii conexe Serviciului de transport public se face numai în condițiile prevăzute de legislația din domeniul achizițiilor publice.

### **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:

- i. 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 INTERCOMUNITARE DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI
- ii. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători în conformitate cu principiile continuității, regularității și capacității prevăzute în Programul de transport;
- iii. Operatorul va presta Serviciul public de transport călători în conformitate cu indicatorii de calitate prevăzuți în prezentul Contract;
- iv. Operatorul va respecta standardele și cerințele de siguranță și securitate prevăzute în prezentul Contract și în legislația din domeniul transportului public de călători;
- v. 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:

- i. dreptul la plata Compensației, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract;
- ii. dreptul la Diferențe de tarif, în termenii și condițiile prevăzute în prezentul Contract și conform prevederilor legale în vigoare;
- iii. dreptul exclusiv de a presta Serviciul public de transport călători pe traseele atribuite;
- iv. dreptul de a emite, vinde și controla Titlurile de călătorie, în condițiile prevăzute în prezentul Contract;

6.2 În Perioada de Mobilizare, care este de maximum 6 luni de la Data Intrării în Vigoare a prezentului Contract, dacă Părțile nu convin, în scris, prelungirea acestei perioade, Operatorul are obligația să prezinte Entității Contractante următoarele:

- a) mijloacele de transport cu care s-a angajat prin Ofertă, în stare bună de funcționare și dotate conform cerințelor din Caietul de Sarcini;
- b) copii după licențele/autorizațiile eliberate de autoritățile competente pentru toate mijloacele de transport cu care Operatorul s-a angajat prin Ofertă că va efectua Serviciul public de transport călători;
- c) copii după actele doveditoare privind angajarea personalului necesar pentru prestarea serviciului, inclusiv personal cu atribuții pentru repararea și întreținerea mijloacelor de transport și manager de transport, însoțite de dovada calificării profesionale aferentă fiecărei activități prestate de personalul angajat;
- f) copii după actele doveditoare privind infrastructura aflată la dispoziția operatorului, amenajată și dotată pentru parcare, întreținerea, repararea și alimentarea cu combustibil și/sau energie electrică a mijloacelor de transport pe raza teritorială de competență a Entității Contractante, conform cerințelor din Caietul de Sarcini, precum și prezentarea fizică, în teren, a respectivelor amenajări;
- j) copii după contractele de asigurare a persoanelor transportate și a bagajelor acestora, inclusiv contractele de asigurare obligatorie RCA pentru fiecare autovehicul;
- k) copii după actele doveditoare privind organizarea operațională a dispeceratului și a dotărilor speciale de urmărire și coordonare în trafic a mijloacelor de transport, de intervenție și de depanare;
- n) copii după certificatele de înmatriculare/înregistrare, din care să rezulte că toate mijloacele de transport cu care s-a angajat în prestarea Serviciului public de transport călători au fost înmatriculate/înregistrate în județul sau, după caz, în localitatea de reședință a Entității Contractante, în cazul în care operatorul deține mijloacele de transport înmatriculate/înregistrate într-un alt județ sau într-un alt stat membru al Uniunii Europene;
- o) dovada punerii în funcțiune a sistemului de taxare;
- r) dovada constituirii garanției de bună execuție a contractului, în cuantumul prevăzut în prezentul Contract, dacă este cazul.

6.3 În termen de maximum 2 (două) zile lucrătoare de la data îndeplinirii de către Operator a tuturor obligațiilor prevăzute la pct. 6.2. ori de la data expirării Perioadei de Mobilizare, Părțile vor încheia Procesul-verbal de constatare a îndeplinirii obligațiilor din Perioada de Mobilizare.

6.4 Dacă oricare dintre obligațiile prevăzute la pct.6.2. de mai sus, inclusiv semnarea Procesului-verbal de constatare a îndeplinirii obligațiilor din Perioada de Mobilizare, nu a fost îndeplinită și nici nu s-a renunțat la ea în momentul sau înaintea expirării termenului prevăzut la pct.6.2. de mai sus, atunci, cu excepția cazului în care Părțile convin altfel în scris, Entitatea Contractantă poate denunța unilateral acest Contract, prin notificarea celeilalte Părți, aceasta din urmă având obligația să plătească daune-interese în valoare de 0.5% din valoarea contractului, în termen de 30 de zile de la data expirării termenului prevăzut la pct. 6.2.

6.5 Pe durata Perioadei de Mobilizare, Părțile vor coopera în sensul că:

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 Consiliilor Locale ale UAT Ocna Mureș, Unirea și sau Lunca Mureșului.

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 Entitatea contractantă, în baza facturii emise de către Operator și a documentației justificative. Operatorul are obligația de a emite factura până la data de 15 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 Entitatea contractantă are obligația să facă plata Diferențelor de tarif în termen de 15 zile 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 INTERCOMUNITARE DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI 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) oferat/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 Sumele aferente Compensației se prevăd în bugetul local și se estimează anual de către Entitatea contractantă potrivit formulei:

$$\text{Canuală} = (\text{Tcm} - \text{Tc}) \times \text{N estimat căl.}$$

unde:

**Canuală**[lei]- reprezintă Compensația anuală estimată a fi plătită Operatorului;

**Tcm** [lei/călătorie]- tariful mediu pe călătorie, oferat și fundamentat de către Operator în conformitate cu prevederile din Ordinul președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007;

**Tc** [lei/călătorie]- tariful de călătorie, impus de Entitatea contractantă pe criterii sociale;

**N estimat căl.** - numărul de călătorii estimate a fi efectuate în anul de referință.

OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI au obligația de a plăti compensația Operatorului în termen de 15 zile de la emiterea facturii.

10.8 În vederea evitării efectului financiar negativ cât și a supracompensării, în termen de 15 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 conturile UAT membre ale AITPP OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI diferența rezultată, în termen de 15 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 membre ale AITPP OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI vor vira în contul Operatorului diferența rezultată în termen de 15 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale, iar dacă suma necesară nu se încadrează în prevederile bugetare aprobate Entitatea contractantă va vira partea rămasă din compensația anuală în termen de 15 zile calendaristice de la rectificarea bugetului.

10.10 Părțile vor datora penalități de întârziere în cuantum de 0,01% din suma datorată, pentru fiecare zi de întârziere, în cazul în care nu virează la timp sumele datorate 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* UAT membre ale AITPP OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI, 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.

## **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* AITPP OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI

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

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 15 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:

- (i) aflate la dispoziția sa, în condițiile legii;
- (ii) achiziționate de către Operator conform Programului de investiții, potrivit Anexei nr. 3.1;
- (iii) puse la dispoziție de către *unitățile administrativ-teritoriale* membre ale AITPP OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI potrivit proceselor-verbale de predare-preluare a bunurilor publice, anexe la prezentul Contract.

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

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

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 Desfășurarea serviciului public de transport persoane se realizează în cadrul general al traficului rutier, în condițiile stabilite de legislația rutieră în vigoare și de regulile aplicabile administrării drumurilor publice.

Entitatea Contractantă și Operatorul vor colabora, în limitele competențelor legale ale fiecăruia, pentru asigurarea desfășurării Programului de Transport și a Programului de circulație aprobate, fără a institui obligații privind implementarea unor sisteme dedicate de management al traficului.

13.7.2 Eventualele măsuri de organizare a traficului rutier care pot influența desfășurarea serviciului public de transport persoane se aplică în conformitate cu atribuțiile autorităților competente și nu fac obiectul obligațiilor asumate prin prezentul Contract

### **13.8 Sistemul de taxare**

13.8.1 Emiterea și utilizarea titlurilor de călătorie se realizează în conformitate cu planul tarifar aprobat și cu prevederile Anexei nr. 6 – Tarife de călătorie.

În etapa inițială de operare a serviciului public de transport, titlurile de călătorie pot fi comercializate prin puncte de vânzare autorizate și/sau direct de către conducătorii auto, cu respectarea legislației fiscale în vigoare.

Implementarea unor sisteme de taxare electronică sau a altor soluții tehnice de vânzare și validare a titlurilor de călătorie poate fi realizată ulterior, în funcție de necesități, prin acte adiționale la Contract.

### **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:

contractantă, 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 Entitatea contractantă.

14.4.6 Operatorul are obligația de a informa Entitatea contractantă, de îndată, în legătură cu efectuarea unor lucrări la infrastructura de transport care afectează prestarea Serviciului public de transport călători.

14.4.7 Entitatea contractantă are 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 călătorii împotriva infracțiunilor și accidentelor rutiere, dar fără a se limita la:

- (i) menținerea iluminării constante a mijloacelor de transport;
- (ii) afișarea în locuri vizibile în mijloace de transport de informații despre cum trebuie acordată asistență în cazuri urgente;
- (iii) luarea de măsuri imediate pentru remedierea unor defecțiuni, deraieri sau avarii apărute în funcționarea Serviciului 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 mănere, 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.

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.

14.10.26 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.

14.10.30 Operatorul are dreptul să efectueze, cu informarea și aprobarea 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 sub condiția informării ulterioare a 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 Entitatea contractantă are 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 Entitatea contractantă are obligația să asigure condiții de siguranță în vederea prevenirii riscului de accidente rutiere și fluiditatea traficului printr-o rețea de drumuri bine întreținută, semnalizare corespunzătoare, drumuri iluminate și semafoare.

15.1.3 Entitatea contractantă are obligația să elaboreze măsuri pentru a asigura prioritatea și libera circulație a vehiculelor aferente prestării Serviciului public de transport călători, inclusiv benzi de autobuze și troleibuze, marcarea stațiilor, semafoare cu prioritizare pentru autobuze.

15.1.4 Entitatea contractantă are 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.

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 decalază 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 de plin drept a Contractului, fără ca vreuna dintre ele să pretindă daune-înterese.

## **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, cu excepția cazurilor de prelungire sau încetare înainte de ajungere la termen ca urmare a prevederilor

- (iii) Termenul în care se așteaptă remedierea obligațiilor încălcate, termen care nu poate fi mai mic decât termenul menționat în Contract, pentru fiecare situație de neîndeplinire în parte.

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

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

- a) Drepturile și obligațiile impuse Părților în baza Contractului vor înceta, cu excepția cazului în care Contractul prevede altfel;
- b) Operatorul va transmite de plin drept, gratuit și libere de orice sarcini, Entității Contractante bunurile de retur;
- c) Entitatea contractantă va avea 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 de amortizat a bunurilor de preluare.

19.12 În cazul încetării Contractului din culpa Entității Contractante, înainte de termenul stabilit în Contract:

- (i) Entitatea contractantă va prelua Bunurile de retur realizate de Operator în temeiul prezentului contract;
- (ii) Entitatea contractantă va plăti Operatorului daune-interese pentru repararea prejudiciului pe care Entitatea contractantă l-a cauzat în mod direct Operatorului.

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

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.

## **CAPITOLUL 25. DISPOZIȚII FINALE SI 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,**

[ ... ]

**OPERATOR,**

[ ... ]

**Anexa 1 – Legislația cu Privire la Transportul Public Local de Călători**

1. Document de interpretare-comunicare a comisiei referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători (2014/C 92/01)
2. Anunț de informare prealabilă privind un contract de servicii publice- Formularul standard de notificare în temeiul articolului 7 alineatul (2) din Regulamentul 1370/2007 ce trebuie publicat în Suplimentul la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau de atribuirea directă.
3. Anunț de informare privind atribuirea unui contract de servicii publice- Formularul standard de notificare în temeiul articolului 7 alineatul (3) din Regulamentul 1370/2007 ce trebuie publicat în termen de un an de la atribuirea unui contract. Publicarea acestei notificări în JOUE se face în mod voluntar.
4. Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier
5. Modificat de Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020.
6. 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 modificat de Regulamentul (CE) 2016/2338 Al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători.
7. 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 Modificat de Regulamentul (UE) 2020/1055 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020.
8. 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 modificat de Decizia (UE) 2017/2380 a Parlamentului European și a Consiliului din 12 decembrie 2017.
9. Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante

- Forma consolidată este realizată prin includerea modificărilor și completărilor aduse de ORDINUL nr. 133 din 17 aprilie 2019.
19. Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările aduse de Ordonanța de Urgență nr. 40 din 24 mai 2023.
  20. Ordonanța Guvernului nr.27/2011 privind transportul rutier, cu modificările și completările ulterioare. Forma consolidată este realizată prin includerea modificărilor și completărilor aduse de Legea nr. 124 din 19 mai 2023.
  21. Ordonanța Guvernului nr. 19/1997, privind transporturile Republicată cu modificările și completările aduse de LEGEA nr. 8 din 6 ianuarie 2012.
  22. Ordonanța Guvernului nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral.
  23. Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările și completările ulterioare Forma consolidată este realizată prin includerea modificărilor și completărilor aduse de Ordonanța de Urgență nr. 64 din 30 iunie 2023.
  24. Ordonanța Guvernului nr. 97/1999, republicată, privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare Republicată în temeiul art. II din Legea nr. 19/2002.
  25. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002, privind circulația pe drumurile publice, Republicată cu modificările și completările aduse de Legea nr. 168 din 12 iunie 2023 .
  26. Ordonanța Guvernului nr. 7/ 2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligent în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport.
  27. Ordinului Ministrului Transporturilor nr.1214/ 2015 pentru aprobarea normelor privind pregătirea și atestarea profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere. Forma consolidată este realizată prin includerea modificărilor și completărilor aduse de ORDINUL nr. 983 din 14 mai 2020.
  28. Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul modificat de Regulamentul (UE) nr. 517/2013 al Consiliului din 13 mai 2013.
  29. Legea nr. 44/1994 republicată, privind veteranii de război, precum și unele drepturi ale invalizilor și văduvelor de război, cu modificările și completările ulterioare; Norme de aplicare. Republicată cu modificările și completările aduse de LEGEA nr. 163 din 1 octombrie 2019.
  30. Decret-Lege nr. 118/1990 republicat, privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri, cu modificările și completările ulterioare; Forma

42. Ordonanță de urgență nr. 15 din 27 februarie 2022 privind acordarea de sprijin și asistență umanitară de către statul român cetățenilor străini sau apatrizilor aflați în situații deosebite, proveniți din zona conflictului armat din Ucraina. Forma consolidată este realizată prin includerea modificărilor și completărilor aduse de Ordonanță de Urgență nr. 22 din 12 aprilie 2023.
43. Lege nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, Forma consolidată este realizată prin includerea modificărilor și completărilor aduse de Legea nr. 166 din 31 mai 2023.
44. Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1; Forma consolidată este realizată prin includerea modificărilor și completărilor aduse de ORDINUL nr. 1.127 din 22 mai 2023
45. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic.
46. Ordonanță nr. 7 din 25 ianuarie 2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport.

**ANEXA nr. 3**

**PROGRAMUL DE INVESTIȚII la Contractul de servicii publice de transport persoane  
în aria de competență a ADI Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului**

**3.1. Programul de investiții al Operatorului**

La data încheierii prezentului Contract, **Operatorul nu are obligația realizării unui program de investiții din surse proprii**, altele decât cele necesare desfășurării activităților curente de operare și întreținere a serviciului public de transport, conform prevederilor Caietului de sarcini.

Eventualele investiții care ar putea fi asumate de Operator pe parcursul derulării Contractului vor fi stabilite ulterior, în funcție de necesitățile reale de operare ale serviciului, și vor face obiectul unor **acte adiționale** la Contract, aprobate în condițiile legii.

**3.2. Programul de investiții al Entității Contractante**

La data încheierii prezentului Contract, **Entitatea Contractantă nu are stabilit un program de investiții aferent serviciului public de transport.**

Anterior încheierii Contractului, **unitățile administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară** au realizat, prin finanțare nerambursabilă în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), **achiziția a 3 autobuze electrice cu lungimea de 10 metri**, investiție care a reprezentat un **efort financiar considerabil** și care a constituit **elementul declanșator al organizării serviciului public de transport la nivel intercomunitar**, prin intermediul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară.

Pe măsura punerii în funcțiune și stabilizării operării serviciului public de transport la nivelul întregului teritoriu deservit, **necesarul de investiții suplimentare** (infrastructură, dotări, sisteme de suport sau alte elemente) va fi analizat de Entitatea Contractantă și, după caz, **inclus în conținutul Contractului prin acte adiționale**, aprobate în condițiile legii.

**3.3. Fundamentarea necesarului anual de fonduri pentru investiții din surse proprii**

Având în vedere faptul că, la data semnării prezentului Contract, **nu este stabilit un program de investiții asumat nici de Operator, nici de Entitatea Contractantă, nu se estimează un necesar anual de fonduri pentru investiții din surse proprii.**

Fundamentarea unui eventual necesar anual de fonduri pentru investiții va fi realizată ulterior, în funcție de deciziile privind dezvoltarea serviciului public de transport și de oportunitățile de finanțare identificate, urmând a fi aprobată și formalizată prin **acte adiționale** la Contract.

2	Stație de încărcare electrică	de	Stație de încărcare vehicule electrice	2025	Achiziționată prin PNRR – C10
3	Stație de încărcare electrică	de	Stație de încărcare vehicule electrice	2025	Achiziționată prin PNRR – C10
4	Stație de încărcare electrică	de	Stație de încărcare vehicule electrice	2025	Achiziționată prin PNRR – C10

Bunurile de retur prevăzute mai sus sunt puse la dispoziția Asociației exclusiv în scopul organizării și operării serviciului public de transport și nu pot fi înstrăinate, grevate de sarcini sau utilizate în alte scopuri decât cele prevăzute în Contract.

#### 4.2. Bunuri de preluare

La data încheierii prezentului Contract, **nu există bunuri de preluare** de la un operator anterior al serviciului public de transport.

#### 4.3. Bunuri proprii ale Operatorului

Pentru prestarea serviciului public de transport, Operatorul utilizează, pe lângă bunurile de retur prevăzute la pct. 4.1, **bunuri proprii**, aflate în proprietatea sau folosința sa legală, necesare desfășurării activităților curente de operare, întreținere și administrare a serviciului public de transport.

Bunurile proprii ale Operatorului nu fac obiectul predării către Entitatea Contractantă și nu sunt supuse regimului bunurilor de retur.

#### 4.4. Stațiile de transport public

Stațiile de transport public sunt administrate și întreținute de autoritățile administrației publice locale și sunt puse la dispoziția Asociației de Dezvoltare Intercomunitară **exclusiv în scopul organizării serviciului public de transport**, fără a face obiectul predării ca bunuri individualizate în cadrul prezentului Contract, în lipsa unor delimitări cadastrale și a unor evidențe patrimoniale distincte.

#### 4.5. Procesul-verbal de predare–preluare a bunurilor puse la dispoziție

Predarea și preluarea bunurilor de retur prevăzute la pct. 4.1 se realizează pe baza unui **proces-verbal de predare–preluare**, întocmit la data punerii acestora la dispoziția Operatorului, conform **Anexei 4.4** la Contract.

---

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

**ANEXA nr. 5**

**MIJLOACE DE TRANSPORT**

la Contractul de servicii publice de transport persoane în aria de competență a ADI Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului

**5.1. Cerințe standard pentru mijloacele de transport**

Mijloacele de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport persoane trebuie să îndeplinească, pe toată durata Contractului, următoarele cerințe minime:

- să fie omologate și înmatriculate conform legislației în vigoare;
- să dețină inspecție tehnică periodică valabilă;
- să fie asigurate conform legii;
- să fie menținute într-o stare tehnică și de curățenie corespunzătoare;
- să respecte cerințele aplicabile privind siguranța circulației și protecția mediului;
- să fie inscripționate și semnalizate corespunzător, conform Regulamentului serviciului;
- să fie dotate cu echipamentele minime necesare exploatării serviciului (sisteme de iluminare, semnalizare, echipamente de siguranță, sisteme de informare a călătorilor, după caz).

Pentru mijloacele de transport electrice utilizate în cadrul serviciului, Operatorul va respecta cerințele specifice privind exploatarea, încărcarea și întreținerea acestora, conform instrucțiunilor producătorului și prevederilor legale aplicabile.

**5.2. Lista mijloacelor de transport utilizate la prestarea serviciului public de transport**

**5.2.1. Mijloace de transport puse la dispoziție ca bunuri de retur**

În cadrul prezentului Contract, pentru prestarea serviciului public de transport, sunt utilizate următoarele mijloace de transport puse la dispoziția Asociației de Dezvoltare Intercomunitară de către **Primăria Municipiului Ocna Mureș**, în regim de **bunuri de retur**, achiziționate în cadrul **Planului Național de Redresare și Reziliență – Componenta 10 „Fondul Local”**, identificate conform evidențelor de mijloace fixe ale autorității publice locale:

Nr. crt.	Tip mijloc de transport	Marcă / Model	Lungime	Tip propulsie	Nr. de înmatriculare	An achiziție	Observații

**ANEXA nr. 6 – TARIFE DE CĂLĂTORIE**

la Contractul de servicii publice de transport persoane în aria de competență a ADI Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului

**6. Tarife de călătorie**

Prezenta anexă stabilește tarifele de călătorie practicate la data încheierii Contractului, precum și regulile generale privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor, respectiv organizarea punctelor și modalităților de vânzare a titlurilor de călătorie. Tarifele sunt exprimate în lei și includ TVA.

**6.1. Tarife de călătorie practicate în momentul încheierii Contractului**

**6.1.1. Bilet (o călătorie)**

**1. Bilet zonal – tarif 10 lei/călătorie**

Se aplică pentru o călătorie efectuată pe rutele:

- Ocna Mureș – Unirea (și retur);
- Ocna Mureș – Lunca Mureșului (și retur).

**2. Bilet local – tarif 5 lei/călătorie**

Se aplică pentru o călătorie efectuată pe rutele din interiorul Municipiului Ocna Mureș și localitățile componente (inclusiv Cisteiu de Mureș, Micoșlaca, Uioara de Sus), conform Programului de transport.

**Regulă de utilizare:** un bilet reprezintă o călătorie pe ruta pentru care a fost achiziționat.

**6.1.2. Abonament lunar**

**1. Abonament lunar zonal: 290 lei/lună**

Abonament lunar pentru utilizarea serviciului pe rutele Ocna Mureș – Unirea și Ocna Mureș – Lunca Mureșului.

**2. Abonament lunar local: 145 lei/lună**

Abonament lunar pentru utilizarea serviciului pe rutele din interiorul Municipiului Ocna Mureș și localitățile componente.

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

Tarifele de călătorie se stabilesc și se pot ajusta/modifica în conformitate cu **metodologiile aplicabile emise de ANRSC**, inclusiv metodologia prevăzută de **Ordinul ANRSC nr. 272**, precum și cu prevederile legale în vigoare.

În funcție de evoluția costurilor de operare, de gradul de suportabilitate al populației și de politica publică locală privind transportul public, tarifele pot fi revizuite și, după caz,

**ANEXA nr. 7**

**DIFERENȚELE DE TARIF**

la Contractul de servicii publice de transport persoane în aria de competență a ADI Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului

**7.1. Categoriile de călători care beneficiază de gratuități și reduceri la tarifele de călătorie**

Categoriile de călători care beneficiază de gratuități și reduceri la tarifele de călătorie se stabilesc conform legislației în vigoare, prin acte normative adoptate de autoritățile administrației publice locale competente.

Stabilirea concretă a categoriilor de beneficiari, a tipurilor de facilități acordate (gratuități și/sau reduceri) și a condițiilor de aplicare se realizează la nivelul fiecărei unități administrativ-teritoriale, ținând cont de realitățile economice și sociale locale.

**7.2. Modul de aprobare și aplicare a diferențelor de tarif**

Diferențele de tarif rezultate din acordarea de gratuități și reduceri se aprobă prin hotărâri ale consiliilor locale ale unităților administrativ-teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară, cu respectarea prevederilor legale aplicabile.

Hotărârile adoptate de consiliile locale se comunică Asociației de Dezvoltare Intercomunitară și Operatorului de transport, în vederea operaționalizării acestora în cadrul serviciului public de transport.

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară asigură coordonarea aplicării diferențelor de tarif la nivelul serviciului public de transport, iar Operatorul are obligația de a implementa facilitățile aprobate, în condițiile stabilite prin actele normative locale și documentele contractuale.

**7.3. Estimarea anuală a diferențelor de tarif**

La data încheierii prezentului Contract, nu este stabilită o estimare anuală a diferențelor de tarif, aceasta urmând a fi determinată ulterior, în funcție de:

- facilitățile aprobate de fiecare unitate administrativ-teritorială;
- numărul de beneficiari;
- nivelul de utilizare a serviciului public de transport.

Estimarea anuală a diferențelor de tarif se va realiza pe baza datelor efective de exploatare și va fi aprobată în condițiile legii.

**7.4. Modelul formularului de decont pentru diferențele de tarif**

Decontarea diferențelor de tarif se realizează pe baza unui formular de decont, întocmit de Operator și transmis Entității Contractante, conform procedurilor stabilite de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară.

**ANEXA nr. 8**

**MODELELE FORMULARELOR DE DECONT PENTRU PLATA  
COMPENSAȚIEI**

la Contractul de servicii publice de transport persoane  
în aria de competență a ADI Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului

**8.1. Dispoziții generale**

Prezenta anexă stabilește modelele formularelor utilizate pentru decontarea compensației aferente prestării serviciului public de transport persoane, în conformitate cu prevederile Contractului și ale legislației aplicabile.

Compensația se acordă Operatorului pentru acoperirea obligațiilor de serviciu public, în condițiile stabilite prin Contract, pe baza documentelor justificative și a rapoartelor întocmite conform prezentelor modele.

**8.2. Raportul lunar de constatare**

**8.2.1. Scop**

Raportul lunar de constatare are ca scop evidențierea:

- serviciilor prestate în luna de raportare;
- respectării programului de transport;
- indicatorilor de performanță aplicați;
- eventualelor neconformități constatate.

**8.2.2. Conținut minim**

Raportul lunar de constatare va cuprinde, cel puțin, următoarele informații:

- luna și anul de raportare;
- liniile deservite;
- numărul de curse programate și efectuate;
- kilometri realizați;
- sinteza indicatorilor de performanță;
- eventuale neconformități și măsuri propuse;
- concluzii privind prestarea serviciului în luna de raportare.

**8.2.3. Model – Raport lunar de constatare**

**RAPORT LUNAR DE CONSTATARE**  
Luna/Anul: .....

Situația diferențelor de tarif (dacă este cazul):

.....

Concluzii și recomandări:

.....

Semnături:

Reprezentant Operator: .....

Reprezentant ADI: .....

---

#### **8.4. Utilizarea formularelor și actualizarea acestora**

Modelele de formulare prevăzute în prezenta anexă au caracter orientativ și pot fi adaptate sau detaliate ulterior, în funcție de necesitățile de operare, de cerințele autorităților competente sau de modificările cadrului legislativ.

Orice modificare sau completare a modelelor de formulare se realizează cu respectarea prevederilor legale și, după caz, **prin acte adiționale** la Contract.

#### **9.2.4. Costuri administrative și generale**

- cheltuieli administrative direct atribuibile serviciului public de transport;
- costuri cu servicii necesare funcționării activității (contabilitate, IT, comunicații, servicii externalizate);
- cheltuieli cu chirii și utilități aferente spațiilor utilizate pentru prestarea serviciului, după caz.

#### **9.2.5. Alte costuri eligibile**

- costuri generate de respectarea obligațiilor de serviciu public;
- costuri cu implementarea măsurilor impuse de autoritățile competente;
- alte costuri direct atribuibile prestării serviciului public de transport, justificate corespunzător.

#### **9.3. Costuri neeligibile**

Nu sunt considerate costuri eligibile:

- costurile care nu au legătură directă cu prestarea serviciului public de transport;
- penalități, amenzi sau majorări de întârziere;
- cheltuieli generate de activități comerciale care nu fac obiectul Contractului;
- costuri nejustificate sau care conduc la supracompensare.

#### **9.4. Principii privind calculul compensației**

Calculul compensației se realizează pe baza costurilor eligibile efectiv realizate, diminuate cu:

- veniturile obținute din exploatarea serviciului public de transport;
- alte venituri aferente serviciului, după caz.

Compensația se acordă astfel încât să nu conducă la supracompensarea Operatorului, în conformitate cu prevederile legislației aplicabile.

#### **9.5. Evidența contabilă separată**

Operatorul are obligația de a organiza și menține o **evidență contabilă separată** pentru activitățile aferente serviciului public de transport prestat în baza Contractului, distinct de alte activități economice desfășurate.

Evidența contabilă separată va permite:

- identificarea clară a costurilor eligibile;
- determinarea veniturilor aferente serviciului public de transport;

**ANEXA nr. 10**

**\*\*INDICATORI DE PERFORMANȚĂ AI SERVICIULUI  
ȘI MODALITATEA DE CALCUL A PENALITĂȚII\*\***

la Contractul de servicii publice de transport persoane în aria de competență a ADI Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului

**10.1. Dispoziții generale**

Prezenta anexă stabilește indicatorii de performanță utilizați pentru evaluarea modului de prestare a serviciului public de transport persoane, precum și modalitatea de aplicare a penalităților, în cazul nerespectării obligațiilor asumate prin Contract.

Indicatorii de performanță sunt definiți astfel încât să permită:

- monitorizarea eficientă a serviciului;
- utilizarea unor metode simple de verificare;
- evitarea necesității unor sisteme informatice complexe, în etapa inițială de operare.

**10.2. Principii de monitorizare**

Monitorizarea indicatorilor de performanță se realizează prin:

- verificări documentare;
- observații directe în teren;
- măsurători prin eșantion;
- date tehnice furnizate de vehiculele utilizate (inclusiv date disponibile din tahograf și alte sisteme de bord).

Datele colectate pot fi extrapolate pentru evaluarea performanței generale a serviciului, cu respectarea principiilor de proporționalitate și rezonabilitate.

**10.3. Indicatori de performanță**

**10.3.1. Indicatori operaționali de bază (ușor de urmărit)**

Nr. crt.	Indicator	Descriere	Modalitate de verificare
1	Respectarea programului de transport	Procentul curselor efectuate conform programului aprobat	Compararea programului planificat cu cursele efectuate

#### **10.4. Niveluri de performanță**

Pentru indicatorii prevăzuți la pct. 10.3, se consideră un nivel de performanță acceptabil atunci când:

- minimum **95% din curse** sunt efectuate conform programului;
- abaterile de punctualitate nu depășesc limitele stabilite;
- nu se constată neconformități repetate sau sistematice.

#### **10.5. Penalități**

##### **10.5.1. Principii**

Penalitățile se aplică:

- proporțional cu gravitatea neconformităților;
- numai în cazul neîndeplinirii repetate sau semnificative a indicatorilor;
- pe baza rapoartelor de constatare.

##### **10.5.2. Modalitatea de calcul a penalității**

Pentru nerespectarea indicatorilor de performanță, se pot aplica penalități sub forma:

- diminuării compensației lunare, în procent de până la **5%**, în funcție de gravitatea și frecvența abaterilor;
- avertisment scris, pentru abateri izolate.

Modalitatea detaliată de aplicare a penalităților se stabilește prin raportul de constatare și se comunică Operatorului.

#### **10.6. Dispoziții finale**

Indicatorii de performanță și modalitatea de aplicare a penalităților pot fi revizuiți și detaliați pe parcursul derulării Contractului, în funcție de evoluția serviciului public de transport și de capacitatea de monitorizare a Entității Contractante, **prin acte adiționale**.

1. Respectarea programului de circulație;
2. Punctualitatea curselor;
3. Curățenia vehiculelor;
4. Confortul în timpul călătoriei;
5. Comportamentul personalului;
6. Accesibilitatea serviciului;
7. Informarea călătorilor.

Răspunsurile se exprimă pe o scară de evaluare simplă (de exemplu: foarte mulțumit – mulțumit – nemulțumit – foarte nemulțumit).

#### **11.5. Calculul Indicelui de satisfacție a călătorilor**

Indicele de satisfacție a călătorilor se determină prin agregarea rezultatelor chestionarelor aplicate, exprimându-se sub forma unui scor general, calculat ca medie a punctajelor obținute pentru criteriile evaluate.

Modalitatea exactă de calcul poate fi detaliată ulterior, în funcție de experiența acumulată în operarea serviciului și de necesitățile de analiză.

#### **11.6. Utilizarea rezultatelor**

Rezultatele Indicelui de satisfacție a călătorilor sunt utilizate pentru:

- analiza calității serviciului public de transport;
- formularea de recomandări pentru îmbunătățirea serviciului;
- corelarea cu indicatorii de performanță prevăzuți în Anexa nr. 10.

Indicele de satisfacție a călătorilor are **rol orientativ** și nu generează penalități directe, decât în măsura în care rezultatele indică neconformități repetate, confirmate prin alte instrumente de monitorizare.

#### **11.7. Dispoziții finale**

Metodologia de determinare a Indicelui de satisfacție a călătorilor poate fi adaptată și detaliată pe parcursul derulării Contractului, în funcție de evoluția serviciului public de transport și de capacitatea de colectare a datelor, **prin acte adiționale**, după caz.

Datele pot fi furnizate sub formă sintetică, fără obligația implementării unor sisteme informatice dedicate.

#### **12.3.3. Observații directe și verificări în teren**

- verificări punctuale în stații;
- verificări în vehicule;
- verificări ale respectării programului de transport.

Verificările se pot realiza prin eșantionare.

#### **12.3.4. Date tehnice ale vehiculelor**

În măsura disponibilității, pot fi utilizate:

- date din tahograf;
- informații privind localizarea, viteza și timpii de parcurs.

Aceste date pot fi utilizate pentru verificări punctuale și pentru validarea constatărilor realizate prin alte metode.

#### **12.3.5. Sesizări și reclamații ale călătorilor**

Sesizările și reclamațiile primite de la utilizatori sunt analizate și corelate cu datele rezultate din activitățile de monitorizare.

#### **12.4. Corelarea monitorizării cu indicatorii de performanță**

Rezultatele monitorizării Programului de Transport sunt utilizate pentru:

- evaluarea indicatorilor de performanță prevăzuți în Anexa nr. 10;
- fundamentarea aplicării penalităților, după caz;
- formularea de recomandări pentru îmbunătățirea serviciului.

Monitorizarea se concentrează asupra indicatorilor esențiali, fără a crea sarcini administrative excesive pentru Operator sau Entitatea Contractantă.

#### **12.5. Corelarea cu Indicele de satisfacție a călătorilor**

Rezultatele Indicelui de satisfacție a călătorilor (Anexa nr. 11) sunt utilizate ca instrument complementar de evaluare, având rol orientativ în aprecierea calității serviciului public de transport.

Indicele de satisfacție nu generează automat sancțiuni, dar poate declanșa verificări suplimentare, atunci când se constată scăderi semnificative sau recurente.

#### **12.6. Corelarea cu mecanismele de decontare a compensației**

Rapoartele și datele rezultate din activitățile de monitorizare constituie baza:

**CAIET DE SARCINI AL  
SERVICIULUI PUBLIC LOCAL DE CĂLĂTORI PRIN CURSE REGULATE ÎN ADI OCNA  
MUREȘ - UNIREA - LUNCA MUREȘULUI**

**CAPITOLUL I  
Obiectul Caietului de Sarcini**

**Art.1.** Prezentul Caiet de Sarcini stabilește condițiile de efectuare a serviciului public de transport local de călători prin curse regulate, în ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului, stabilind nivelurile de calitate și condițiile tehnice necesare efectuării acestui serviciu în condiții de eficiență și siguranță.

**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 public de transport local de călători 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 public de transport local de călători prin curse regulate 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 și de performanță și siguranță în exploatare.

**(2)** Caietul de sarcini precizează reglementările obligatorii referitoare la securitatea și sănătatea în muncă, prevenirea și stingerea incendiilor și protecția mediului, care trebuie respectate pe parcursul efectuării serviciului public de transport local de călători.

**Art.5.** Terminologia utilizată este cea prevăzută în Regulamentul serviciului public de transport local de călători, elaborat de ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului și aprobat prin Hotărâri ale Consiliului Local/Județean ale Unităților Administrativ Teritoriale Membre.

**CAPITOLUL II  
Documente de Referință**

**Art.6.** Serviciul public de transport local de călători prin curse regulate în teritoriul ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului este efectuat în conformitate cu prevederile Constituției României, a legislației europene: Regulamentul (CE) 1370/2007 *privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători* și a legislației naționale: Legea nr. 51/2006 *a serviciilor comunitare de utilități publice* și Legea nr. 92/2007 *a serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ - teritoriale*.

**Art.7.** Lista completă a legislației aplicabile în vigoare se regăsește în Regulamentul serviciului public de transport local de călători în regiunea ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului, care face parte din documentația de atribuire a serviciului ce urmează a fi contractat.

**CAPITOLUL III  
Trasee incluse în sistemul de transport public local de persoane**

Utilizarea vehiculului de înlocuire nu modifică natura predominant electrică a flotei utilizate pentru prestarea serviciului public.

- 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 și cu dotările necesare 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 concurează la siguranța circulației;
- k) asigurarea pasagerilor și a bagajelor acestora pentru riscurile care cad în sarcina operatorului de transport/ transportatorului autorizat;
- l) respectarea capacităților de transport și a programelor de circulație impuse prin programele de transport aprobate de către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului;
- 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 precizați în Regulamentul serviciului public de transport local elaborat de Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului și aprobat prin Hotărâre a Consiliului Local/Județean al Unităților Administrative Teritoriale Membre;
- o) furnizarea către Asociația de Dezvoltare Intercomunitară ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare, în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului public de transport 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 securitatea și sănătatea în muncă, protecția mediului, precum și situațiile de urgență;
- 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 ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului.

- vehiculele să fie echipate cu echipament de recepție a datelor și de interconectare cu sistemul de e-ticketing.
- vehiculele să fie echipate cu echipament GPS și modem 4G funcțional;
- vehiculele să fie echipate cu instalație automată de taxare, care trebuie să fie alcătuită din:
  - ✓ validatoare echipate cu cititor de carduri contactless, citator de card bancar, citator de cod QR, sistem de imprimare pentru titluri de călătorie pe hârtie/carton, montate pe barele de mână curentă verticale de la usa de acces în salonul de calatori, minim 1 validator în fiecare vehicul;
  - ✓ echipamentele de poziționare a vehiculului și comunicație de date real-time;
  - ✓ computer de bord dotat cu GPS.

În cazul achiziției de noi vehicule, cablurile de alimentare și transmisie de date, vor fi montate pe autobuz în fabrică, de către producătorul vehiculelor. În cazul vehiculelor existente, cablarea va fi în responsabilitatea operatorului de transport respectând normele tehnice în vigoare.

- d) Asigurarea unui parc de rezervă de minim 10% din numărul vehiculelor necesare cuprins în Anexa 1.

Operatorii care derulează contracte de delegare de gestiune cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului au obligația să ia măsurile prevăzute la punctele anterioare privind adaptarea pentru toate mijloacele de transport în comun, în limitele posibile din punct de vedere tehnic și constructiv, utilizate la data prezentă în prestarea Serviciului de transport public local, pentru a facilita accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap la transport și a celorlate măsuri privind calitatea transportului (aer condiționat, sistem informare călători, etc). Toate mijloacele de transport achiziționate ulterior vor respecta cerințele prevăzute la prezentul articol.

Operatorul are obligația să asigure transmiterea tranzacțiilor aferente sistemului de e-ticketing în sistemul back-office, în timp real, pentru toate tipurile de titluri de călătorie, iar baza de date generată trebuie să fie unică pentru întreg sistemul de ticketing și să asigure partajarea datelor într-un format deschis către autoritatea contractantă și orice entitate desemnată de aceasta

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 ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului, în baza proceselor - verbale de predare - primire, anexe la contractul de delegare a gestiunii, în condițiile respectării regimului juridic al proprietății publice.

## **CAPITOLUL V**

### **Sistemul de transport de călători în ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului**

**Art. 15.** Operatorul de transport are dreptul să efectueze, în condițiile legislației în vigoare, transport public local de călători prin curse regulate, pe raza ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului.

- j. să asigure existența în mijlocul de transport a locurilor rezervate și marcate corespunzător pentru persoane cu handicap, bătrâni, femei însărcinate, persoane cu copii în brațe;
- k. să supravegheze, prin conducătorul vehiculului, urcarea și coborârea călătorilor; să folosească numai vehicule dotate cu sisteme care să nu permita plecarea mijlocului de transport din stații cu ușile deschise;
- l. să asigure îmbarcarea/debarcarea călătorilor numai în stațiile special amenajate, prevăzute în programul de circulație;
- m. să utilizeze numai titluri de călătorie aprobate de către ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului;
- n. să nu permită transportul călătorilor decât pe bază de titluri de călătorie valabile-spre exemplu carduri electronice de transport sau bancare, plăți cu telefonul mobil prin NFC sau cod QR, alte canale digitale de vânzare, sau alte documente prevăzute de reglementările legale în vigoare, etc. ;
- o. să asigure călătorii și bagajele acestora pentru riscurile care cad în sarcina operatorului de transport;
- p. să țină evidența plecărilor/sosirilor în/din cursă, la fiecare capăt de linie;
- q. să asigure informarea anticipată a publicului călător în legătură cu modificarea/suspendarea programului de circulație sau a unei linii;
- r. să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie, salubritatea, spălarea și, în condiții speciale (cu respectarea prevederilor legale) dezinfectarea mijloacelor de transport;
- s. să asigure condițiile de execuție a transportului în condiții de regularitate, siguranță și confort;
- t. să folosească numai mijloace de transport echipate cu instalație de încălzire/ventilație a aerului în stare de funcționare;
- u. să utilizeze mijloace de transport care au aspect estetic corespunzător;
- v. să inscripționeze pe părțile laterale sau în față și pe spatele mijlocului de transport denumirea operatorului serviciului public de transport;
- w. să doteze mijloacele de transport cu echipamente /mijloace de prevenire și combatere a incendiilor, precum și cu ciocan pentru spargerea geamurilor în caz de necesitate;
- x. să pună în circulație numai vehicule care se află în perioada de valabilitate a inspecției tehnice periodice sau a reviziei tehnice periodice, după caz.
- y. să pună în circulație numai vehicule care îndeplinesc condițiile impuse de legislația în vigoare privind siguranța circulației și protecția mediului;
- z. să fundamenteze anual bugetul de venituri și cheltuieli cu nominalizarea fondurilor necesare pentru cheltuieli de capital pentru efectuarea serviciului public de transport local de calatori în condițiile legislației în vigoare;
- aa. să întocmească și să fundamenteze anual propunerile cu obiectivele de investiție cu finanțare de la buget local, ce vor fi transmise la Asociația de Dezvoltare Intercomunitara Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului în vederea aprobării de UAT -urile finanțatoare;
- bb. să elaboreze planul privind întreținerea curentă, reparațiile curente și accidentale la bunurile concesionate, conform programelor de întreținere, reparații, dotări și investiții aprobate;
- cc. să asigure informarea permanentă a călătorilor cu privire la traseele, programele de circulație deservite, tarifele aplicate, precum și modificarea acestora, conform Procedurilor de comunicare aprobate de ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului;
- dd. să aplice normele de securitatea și sănătatea în muncă, protecția mediului, precum și pentru situațiile de urgență specifice activității desfășurate în cadrul serviciului contractat;

(2). Finanțarea investițiilor se va asigura de către UAT-uri/ Asociația de Dezvoltare Intercomunitara ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului/ Operator, după caz, din următoarele surse:

- alocații de la bugetul local;
- surse proprii ale operatorului constituite din amortismentul cumulat în anul anterior, precum și din profitul realizat;
- credite bancare, garantate de autoritățile administrației publice locale ale UAT-urilor membre ale ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului;
- fonduri nerambursabile conform unor programe de finanțare;
- alte surse constituite potrivit legii.

(3). Operatorul are obligația de a realiza investițiile în legătură cu prestarea Serviciului de transport public local în conformitate cu **Programul de Investiții al Operatorului**.

(4). Bunurile realizate ca urmare a investițiilor pentru reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea sistemelor serviciilor publice de transport public local de persoane, finanțate din fonduri proprii ale operatorilor, rămân în proprietatea acestora pe toată durata contractului de delegare a gestiunii.

(5). Costurile aferente investițiilor realizate de Operator din surse proprii sau atrase, conform legii, vor fi luate în considerare pentru calculul compensației.

(6). Finanțarea investițiilor pentru înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea sistemelor serviciilor publice de transport public local de persoane (Programul de Investiții al UAT-ului/ ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului, după caz) se face din bugetele locale, din fonduri private sau fonduri comunitare, promovate de autoritățile administrației publice locale ori, după caz, de ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului, în numele și pe seama unităților administrativ-teritoriale membre, se nominalizează în listele anuale de investiții anexate la bugetele locale, respectiv ale ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului, în cazul realizării unor investiții de interes comun în domeniul infrastructurii tehnico-edilitare aferente sistemului public de transport local, de către mai multe unități administrativ-teritoriale membre, și se aprobă odată cu acestea prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale sau, după caz, ale AGA a ADI Ocna Mureș - Unirea - Lunca Mureșului.

## **CAPITOLUL VII**

### **Contractul de delegare a gestiunii**

**Art. 20.** (1) Contractul de delegare a gestiunii după caz:

- definește în mod clar Obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte Operatorul;
- stabilește parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces;
- stabilește modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile vehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului.
- stabilește modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, după caz.

(2) Pe durata Contractului, Operatorul beneficiază de drept exclusiv pe traseele atribuite și licențiate.

(3) Modelul de contract este prezentat în documentația de atribuire a serviciului public de transport local de călători pentru fiecare Operator.

## ANEXA 1 LA CAIETUL DE SARCINI

### PROGRAMUL DE TRANSPORT ȘI PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE

#### Introducere

Prezenta Anexă stabilește **Planul de transport și Programul de circulație** aferente **Liniei L1 – Ocna Mureș - Unirea**, parte integrantă a Caietului de sarcini al serviciului public local de transport de călători prin curse regulate în aria de competență a ADI Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului.

Planul de transport descrie **structura serviciului**, respectiv traseul deservit, localitățile și stațiile incluse, caracteristicile principale ale rutei, tipul și necesarul de vehicule, precum și zilele de operare, fiind elaborat pe baza datelor tehnice și operaționale disponibile la momentul aprobării.

Programul de circulație detaliază **orele de plecare și sosire** pentru fiecare cursă, fiind fundamentat pe timpii de parcurs aferenți traseului și adaptat în mod prioritar cerințelor de mobilitate ale elevilor și ale populației active, în special în relația cu Municipiul Ocna Mureș.

Planul de transport și programul de circulație au fost concepute într-o **formă simplă și funcțională**, corespunzătoare etapei inițiale de operare a sistemului de transport public local, urmând ca acestea să poată fi **ajustate sau detaliate ulterior**, în condițiile legii, prin hotărâri ale autorităților competente și/sau prin acte adiționale la contractul de delegare a gestiunii serviciului.

### PROGRAMUL DE TRANSPORT ȘI PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE

#### Linia Ocna Mureș – Unirea

#### PARTEA A – PLANUL DE TRANSPORT

##### A.1. Date generale ale liniei

Element	Valoare
Indicativ linie	<b>L1</b>
Denumirea liniei	<b>Ocna Mureș – Unirea</b>
Stație capăt de linie (referință)	<b>OCNA MUREȘ CENTRU</b>
Zile de operare	<b>Luni – Vineri</b>
Operare în weekend	<b>Nu</b>
Viteză comercială de calcul (conform Excel)	<b>16 km/h</b>
Număr curse / zi / linie	<b>3 curse tur-retur/zi</b>
Număr mijloace de transport alocate	<b>1 vehicul</b>

##### A.2. Traseul deservit (capete și sensuri)

Sens	Parcurs (capete)
Tur	<b>OCNA MUREȘ CENTRU → UNIREA PRIMĂRIE</b>
Retur	<b>UNIREA PRIMĂRIE → OCNA MUREȘ CENTRU</b>

##### A.3. Localități deservite

Nr. crt.	Localitate
----------	------------

7	OM Băile Sărate Retur	4.040	500	00:40:42
8	OM Casa cu flori	5.080	1040	00:44:36
9	OCNA MUREȘ CENTRU	5.440	360	00:45:57

#### A.5. Caracteristici tehnice agregate ale traseului

Indicator	Sens TUR	Sens RETUR
Lungime traseu (km / sens)	<b>5,48 km</b>	<b>5,44 km</b>
Număr stații (sens)	<b>12</b>	<b>9</b>
Durăță de parcurs (calculată din timpii Excel)	<b>00:20:33</b>	<b>00:20:24</b>
Viteză comercială utilizată în calcul (Excel)	<b>16 km/h</b>	<b>16 km/h</b>

#### A.6. Timp de deplasare pe traseu (sinteză operațională)

Sens	Plecare capăt	Sosire capăt	Durăță estimată (hh:mm:ss)
TUR	OCNA MUREȘ CENTRU	UNIREA PRIMĂRIE	<b>00:20:33</b>
RETUR	UNIREA PRIMĂRIE	OCNA MUREȘ CENTRU	<b>00:20:24</b>

#### A.7. Volumul serviciului (Luni-Vineri)

Indicator	Valoare
Curse tur-retur / zi	<b>3</b>
Curse tur-retur / săptămână	<b>15</b>
Km / tur-retur (aprox.)	<b>10,92 km</b>
Vehicule alocate liniei	<b>1</b>

#### A.8. Observații privind organizarea serviciului (conform instrucțiunilor stabilite)

- Mijlocul de transport efectuează integral **tur-retur** pentru fiecare cursă.
- În cursa de dimineață, încărcarea principală este pe **retur (spre Ocna Mureș)**, pentru elevi.
- În cursele 2 și 3, încărcarea principală este pe **tur (din Ocna Mureș spre Unirea)**, pentru elevii care se întorc acasă și pentru naveta populației active.
- După finalizarea cursei de dimineață, vehiculul rămâne staționat în Ocna Mureș (program fracționat al șoferilor).

### PARTEA B – PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE

#### Linia L1 – Ocna Mureș – Unirea

##### Program valabil de luni până vineri

Nr. crt.	Plecare	Ora	Sosire	Ora
<b>1</b>	OCNA MUREȘ CENTRU	<b>06:35</b>	UNIREA PRIMĂRIE	<b>06:56</b>

2	Sat <b>Unirea</b> ( <i>tranzitat</i> )
3	Sat <b>Războieni Cetate</b>
4	Comuna <b>Lunca Mureșului</b>

#### A.4. Stațiile liniei și parametri operaționali

##### A.4.1. Sens TUR – OCNA MUREȘ CENTRU → LUNCA MUREȘULUI (Capăt linie)

Nr. crt.	Stație	Distanță cumulată (km)	Diferență (m)	Durață cumulată (hh:mm:ss)
1	OCNA MUREȘ CENTRU	0,00	0	00:00:00
2	OCNA MUREȘ CENTRU BLOCURI	0,321	321	00:01:12
3	OCNA MUREȘ (OM) Parcul TUDOR	0,61	289	00:02:17
4	OM BĂILE SĂRATE / PENNY	1,56	950	00:05:51
5	OM STR NICOLAE IORGA (blocuri) - facultativă	1,94	380	00:07:16
6	OM STR DIGULUI LOC DE JOACĂ	2,06	120	00:07:43
7	OM LICEUL TEHNOLOGIC	2,42	360	00:09:04
8	HALTA CFR UNIREA	2,99	570	00:11:12
9	UNIREA - Intersecție RĂZBOIENI (TUR)	3,50	510	00:13:07
10	UNIREA La Corcoduș	4,66	1.160	00:17:28
11	Războieni Cetate 1 (TUR)	5,76	1.100	00:21:36
12	RĂZBOIENI Moară (TUR)	6,80	1.040	00:25:30
13	RĂZBOIENI Cetate Gară	7,92	1.120	00:29:42
14	Războieni Fabrică de cărămizi	9,92	2.000	00:37:12
15	Lunca Mureșului Pod CFR (TUR)	12,21	2.290	00:45:47
16	Lunca Mureșului Centru - Capăt linie	<b>12,92</b>	710	<b>00:48:27</b>

Durată parcurs (hh:mm:ss)	<b>00:48:27</b>	≈ <b>00:45-00:47</b> (conform calculului total)
Staționare la capăt (Lunca Mureșului)	<b>00:05:00</b>	—
Durată totală tur + staționare + retur	<b>01:33:28</b>	—

#### A.6. Timpi de deplasare - sinteză

Segment	Durată
Parcurs TUR (Ocna Mureș Centru → Lunca Mureșului)	<b>00:48:27</b>
Staționare capăt (Lunca Mureșului)	<b>00:05:00</b>
Parcurs RETUR (Lunca Mureșului → Ocna Mureș Centru)	<b>(inclus în totalul de 01:33:28)</b>
Total tur + staționare + retur	<b>01:33:28</b>

#### A.7. Volumul serviciului (Luni-Vineri)

Indicator	Valoare
Curse tur-retur / zi	<b>3</b>
Curse tur-retur / săptămână	<b>15</b>
Km tur-retur (tur + retur)	<b>23,59 km</b>
Vehicule alocate liniei	<b>1</b>

#### A.8. Observații privind organizarea serviciului

- Pentru fiecare cursă, mijlocul de transport efectuează integral **tur-retur**.
- În cursa de dimineață, încărcarea principală este pe **sensul de retur către Ocna Mureș**, pentru accesul elevilor la unitățile de învățământ.
- În cursele de prânz și după-amiază, încărcarea principală este pe **sensul de tur**, pentru întoarcerea elevilor și pentru naveta populației active.
- La capătul de linie din **Lunca Mureșului** se asigură o **staționare minimă de 5 minute**.

### PARTEA B – PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE

#### Linia L2 – Ocna Mureș – Războieni Cetate – Lunca Mureșului

##### Program valabil de luni până vineri

Nr. crt.	Plecare	Ora	Sosire	Ora
<b>1</b>	OCNA MUREȘ CENTRU	<b>06:05</b>	LUNCA MUREȘULUI – capăt linie	<b>06:54</b>
	LUNCA MUREȘULUI – capăt linie	<b>06:59</b>	OCNA MUREȘ CENTRU	<b>07:44</b>
<b>2</b>	OCNA MUREȘ CENTRU	<b>12:55</b>	LUNCA MUREȘULUI – capăt linie	<b>13:44</b>
	LUNCA MUREȘULUI – capăt linie	<b>13:49</b>	OCNA MUREȘ CENTRU	<b>14:35</b>

**A.4.1. Sens TUR - OCNA MUREȘ CENTRU → MICOȘLACA (Capăt semicursă)**

<b>Nr. crt.</b>	<b>Stație</b>	<b>Distanță cumulată (km)</b>	<b>Diferență (m)</b>	<b>Durață cumulată (hh:mm:ss)</b>
1	OCNA MUREȘ CENTRU	0,000	0	00:00:00
2	OM - Biserica adventista Tur	0,883	883	00:03:18
3	OM Andrei Mureșan Tur	1,540	657	00:05:46
4	OM Str Mureșului tur	2,090	550	00:07:50
5	Cisteiu Intersecție tur	4,590	2.500	00:17:12
6	Cisteiu (vest)	5,080	490	00:19:03
7	Micoșlaca Tur	6,090	1.010	00:22:50
8	Micoșlaca Capăt	<b>6,490</b>	400	<b>00:24:20</b>

**A.4.2. Capăt semicursă - staționare**

<b>Element</b>	<b>Valoare</b>
Stație capăt semicursă	<b>Micoșlaca Capăt</b>
Staționare minimă la capăt	<b>00:05:00</b>

**A.4.3. Sens RETUR (cu deviere) - MICOȘLACA → OCNA MUREȘ (prin UIOARA DE SUS) → OCNA MUREȘ CENTRU**

<b>Nr. crt.</b>	<b>Stație</b>	<b>Distanță cumulată (km)</b>	<b>Diferență (m)</b>	<b>Durață cumulată (hh:mm:ss)</b>
1	Micoșlaca Capăt	0,000	0	00:29:20
2	Micoșlaca retur	0,446	446	00:31:00
3	Cisteiu (vest) retur	1,420	974	00:34:39
4	Cisteiu Intersecție retur	1,910	490	00:36:30
5	Str Mureșului retur	4,290	2.380	00:45:25
6	OM Andrei Mureșanu Reutr	4,960	670	00:47:56
7	OM - Biserica adventista retur	5,510	550	00:50:02

Curse tur-retur / zi	<b>3</b>
Curse tur-retur / săptămână	<b>15</b>
Km tur-retur (tur + retur)	<b>19,335 km</b>
Vehicule alocate liniei	<b>1</b>

#### **A.8. Observații privind organizarea serviciului**

- Pentru fiecare cursă, mijlocul de transport efectuează integral **tur-retur**.
- În cursa de dimineață, încărcarea principală este pe **sensul de retur către Ocna Mureș**, pentru accesul elevilor la unitățile de învățământ.
- În cursele de prânz și după-amiază, încărcarea principală este pe **sensul de tur**, pentru întoarcerea elevilor și pentru naveta populației active.
- La capătul de semicursă din **Micoșlaca** se asigură o **staționare minimă de 5 minute**.

#### **PARTEA B – PROGRAMUL DE CIRCULAȚIE**

##### **Linia L3 – Ocna Mureș – Cisteiu – Micoșlaca – Uioara de Sus**

##### **Program valabil de luni până vineri**

<b>Nr. crt.</b>	<b>Plecare</b>	<b>Ora</b>	<b>Sosire</b>	<b>Ora</b>
<b>1</b>	OCNA MUREȘ CENTRU	<b>06:00</b>	MICOȘLACA – capăt semicursă	<b>06:24</b>
	MICOȘLACA – capăt semicursă	<b>06:29</b>	OCNA MUREȘ CENTRU ( <i>via Uioara de Sus</i> )	<b>07:45</b>
<b>2</b>	OCNA MUREȘ CENTRU	<b>13:05</b>	MICOȘLACA – capăt semicursă	<b>13:29</b>
	MICOȘLACA – capăt semicursă	<b>13:34</b>	OCNA MUREȘ CENTRU ( <i>via Uioara de Sus</i> )	<b>14:51</b>
<b>3</b>	OCNA MUREȘ CENTRU	<b>16:15</b>	MICOȘLACA – capăt semicursă	<b>16:39</b>
	MICOȘLACA – capăt semicursă	<b>16:44</b>	OCNA MUREȘ CENTRU ( <i>via Uioara de Sus</i> )	<b>18:01</b>

#### **Notă**

În sensul de retur, traseul este realizat cu deviere prin localitatea Uioara de Sus. Staționarea la capătul de semicursă din Micoșlaca este de minimum 5 minute. Orele pot fi ajustate ulterior prin acte adiționale, în funcție de necesitățile reale de operare.

#### **ANEXA nr. 2 – LISTA STAȚIILOR DE TRANSPORT**

##### **Linia L1 – Ocna Mureș – Unirea**

##### **A. Sens TUR – Ocna Mureș → Unirea**

4	OCNA MUREȘ BĂILE SĂRATE / PENNY	Ocna Mureș	
5	OCNA MUREȘ STR. NICOLAE IORGA (blocuri)	Ocna Mureș	
6	OCNA MUREȘ STR. DIGULUI - LOC DE JOACĂ	Ocna Mureș	
7	OCNA MUREȘ LICEUL TEHNOLOGIC	Ocna Mureș	
8	HALTA CFR UNIREA	Unirea	
9	UNIREA INTERSECȚIE RĂZBOIENI	Unirea	
10	UNIREA LA CORCODUȘ	Unirea	
11	RĂZBOIENI CETATE - INTRARE	<b>Ocna Mureș</b>	
12	RĂZBOIENI CETATE - CENTRU	<b>Ocna Mureș</b>	
13	RĂZBOIENI CETATE - GARĂ	<b>Ocna Mureș</b>	
14	RĂZBOIENI CETATE - FABRICA DE CĂRĂMIZI	<b>Ocna Mureș</b>	
15	LUNCA MUREȘULUI - POD CFR	Lunca Mureșului	
16	LUNCA MUREȘULUI - CENTRU	Lunca Mureșului	Stație capăt

**B. Sens RETUR – Lunca Mureșului → Războieni Cetate → Ocna Mureș**

Nr. crt.	Denumire stație	Localitate	Observații
1	LUNCA MUREȘULUI - CENTRU	Lunca Mureșului	Stație capăt
2	LUNCA MUREȘULUI - POD CFR	Lunca Mureșului	
3	RĂZBOIENI CETATE - FABRICA DE CĂRĂMIZI	<b>Ocna Mureș</b>	
4	RĂZBOIENI CETATE - GARĂ	<b>Ocna Mureș</b>	
5	RĂZBOIENI CETATE - CENTRU	<b>Ocna Mureș</b>	
6	RĂZBOIENI CETATE - INTRARE	<b>Ocna Mureș</b>	
7	UNIREA LA CORCODUȘ	Unirea	
8	UNIREA INTERSECȚIE RĂZBOIENI	Unirea	
9	HALTA CFR UNIREA	Unirea	
10	OCNA MUREȘ COLONIA PESTE MUREȘ	Ocna Mureș	
11	OCNA MUREȘ STRADA RĂULUI	Ocna Mureș	
12	OCNA MUREȘ BĂILE SĂRATE	Ocna Mureș	
13	OCNA MUREȘ CASA CU FLORI	Ocna Mureș	
14	OCNA MUREȘ CENTRU	Ocna Mureș	Stație capăt

**Linia L3 – Ocna Mureș – Cisteiu – Micoșlaca – Uioara de Sus**

13	UIOARA DE SUS - STR. ÎNFRĂȚIRII	<b>Ocna Mureș</b>	
14	UIOARA DE SUS - STR. 8 MARTIE	<b>Ocna Mureș</b>	
15	UIOARA DE SUS - STR. LUNGĂ (RETUR)	<b>Ocna Mureș</b>	
16	UIOARA DE SUS - LA BLOCURI (RETUR)	<b>Ocna Mureș</b>	
17	OCNA MUREȘ CASA CU FLORI	Ocna Mureș	
18	OCNA MUREȘ CENTRU	Ocna Mureș	Stație capăt

# Regulamentul serviciului de transport public

Ocna Mures – Unirea – Lunca Mureşului



## **CAPITOLUL I – Dispoziții generale**

### **Art. 1 – Obiectul regulamentului**

(1) Prezentul Regulament stabilește cadrul general de organizare, funcționare și desfășurare a serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ-teritorială a Municipiului Ocna Mureș, inclusiv satele aparținătoare, precum și pe raza comunelor Unirea și Lunca Mureșului.

(2) Regulamentul are ca scop asigurarea unui serviciu public de transport local accesibil, sigur, continuu și adaptat nevoilor comunității locale, în condiții de eficiență economică și respectare a prevederilor legale în vigoare.

### **Art. 2 – Domeniul de aplicare**

(1) Prezentul Regulament se aplică serviciului public de transport local de persoane prin curse regulate, organizat și gestionat de autoritatea/entitatea competentă, în condițiile legii.

(2) Regulamentul este obligatoriu pentru:

- autoritatea publică locală / entitatea contractantă;
- operatorul de transport căruia i-a fost delegată gestiunea serviciului;
- utilizatorii serviciului public de transport local de persoane.

### **Art. 3 – Forma de gestiune a serviciului**

(1) Serviciul public de transport local de persoane se organizează și se realizează în sistem de gestiune delegată, în condițiile legislației aplicabile.

(2) Delegarea gestiunii serviciului public de transport local se realizează în baza unui contract de delegare a gestiunii, încheiat între autoritatea/entitatea contractantă și operatorul de transport desemnat, cu respectarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și ale legislației naționale în vigoare.

### **Art. 4 – Natura juridică a regulamentului**

(1) Prezentul Regulament constituie act normativ de aplicare generală, având rolul de a stabili regulile de bază privind funcționarea serviciului public de transport local de persoane.

(2) Prevederile prezentului Regulament se completează cu cele ale:

- contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local;
- caietului de sarcini aferent serviciului;
- hotărârilor autorității deliberative locale.



- hotărârile autorităților administrației publice locale implicate.

#### **Art. 8 – Corelarea cu alte reglementări**

(1) Prevederile prezentului Regulament se aplică împreună cu cele ale contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane, ale caietului de sarcini și ale celorlalte documente aprobate de autoritatea deliberativă locală.

(2) În măsura în care, pe durata aplicării prezentului Regulament, intervin modificări ale legislației în vigoare, prevederile acestuia se vor interpreta și aplica în conformitate cu actele normative actualizate, fără a fi necesară modificarea imediată a Regulamentului, în măsura în care nu se afectează substanța acestuia.

#### **Art. 9 – Autorități competente**

(1) Reglementarea, organizarea, coordonarea, controlul și monitorizarea serviciului public de transport local de persoane se realizează de către autoritățile administrației publice locale implicate, în limitele competențelor stabilite prin lege.

(2) În domeniul reglementării și controlului de specialitate, sunt aplicabile atribuțiile autorităților naționale competente, în special ale Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice (ANRSC), precum și ale altor instituții publice cu atribuții în domeniul transporturilor, potrivit legislației în vigoare.

### **CAPITOLUL III – Organizarea și gestionarea serviciului**

#### **Art. 10 – Autoritatea publică locală**

(1) Autoritățile administrației publice locale implicate în organizarea serviciului public de transport local de persoane sunt responsabile de organizarea, coordonarea, reglementarea, monitorizarea și controlul serviciului public de transport local de persoane, în condițiile legii.

(2) În exercitarea atribuțiilor sale, autoritatea publică locală are, în principal, următoarele competențe:

- a) stabilește politica locală în domeniul transportului public de persoane;
- b) aprobă organizarea și forma de gestiune a serviciului public de transport local;
- c) aprobă Regulamentul serviciului public de transport local de persoane;
- d) aprobă contractul de delegare a gestiunii serviciului public de transport local și anexele acestuia;
- e) aprobă tarifele și facilitățile de transport, în condițiile legislației în vigoare;
- f) urmărește respectarea obligațiilor de serviciu public de către operatorul de transport;
- g) exercită dreptul de control și monitorizare asupra modului de prestare a serviciului.

(3) Autoritatea publică locală asigură, în limitele competențelor legale, transparența decizională și informarea publicului cu privire la organizarea și funcționarea serviciului public de transport local de persoane.



## **CAPITOLUL IV – Principiile de funcționare ale serviciului**

### **Art. 14 – Principii generale de funcționare**

(1) Serviciul public de transport local de persoane se organizează și funcționează pe baza următoarelor principii generale:

- a) satisfacerea nevoilor de mobilitate ale populației;
- b) continuitatea și regularitatea prestării serviciului;
- c) accesul nediscriminatoriu al utilizatorilor la serviciu;
- d) siguranța circulației și a călătorilor;
- e) eficiența economică și utilizarea responsabilă a resurselor publice;
- f) adaptarea serviciului la evoluția cererii de transport.

(2) Principiile prevăzute la alin. (1) stau la baza organizării și prestării serviciului public de transport local de persoane și se aplică în mod unitar de către autoritatea publică locală și operatorul de transport.

### **Art. 15 – Continuitatea și regularitatea serviciului**

(1) Serviciul public de transport local de persoane se prestează în mod continuu și regulat, în conformitate cu programul de transport aprobat de entitatea contractantă.

(2) Operatorul de transport are obligația de a asigura respectarea programului de circulație, a traseelor și a capacităților de transport stabilite, astfel încât să fie garantată continuitatea serviciului public de transport local de persoane.

(3) În situații excepționale, determinate de forță majoră, condiții meteorologice deosebite, lucrări la infrastructura rutieră sau alte cauze obiective, pot interveni modificări temporare ale programului de transport, cu informarea prealabilă a publicului călător, în condițiile stabilite prin contractul de delegare a gestiunii.

### **Art. 16 – Accesibilitatea și siguranța serviciului**

(1) Serviciul public de transport local de persoane se realizează în condiții de accesibilitate pentru toți utilizatorii, fără discriminare, cu respectarea prevederilor legale privind protecția persoanelor cu dizabilități și a altor categorii vulnerabile.

(2) Operatorul de transport are obligația de a asigura desfășurarea serviciului public de transport local de persoane în condiții de siguranță a circulației, de protecție a vieții și integrității corporale a călătorilor și a personalului propriu.

(3) Mijloacele de transport utilizate pentru prestarea serviciului public de transport local de persoane trebuie să respecte cerințele legale privind siguranța rutieră, starea tehnică, igiena și confortul, în conformitate cu prevederile contractului de delegare a gestiunii și ale caietului de sarcini.



(2) Modificările temporare prevăzute la alin. (1) se dispun de entitatea contractantă sau, după caz, se realizează de operatorul de transport, în condițiile stabilite prin contractul de delegare a gestiunii.

(3) Operatorul de transport are obligația de a informa publicul călător cu privire la modificările temporare ale rețelei sau ale programului de transport, prin mijloacele și în termenele stabilite prin contractul de delegare a gestiunii.

(4) După încetarea situațiilor care au determinat modificările temporare, rețeaua de transport public local și programul de transport revin la forma aprobată inițial, în condițiile stabilite prin contractul de delegare a gestiunii.

## **CAPITOLUL VI – Tarife, facilități și titluri de călătorie**

### **Art. 20 – Principii tarifare**

(1) Tarifele pentru serviciul public de transport local de persoane se stabilesc cu respectarea principiilor legalității, transparenței, echilibrului economic-financiar și accesibilității serviciului pentru utilizatori.

(2) Stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciul public de transport local de persoane se realizează în conformitate cu prevederile legislației în vigoare și ale normelor emise de autoritățile competente în domeniu.

(3) Tarifele pentru serviciul public de transport local de persoane se aprobă de autoritatea deliberativă competentă, la propunerea entității contractante, în condițiile legii.

(4) Nivelul tarifelor se stabilește astfel încât să asigure, după caz, recuperarea costurilor justificate aferente prestării serviciului public de transport local de persoane, cu respectarea obligațiilor de serviciu public asumate.

### **Art. 21 – Titluri de călătorie**

(1) Utilizarea serviciului public de transport local de persoane se realizează pe baza unui titlu de călătorie valabil, emis și pus la dispoziție de operatorul de transport, în condițiile stabilite prin contractul de delegare a gestiunii și prin hotărârile autorității deliberative competente.

(2) Titlurile de călătorie pot fi, după caz, bilete sau abonamente, în funcție de tipul de utilizare a serviciului public de transport local de persoane.

(3) Tipurile de titluri de călătorie, condițiile de utilizare, perioada de valabilitate și modalitățile de distribuire se stabilesc prin contractul de delegare a gestiunii și prin actele administrative adoptate de autoritatea deliberativă competentă.

(4) Operatorul de transport are obligația de a asigura informarea corespunzătoare a publicului călător cu privire la tipurile de titluri de călătorie și condițiile de utilizare a acestora.

### **Art. 22 – Facilități și gratuități**



(3) Operatorul de transport are dreptul de a beneficia, după caz, de compensații sau alte forme de susținere financiară pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, în condițiile stabilite prin contractul de delegare a gestiunii și în conformitate cu legislația aplicabilă.

(4) Operatorul de transport are dreptul de a solicita autorității/entității contractante sprijinul necesar pentru asigurarea desfășurării serviciului public de transport local de persoane, în condițiile legii.

## **CAPITOLUL VIII – Drepturile și obligațiile utilizatorilor serviciului**

### **Art. 25 – Drepturile utilizatorilor serviciului public de transport**

(1) Utilizatorii serviciului public de transport local de persoane au dreptul de a beneficia de un serviciu de transport sigur, accesibil și de calitate, în condițiile stabilite prin prezentul Regulament, contractul de delegare a gestiunii și legislația aplicabilă în vigoare.

(2) Utilizatorii au dreptul de a fi informați, într-un mod clar și accesibil, cu privire la rețeaua de transport public, programul de transport, tarifele aplicabile și condițiile de utilizare a serviciului public de transport local de persoane.

(3) Utilizatorii au dreptul de a formula sesizări, reclamații sau propuneri privind funcționarea serviciului public de transport local de persoane, în condițiile stabilite prin contractul de delegare a gestiunii și prin actele administrative aplicabile.

(4) Utilizatorii au dreptul la protecția vieții, integrității corporale și a bunurilor personale pe durata utilizării serviciului public de transport local de persoane, în condițiile legii.

### **Art. 26 – Obligațiile utilizatorilor serviciului public de transport**

(1) Utilizatorii serviciului public de transport local de persoane au obligația de a respecta prevederile prezentului Regulament, ale actelor administrative aplicabile, precum și regulile de conduită stabilite pentru utilizarea serviciului public de transport local de persoane.

(2) Utilizatorii au obligația de a deține un titlu de călătorie valabil pe durata utilizării serviciului public de transport local de persoane, cu excepția cazurilor în care beneficiază de gratuitate, în condițiile legii.

(3) Utilizatorii au obligația de a adopta un comportament civilizat și de a nu aduce atingere siguranței, ordinii publice, bunurilor operatorului de transport sau drepturilor celorlalți călători.

(4) Este interzis utilizatorilor serviciului public de transport local de persoane:

a) să deterioreze sau să murdărească mijloacele de transport, stațiile sau alte bunuri aferente serviciului;

b) să împiedice desfășurarea normală a activității de transport;

c) să adopte comportamente care pot pune în pericol siguranța circulației sau a celorlalți utilizatori.



- (1) Entitatea contractantă exercită dreptul de control și monitorizare asupra modului de prestare a serviciului public de transport local de persoane, în vederea asigurării respectării prevederilor prezentului Regulament, ale contractului de delegare a gestiunii și ale legislației aplicabile.
- (2) Controlul și monitorizarea serviciului public de transport local de persoane au un caracter preponderent preventiv și urmăresc, în principal, identificarea disfuncționalităților, îmbunătățirea calității serviciului și asigurarea continuității acestuia.
- (3) În cazul constatării unor abateri sau neconformități, entitatea contractantă poate dispune, după caz:
  - a) comunicarea constatărilor către operatorul de transport;
  - b) formularea de recomandări sau solicitări de remediere;
  - c) emiterea unor avertismente privind nerespectarea obligațiilor asumate.
- (4) Operatorul de transport are obligația de a analiza constatările comunicate și de a lua măsurile necesare pentru remedierea deficiențelor semnalate, în termenele stabilite de entitatea contractantă.
- (5) Procedurile detaliate de control și monitorizare, precum și documentele utilizate în acest scop, se stabilesc prin contractul de delegare a gestiunii.

#### **Art. 30 – Sancțiuni**

- (1) Aplicarea sancțiunilor în cadrul serviciului public de transport local de persoane are un caracter gradual și se realizează cu prioritate în scopul remedierii disfuncționalităților constatate și al asigurării respectării obligațiilor asumate.
- (2) Sancțiunile se aplică, de regulă, în situația în care:
  - a) abaterile sau neconformitățile constatate se repetă;
  - b) operatorul de transport nu remediază deficiențele semnalate în urma avertismentelor sau comunicărilor transmise de entitatea contractantă;
  - c) sunt încălcate în mod grav obligațiile prevăzute în prezentul Regulament, în contractul de delegare a gestiunii sau în legislația aplicabilă.
- (3) Tipurile de sancțiuni, condițiile de aplicare și procedura aferentă se stabilesc prin contractul de delegare a gestiunii, cu respectarea prevederilor legale în vigoare.
- (4) Aplicarea sancțiunilor nu exclude obligația operatorului de transport de a remedia disfuncționalitățile constatate și de a lua măsurile necesare pentru prevenirea repetării acestora.

### **CAPITOLUL XI – Dispoziții finale**

#### **Art. 31 – Intrarea în vigoare și aplicabilitatea regulamentului**

- (1) Prezentul Regulament intră în vigoare la data aprobării sale prin hotărâre a autorității deliberative competente.
- (2) Prezentul Regulament se aplică serviciului public de transport local de persoane organizat în aria de aplicare definită la art. 1 și este obligatoriu pentru entitatea contractantă, operatorul de transport și utilizatorii serviciului public de transport local de persoane.
- (3) Prevederile prezentului Regulament se aplică pe întreaga durată a contractului de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de persoane, în condițiile legii.

**ANEXA nr. 15**

**RESURSELE UMANE ȘI PROTECȚIA SOCIALĂ A ANGAJAȚILOR OPERATORULUI**

la Contractul de servicii publice de transport persoane în aria de competență a ADI Ocna Mureș – Unirea – Lunca Mureșului

**15.1. Dispoziții generale**

Prezenta anexă stabilește cerințele minime privind resursele umane necesare prestării serviciului public de transport persoane, precum și principiile aplicabile în domeniul protecției sociale a angajaților Operatorului.

Operatorul este responsabil pentru asigurarea personalului calificat și autorizat, necesar îndeplinirii obligațiilor asumate prin Contract.

**15.2. Structura minimă de personal**

Operatorul va asigura, pe durata Contractului, cel puțin următoarele categorii de personal:

- conducători auto pentru mijloacele de transport utilizate;
- personal tehnic pentru întreținerea și verificarea vehiculelor, după caz;
- personal administrativ necesar organizării și funcționării serviciului;
- personal cu atribuții de coordonare și management al activității de transport.

Structura exactă de personal și dimensionarea acestuia se realizează de Operator, în funcție de Programul de Transport și de cerințele de operare, cu respectarea legislației în vigoare.

**15.3. Cerințe privind conducătorii auto**

Conducătorii auto trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții:

- deținerea permisului de conducere corespunzător categoriei de vehicul utilizate;
- atestate profesionale și certificate medicale valabile;
- respectarea prevederilor legale privind timpul de muncă și de odihnă;
- instruire periodică privind siguranța circulației și relația cu publicul.

**15.4. Protecția socială a angajaților**

Operatorul are obligația de a respecta toate prevederile legale aplicabile în domeniul:

- relațiilor de muncă;
- sănătății și securității în muncă;
- protecției sociale a angajaților.

RO

ROMÂNIA

ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ

ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARA DE TRANSPORT PUBLIC PERSOANE  
OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI

## LICENȚĂ DE TRASEU

Seria.....Nr.....

**Servicii publice de transport local de persoane**

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

**SOCIETATEA SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL OCNA MUREȘ**

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.....

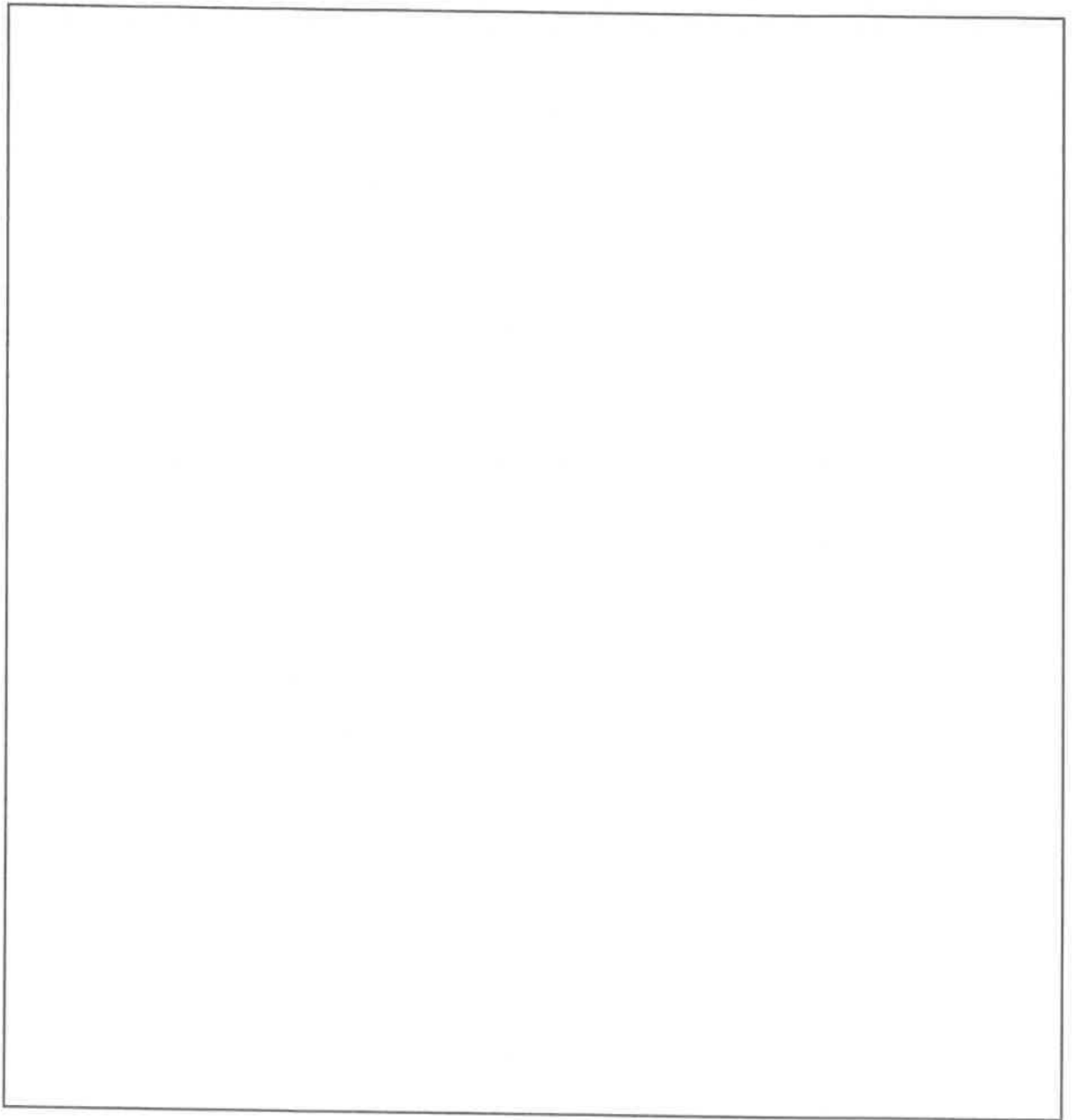
**Emitent:**

**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ  
ASOCIAȚIA INTERCOMUNITARA DE TRANSPORT  
PUBLIC PERSOANE OCNA MUREȘ- UNIREA- LUNCA MUREȘULUI**

Data eliberării .....

.....

(semnătura și ștampila)



Seria.....Nr.....