



DENUMIRE PROIECT:

„ÎNTĂRIREA CAPACITĂȚII ADMINISTRATIVE A AUTORITĂȚII NAȚIONALE DE REGLEMENTARE PENTRU SERVICIILE COMUNITARE DE UTILITĂȚI PUBLICE PENTRU REGLEMENTAREA, AUTORIZAREA, EVALUAREA ȘI MONITORIZAREA SERVICIILOR COMUNITARE DE UTILITĂȚI PUBLICE”

SUBACTIVITATEA: ELABORAREA UNEI PROCEDURI DE STABILIRE A PROFITULUI REZONABIL PENTRU SERVICIILE DE UTILITĂȚI PUBLICE

DOMENIUL: TRANSPORT PUBLIC

Iulie 2021

„Întărirea capacității administrative a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice pentru reglementarea, autorizarea, evaluarea și monitorizarea serviciilor comunitare de utilități publice”, cod proiect 127462



1. Contextul de elaborare

Prezenta analiză a fost realizată în cadrul proiectului „Întărirea capacității administrative a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice pentru reglementarea, autorizarea, evaluarea și monitorizarea serviciilor comunitare de utilități publice” implementat de ANRSC, în parteneriat cu Asociația Municipiilor din România (AMR).

Obiectivul general al proiectului este Consolidarea capacității administrative prin crearea cadrului unitar la nivelul A.N.R.S.C. pentru reglementarea, autorizarea, evaluarea și monitorizarea serviciilor comunitare de utilități publice, creșterea calității și accesului la serviciile publice, consolidarea capacității autorităților administrației publice locale și susținerea dezvoltării la nivel local prin definirea de instrumente, metode și proceduri în domeniul serviciilor comunitare de utilități publice, reducerea birocrăției și simplificarea procedurilor pentru cetățeni, întrucât activitățile propuse sunt de natură să eficientizeze activitatea administrației publice și să crească gradul de transparență și integritate în furnizarea serviciilor comunitare de utilități publice, contribuind la creșterea gradului de satisfacție al cetățeanului și la îmbunătățirea imaginii administrației publice.

Unul dintre obiectivele specifice ale proiectului îl reprezintă:

- Analiza stocului legislativ selectat și propunerea celor mai potrivite metode de simplificare, îmbunătățirea accesului la informații publice în format reutilizabil. În vederea atingerii acestui obiectiv specific, în cadrul proiectului s-a realizat o analiza a situației actuale la nivelul municipiilor în ceea ce privește modul de gestionare a serviciilor publice de utilități publice, respectiv:

- * analiza modului în care sunt asigurate serviciile publice (public sau privat) și a modului în care sunt organizați (Asociații de Dezvoltare Comunitară);
- * analiza structurii și nivelul prețurilor serviciilor publice;
- * formula de încasare a prețurilor de la utilizatori;
- * sumele alocate de operatorii de servicii publice pentru activitățile de dezvoltare.

Ulterior, acest demers a constituit punctul de plecare pentru elaborarea bazei de date a informațiilor primite de la municipii și a Procedurii de stabilire a profitului rezonabil pentru serviciile publice de utilități publice din sfera de reglementare a ANRSC (transport public, apă și canalizare, iluminat public, salubritate).

În vederea atingerii acestui obiectiv specific, în cadrul proiectului se va realiza o analiză a situației existente la nivelul municipiilor privind organizarea și derularea serviciilor de utilități publice, în mod special a celui de transport public local de persoane.

Pentru obținerea unor informații utile în analiza care va reprezenta baza elaborării procedurii de stabilire a profitului rezonabil pentru Serviciul de transport public local de persoane a fost elaborat și aplicat un chestionar (Anexa nr.1) adresat Primărilor Municipiilor din România.

Chestionarul a cuprins în principal solicitări pentru identificarea:

- a) modului în care este asigurat serviciul de transport local de persoane (public sau privat);
- b) modului în care sunt organizați la nivel regional (Asociații de Dezvoltare Intercomunitară);
- c) tipului de contract încheiat, modalități de atribuire, durata și valoarea acestuia;
- d) modul de stabilire a structurii și nivelului tarifelor serviciului de transport public local de persoane;
- e) modului de încasare a tarifelor de la utilizatori;
- f) modului de aplicare a politicii tarifare;
- g) cuantumului alocării de resurse financiare pentru activitățile de dezvoltare a operatorilor de transport;
- h) problemelor cu care se confruntă U.A.T.-urile și operatorii de transport cât și propunerile acestora pentru viitor.

Respondentii vizati pentru aceasta analiza au fost cele 103 municipii, membre ale Asociatiei Municipiilor din Romania. Procesul de colectare a datelor necesare identificarii situatiei existente la nivel local s-a desfasurat in perioada 06.03 - 19.05.2020.

Au fost colectate un numar de 54 raspunsuri din totalul de 103 chestionare transmise, adica 52,4%, incadrandu-se in marja preconizata de 45% - 60% din totalul respondentilor pentru a avea o imagine cat mai reprezentativa la nivel national.

Privind raspunsurile cuprinse in cele 54 de chestionare primite, putem observa importanta si atentie acordata de catre unitatile administrativ teritoriale asupra serviciului de transport public local de persoane.

2. Cadrul general al serviciilor comunitare de utilități publice

2.1. Generalități

Serviciile comunitare de utilități publice, sunt definite ca totalitatea activităților reglementate prin Legea serviciilor comunitare de utilități publice și prin legi speciale, care asigură satisfacerea nevoilor esențiale de utilitate și interes public general cu caracter social ale colectivităților locale, cu privire la:

- alimentarea cu apă;
- canalizarea și epurarea apelor uzate;
- colectarea, canalizarea și evacuarea apelor pluviale;
- alimentarea cu energie termică în sistem centralizat;
- salubritatea localităților;
- iluminatul public;
- alimentarea cu gaze naturale;
- transportul public local de călători.

Serviciul de transport public local face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publica si cuprinde totalitatea actiunilor si activitatilor de utilitate publica si de interes economic si social general, desfasurate la nivelul unitatilor administrativ teritoriale, sub control, conducerea sau coordonarea autoritatilor administratiei publice



UNIUNEA EUROPEANĂ



locale sau a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, în scopul asigurării transportului public local.

România, în conformitate cu prevederile existente la nivel comunitar, potrivit cărora stabilirea domeniului de aplicare a serviciilor de interes economic general, a stabilit prin Legea nr. 51/2006 privind serviciul de utilități publice și Legea nr. 92/2007 privind serviciul de transport public local, ca serviciul de transport public local reprezintă serviciul de interes economic general, astfel încât stabilirea metodologiei de calcul al compensației și prin urmare a profitului rezonabil convenit societății careia i-a fost încredințată prestarea serviciului trebuie respectate prevederile în materia ajutorului de stat, astfel cum acestea au fost apreciate la nivelul Comisiei Europene.

Prezenta analiză are în vedere prevederile în vigoare la nivel comunitar în materia serviciilor de interes economic general prin perspectiva ajutorului de stat, precum și studii elaborate la nivel național și european care abordează problematica stabilirii compensațiilor pentru serviciile publice, în conformitate cu tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Comisia Europeană a creat cadrul terminologic în materii de servicii publice astfel:

- Serviciul de interes economic general (SIEG); serviciile de interes economic sunt activități economice care generează rezultate spre folosul public general pe care piața nu le-ar furniza fără intervenția publică. Obligația serviciului public este impusă furnizorului prin atribuirea unei sarcini și pe baza unui criteriu de interes general menit să asigure ca serviciul este furnizat în condiții care îi permit să își îndeplinească misiunea.
- Noțiunea de servicii de interes economic general (SIEG) apare în articolele 14 și 106 alin. 2 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) și în Protocolul nr. 26 la Tratatul privind Uniunea Europeană.

Protocolul instituie, pentru prima oară la nivelul dreptului primar, principiile fundamentale care se aplică serviciilor de interes general.



2.2. Cadrul legal si institutional

2.2.1 Legislatia aplicabila in cadrul serviciilor publice de transport local de calatori

La nivelul României, serviciile publice sunt reglementate prin Legea nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilitati publice, care stabileste cadrul juridic si institutional unitar, obiectivele, competentele, atributiile si instrumentele specifice necesare infiintarii, organizarii, gestionarii, finantarii, exploatarii, monitorizarii si controlului furnizarii/prestarii reglementate a serviciilor comunitare de utilitati publice.

Potrivit acestui act normativ, serviciile publice sunt definite ca totalitatea activitatilor care asigura satisfacerea nevoilor esentiale de utilitate si interes public general cu caracter social ale activitatilor locale, care cuprinde si transportul public local de calatori.

Serviciile de interes economic general trebuie prestate in baza unor principii si in conditii care permit indeplinirea atributiilor, caz in care sprijinul financiar din partea statului ar putea deveni necesar pentru a acoperi partial sau integral costurile specifice ce rezulta din obligatiile de serviciu public.

La nivelul UE au fost elaborate o serie de norme care stabilesc reguli concrete pentru evitarea utilizarii improprie a resurselor de stat, denaturarea concurentei si avantaje injuste pentru intreprinderile carora le-a fost incredintata prestarea unui serviciu public.

Conform interpretarii comunitare, definirea unui SIEG este inseparabila de actul de incredintare. Atunci cand serviciul este incredintat unei intreprinderi aceasta trebuie sa fie definit clar. In special definitia trebuie sa fie suficient de precisa pentru a nu exista dubiu legat de faptul ca o anumita activitate desfasurata de operator, anumite costuri ar trebui sa nu fie incluse in misiunea de SIEG adica in calculul compensatiei.

Incadrarea si definirea ca SIEG in incredintarea serviciului catre un operator trebuie facuta de catre UAT sau ADI.

Normele de la nivel UE interzic ajutorul de stat daca acestea denatureaza sau are potentialul de a denatura concurenta, motiv pentru care s-a impus reglementarea stricta a conditiilor in care resursele statului pot fi utilizate in scopul exercitarii



UNIUNEA EUROPEANĂ



atribuțiilor de stat prin intermediul unor întreprinderi, în temeiul art.107 alin. 2 și 3 din Tratatul UE.

Ajutorul de stat aplicat corect poate crea stimulente pentru întreprinderi să inovaze, să investească sau să furnizeze bunuri publice care nu sunt viabile din punct de vedere comercial. Toate aceste efecte determină creșterea economică.

Natura duală a Ajutorului de stat este redată de studiile de caz efectuate la nivelul UE care arată cum ajutoarele de stat sprijină economic și contribuie la eficientizarea proceselor de furnizare a serviciilor de interes general, sau când acestea sunt acordate pentru a asigura anumite interese chiar și materiale care denaturează concurența și poate duce la o utilizare mai puțin eficientă a resurselor.

2.2.2 . Reglementările naționale privind serviciile publice de transport public local de călători

Sistemul juridic românesc este complex și uneori neclar, legi importante fiind modificate și completate în mod constant.

Principalele acte normative care ghidează activitatea specifică sectorului românesc de transport public local de călători sunt enumerate mai jos:

A. Legislația primară

Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice (denumită în continuare. Legea serviciilor comunitare de utilități publice), lege generală în domeniu, este aliniată la prevederile și la cerințele Uniunii Europene în domeniu și prezintă principiile și obiectivele după care sunt înființate, organizate și gestionate serviciile comunitare de utilități publice, și anume:

- * descentralizarea serviciilor publice și creșterea responsabilității autorităților administrației publice locale cu privire la calitatea serviciilor asigurate populației;
- * promovarea principiilor economiei de piață și reducerea gradului de monopol;
- * promovarea măsurilor de dezvoltare durabilă și de protecție a mediului;
- * promovarea parteneriatului social și pregătirea continuă a resurselor umane.

Legea serviciilor comunitare de utilități publice, stabilește cadrul juridic și instituțional, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare





UNIUNEA EUROPEANĂ



înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare de utilități publice.

Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale reglementează regimul general al autonomiei locale, precum și organizarea și funcționarea administrației publice locale pe principiul descentralizării, autonomiei locale, deconcentrării serviciilor publice, eligibilității autorităților administrației publice locale, legalității și al consultării cetățenilor în soluționarea problemelor locale de interes deosebit.

Autoritățile administrației publice locale exercită competențe exclusive, competențe partajate și competențe delegate. Două sau mai multe unități administrativ-teritoriale au dreptul ca să coopereze și să se asocieze, formând asociații de dezvoltare intercomunitară, cu personalitate juridică, de drept privat și de utilitate publică, în scopul realizării în comun a unor proiecte de dezvoltare de interes zonal sau regional ori al furnizării în comun a unor servicii publice.

Legea 92/2007 privind serviciile de transport public local care are ca obiectiv stabilirea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea, monitorizarea și contractualizarea funcționării serviciilor de transport public local.

B. Legislația secundară

Ordinul 353/2007 al Ministerului de Interne pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local.

Ordonanța Guvernamentală nr. 27/2011, privind transporturile rutiere. Aceasta constituie cadrul general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de marfă și persoane pe teritoriul României, precum și activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru satisfacerea necesităților economiei naționale și a nevoilor de apărare a țării.

Ordinul nr. 972/2007 al Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Regulamentului-cadru care stabilește cadrul juridic unitar privind transportul public local, definind modalitățile și condițiile ce trebuie îndeplinite pentru efectuarea serviciului de transport public local, indicatorii de performanță, condițiile tehnice, precum și raporturile dintre operatorii de transport rutier autorizați și utilizatorii serviciilor.





Ordinul presedintelui ANRSC nr.263/2007 pentru aprobarea normelor -cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane.

Ordinul presedintelui ANRSC nr.272/2007 pentru aprobarea normelor- cadru privind stabilirea, ajustarea si modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane prestate in temeiul Legii serviciilor de transport public local nr.92/2007.

Transportul de calatori in zonele urbane si regionale face obiectul obligatiei de servicii publice, considerate de Uniunea Europeana ca servicii de interes economic general(SIEG). Serviciile de transport de calatori beneficiaza de un cadru juridiccuprinzator si armonizat in ceea ce priveste normele de contractare a serviciilor si de cheltuieli publice, valabile in Uniunea Europeana in ansamblu.

Regulamentul UE 1370/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul UE 2338/2016, creaza conditiile pentru stabilirea procedurilor de atribuire a contractelor de servicii publice si pentru compensarea pierderilor financiare inerente unui contract de servicii publice la un nivel inalt.

Calitatea si durabilitatea serviciilor de transport livrate in timpul perioadei contractuale a unui contract de serviciu public sunt generate de puterea de previzibilitate pe care autoritatea contractanta o are asupra dezvoltarii sau regresiei economice, asupra necesitatilor si ofertei de transport, asupra accesului la resursele financiare.

Cadrul institutional

Transportul public local de calatori in Romania este supus autonomiei locale in cadrul oraselor, organizatiilor lor asociative si judetelor care actioneaza ca autoritati de planificare si contractare. Sectorul in ansamblu este reglementat sub coordonareaMinisterului Dezvoltarii Regionale si a Administratiei Publice si Ministerul Transporturilor si este supravegheat de Autoritatea Nationala pentru Reglementari pentru Servicii Locale in Sectoarele Utilitatilor Publice.

Odata cu deschiderea pietei de transport de calatori catre concurenta nationala si internationala prin intermediul unor contracte de atribuire competitive, Consiliul Concurentei este autoritatea competenta in supravegherea procedurilor corecte deatribuire pentru a evita inchiderea inutila a pietei. O serie de municipalitati au acordat deja contracte noi conform Regulamentului UE 1370/2007, iar Zona Metropolitana Alba Iulia este un pionier cu primul lor contract de servicii publice anuntat in 2012. Conform unei serii de rapoarte incheiate in vara anului 2018, 17 municipalitati considera ca acestea au urmat toate etapele impuse de cadrul juridic european si romanesc. Astfel





UNIUNEA EUROPEANĂ



au fost atribuite contracte prin licitații și negocieri directe, atribuire directă și proceduri pentru situații excepționale.

În acest stadiu există 5 situații majore în gestionarea operațiunilor de transport public în orașele din România:

- 1-Companiile de stat deținute de municipalitate(cea mai frecventă situație);
- 2-Companiile de stat deținute în comun de municipalități organizate în Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară(Cluj Napoca, Brașov, Baia Mare, Buzău, Focșani, Oradea);
- 3-Companiile de stat deținute în comun de municipalități și județe organizate ADI(București, Arad, Piatra Neamț);
- 4-Structuri interne ale municipiului(Alexandria și Slobozia);
- 5-Companiile cu capital privat selectate prin licitații competitive(Alba Iulia, Bacău, Bistrița, Botoșani, Călărași, Drobeta-Turnu Severin).

Piața transporturilor publice urbane din România este dominată încă de companiile de stat deținute de municipalități prin intermediul Consiliului Local în calitate de acționar al companiei. Începând cu anul 2018, toți operatorii de stat sunt înregistrați ca societăți comerciale sau servicii specializate ale municipalității și lungul proces de transformare a vechii regiilor autonome în companii este încheiat cu municipii precum București și Timișoara.

În contextul extinderii transportului public urban în zonele învecinate, în zonele metropolitane, orașele transferă acțiuni autorităților publice asociate pentru a răspunde cerințelor legale referitoare la înființarea operatorilor regionali. Cadrul juridic românesc permite asociațiilor metropolitane de transport să direcționeze contractele de servicii publice de atribuire către operatori interni dacă sunt organizați ca operatori regionali.

Numărul operatorilor privați este limitat pe piața urbană de transport public. Toți operatorii privați au capital românesc și niciun operator internațional nu este prezent în această etapă pe piața transportului public urban.

Serviciile de transport public urban sunt furnizate în România de către municipii și asociații de dezvoltare intercomunitară formate din principalele municipii și orașele sau comunele mai mici învecinate. Serviciul este unul dintre serviciile descentralizate din România, Guvernul și Parlamentul fiind implicate doar în stabilirea cadrului juridic general și furnizarea unor subvenții pentru investiții și active noi. Opt municipii(inclusiv Bucureștiul) sunt considerate de guvern drept pol de creștere pentru țară; acestea





UNIUNEA EUROPEANĂ



reprezinta orase cu o populatie de peste 200 mii de locuitori in aria administrativa siaproximativ 500 mii locuitori in zona functionala.

Alte 14 orase, cu peste 100 mii locuitori in zona administrativa, sunt considerate poli de dezvoltare urbana. Orasele din Romania au o traditie indelungata in organizarea serviciilor de transport public si din motive istorice legate de eficienta energetica si independenta fata de combustibilii fosili, unele orase gestioneaza in afara de autobuzesi retelele de tramvai si troleibuz.

Transportul public urban este in general sub presiune financiara severa in Romania, cu dificultati in ceea ce priveste asigurarea mentinerii valorii activelor, investitii in vehicule noi mai ecologice si infrastructura asociata. Orasele raspund in mod diferit acestei provocari, unele mentin subventiile necesare si ofera noi investitii, in timp ce altele nu au fonduri pentru acestea.

Principalul promotor al investitiilor in infrastructurile si activele transportului public urban este municipalitatea. Proiectele si sursele financiare trebuie sa fie aprobate de Consiliul Local, structura politica responsabila de monitorizarea implementarii proiectelor aprobate. Exista o tendinta evidenta de asociere a municipiilor cu autoritatile publice invecinate sau chiar cu consiliile judetene in incercarea de a furniza cetatenilor servicii publice in domeniul transportului de persoane la un grad de calitate, predictibilitate si disponibilitate ridicat.

Extinderea transportului metropolitan la nivelul tuturor municipiilor resedinta de judet, va contribui la cresterea calitatii vietii cetatenilor din zonele functionale urbane, in contextual cresterii mobilitatii prietenoase cu mediul in interiorul zonei metropolitane. Acest fenomen va genera efecte pozitive asupra dezvoltarii economice locale si regionale.

Crearea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil si sigur, proiectat sa promoveze dezvoltarea economica si teritoriala inclusiv din punct de vedere social si sa asigure o calitate ridicata a vietii, trebuie sa aiba urmatoarele obiective:

1. Accesibilitate- asigura ca tuturor cetatenilor le sunt oferite optiuni de transport care le faciliteaza accesul la destinatii si servicii esentiale;
2. Siguranta si Securitate- imbunatatirea sigurantei si securitatii in circulatie;
3. Mediu- reducerea poluarii aerului si a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de serasi a consumului de energie;
4. Eficienta economica-imbunatatirea eficientei si a eficacitatii economice a transportului de persoane.





În cazul serviciului de transport public local de călători, atribuirea directă a contractelor de delegare a gestiunii se face în condițiile prevăzute de Regulamentul nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.

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

Procedurile de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de utilități publice se desfășoară conform Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice sau Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări ori concesiunile de servicii.

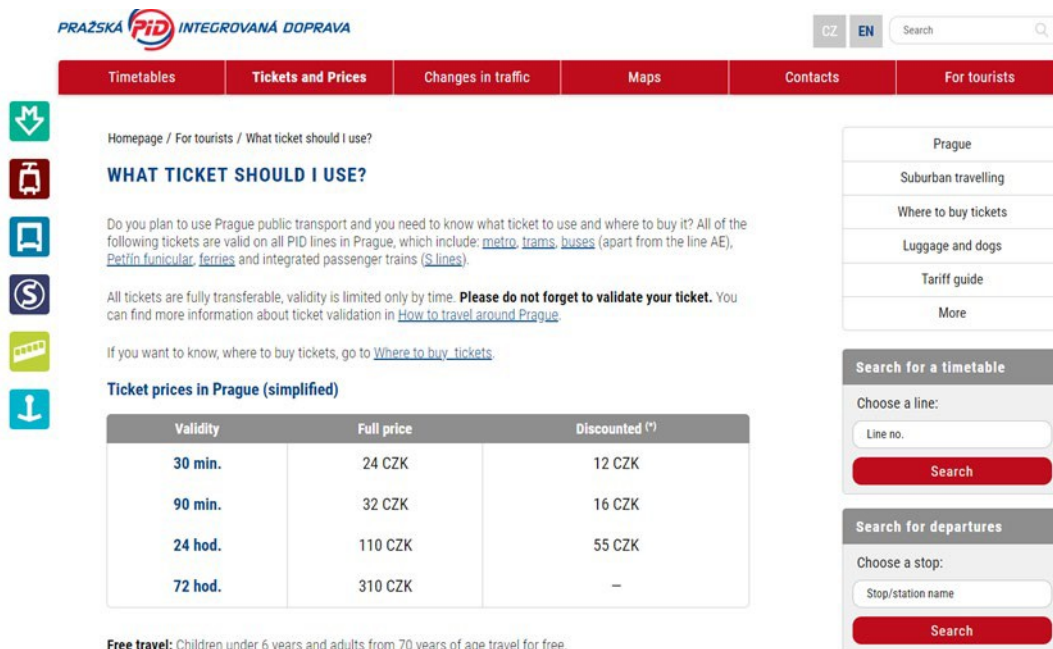
Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local este un contract încheiat în formă scrisă, prin care unitățile administrativ-teritoriale, în calitate de delegatar, atribuie, prin una din modalitățile prevăzute de lege, pe o perioadă determinată, unui operator în calitate de delegat, care acționează pe riscul și răspunderea sa, dreptul și obligația de a furniza serviciul de transport public local de călători, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului, în schimbul unei redevențe după caz.

Contractul de delegarea gestiunii este asimilat actelor administrative și intra sub incidența prevederilor Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare. Contractul de delegarea gestiunii se încheie în baza legislației specifice cu privire la serviciul de transport public local de călători și anume:

- Regulamentul CE nr. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European;
- Legislația națională cu privire la transportul public local de călători;
- Legea nr. 51/2006 actualizată, a serviciilor comunitare de utilități publice.



Site-ul ROPID (<https://pid.cz/en/for-tourists/what-ticket-should-i-use/>)



PRAŽSKÁ PID INTEGROVANÁ DOPRAVA

Homepage / For tourists / What ticket should I use?

WHAT TICKET SHOULD I USE?

Do you plan to use Prague public transport and you need to know what ticket to use and where to buy it? All of the following tickets are valid on all PID lines in Prague, which include: [metro](#), [trams](#), [buses](#) (apart from the line AE), [Petřín funicular](#), [ferries](#) and integrated passenger trains ([S lines](#)).

All tickets are fully transferable, validity is limited only by time. **Please do not forget to validate your ticket.** You can find more information about ticket validation in [How to travel around Prague](#).

If you want to know, where to buy tickets, go to [Where to buy tickets](#).

Ticket prices in Prague (simplified)

Validity	Full price	Discounted (*)
30 min.	24 CZK	12 CZK
90 min.	32 CZK	16 CZK
24 hod.	110 CZK	55 CZK
72 hod.	310 CZK	—


Free travel: Children under 6 years and adults from 70 years of age travel for free.

Search for a timetable
Choose a line:
Line no.
Search

























Search for departures
Choose a stop:
Stop/station name
Search

Toate informațiile despre serviciile de transport din Praga pot fi găsite pe site-ul companiei de Transport Public sau în oricare dintre centrele de informare.

Site-ul companiei de Transport Public(<http://www.dpp.cz/en/>)



Dopravní podnik hlavního města Prahy

Sign In Registration                        

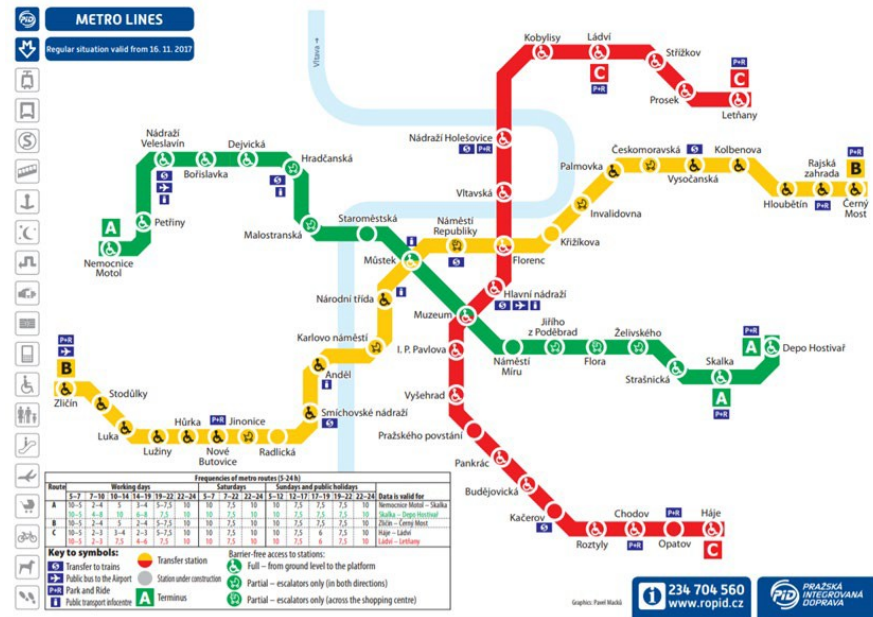
Moduri de transport

Metroul



Metroul este coloana vertebrală a transportului public în Praga. Zilnic transportă peste un milion de pasageri care o folosesc pentru a călători la serviciu, la școală sau pentru a-și îndeplini activitățile din timpul liber. Rețeaua de metrou din Praga este formată din trei linii A, B și C, unde trenurile operează la fiecare 2-4 minute în vremuri de vârf și la fiecare 5-10 minute la alte ore. Toate liniile de metrou operează aproximativ de la 5:00 la 24:00.

Hartă rețea metrou



Tramvaiul

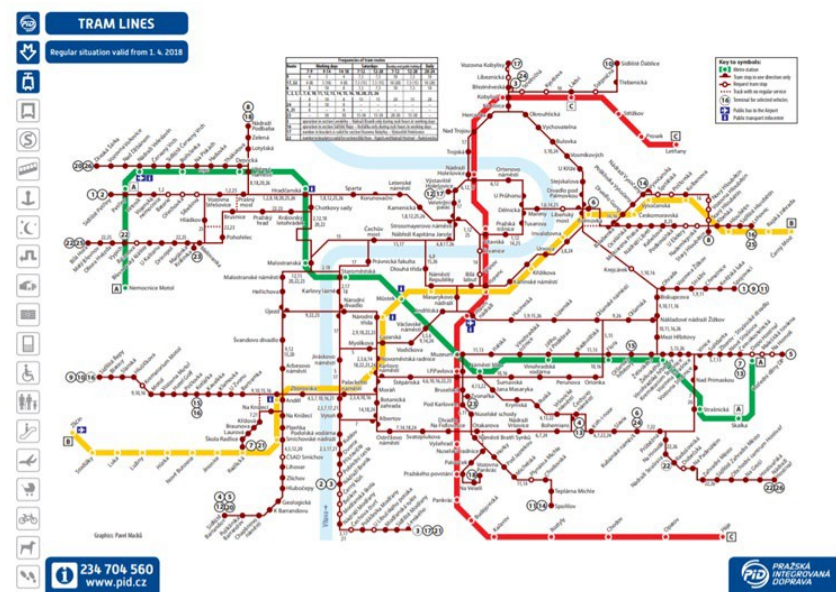


Rețeaua de tramvai din Praga este una dintre cele mai mari din Europa. Tramvaiele oferă un transport de suprafață confortabil și fiabil în Praga.

Liniile de tramvai, 1-26, funcționează zilnic între orele 5:00 și 24:00. Intervalele sunt de 8 minute la orele de vârf și 10-20 minute în alte momente. Cele mai aglomerate linii 9, 17 și 22 funcționează mai frecvent (la fiecare 4 minute la vârfuri, 5-10 minute altfel).

Noile linii de tramvai 91-99 funcționează aprox. între orele 0:00 și 5:00, în interval de 30 de minute. În noaptea de vineri / sâmbătă și de sâmbătă / duminică, intervalul este redus la 20 de minute.

Hartă rețea Tramvai



Autobuzul



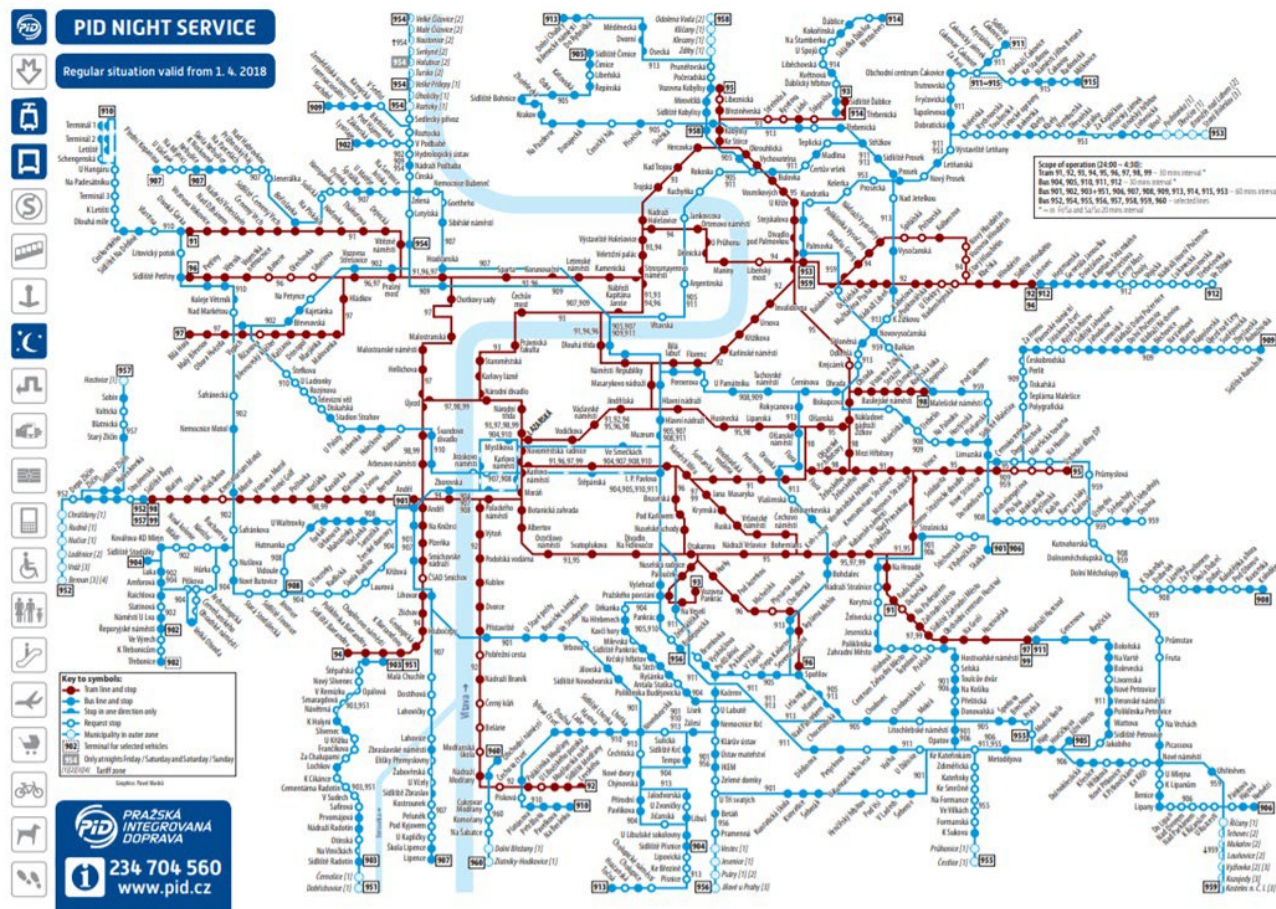
Autobuzele din Praga completează rețeaua de metrou și tramvai. Autobuzele urbane funcționează în orașul Praga, în timp ce autobuzele suburbane fac legătura și cu municipalitățile învecinate.

Autobuzele urbane funcționează între 4:45 și 0:15. Ele sunt numerotate 100-299. Intervalele sunt de obicei între 6 și 15 minute în orele de vârf, de la 10 la 30 de minute în alte momente. Pasagerii de pe aceste linii se pot urca în autobuz folosind oricare dintre ușile sale.

Autobuzele suburbane leagă Praga și municipalitățile din regiunea Boemiei Centrale. Liniile sunt numerotate 301-499. Pe aceste linii este permisă doar la bordul ușii din față. Un pasager trebuie să prezinte un bilet valabil sau să cumpere un bilet de la șofer.

Pe timp de noapte se circulă între miezul nopții și 4:45, liniile de autobuz de noapte 901-915 completează rețeaua de tramvai de noapte. Există și linii de noapte suburbane 951-960.

Harta rețea autobuze (sunt evidențiate cele de noapte)



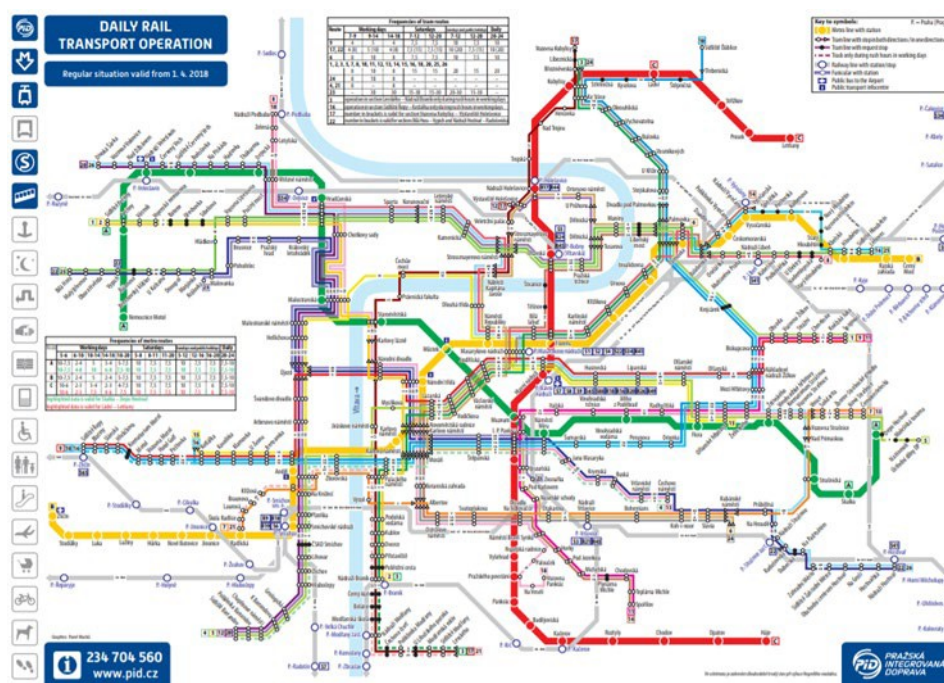
Trenurile S



Trenurile oferă călătorii rapide, confortabile și sigure în întreaga regiune. Există posibilitatea să utilizezi linii de tren PID pentru a călători în interiorul orașului sau pentru a călători în unele din localitățile din apropiere.

Trenurile integrate sunt identificate prin diferite logo-uri. Linile de tren care sunt incluse în sistemul de transport integrat Praga (PID) sunt etichetate cu litera S (sau R) și un număr, de ex. S1 sau S88. Acestea includ, de obicei, trenuri de călători în Praga și împrejurimi. Pe aceste linii se pot folosi bilete PID. Trenurile rapide de lungă distanță nu sunt integrate în sistem.

Harta rețelei feroviare



Feribotul

Feriboturile scurtează traseul peste râul Vltava. Toate feriboturile din Praga sunt incluse în sistemul de transport integrat Praga (PID), astfel că pasagerii pot folosi bilete PID. În prezent există 6 linii: P1, P2, P3, P5, P6 și P7.

Hartă rețea Feribot



Funicularul



Funicularul de la Petřín este o atracție turistică populară. Acesta este inclus în sistemul PID, prin urmare toate biletele de transport public din Praga pot fi utilizate. La stația de jos Ujezd se poate ajunge cu linii de tramvai 9, 12, 15, 20 sau 22 și 23. Funicularul este operat pe tot parcursul anului, numai în primăvară și toamnă este întrerupt pentru aproximativ trei săptămâni, pentru inspecție.

Bicicleta



Transportul bicicletelor în cadrul sistemului de transport integrat Praga este foarte facil, posibilitățile de a călători cu bicicleta s-au extins în mod semnificativ în ultimii ani și pot fi îmbarcate acum pe toate tipurile de transport public, cu excepția autobuzelor.

Drepturi și Obligații

Condiții de utilizare pentru Metrou, Tramvaie, Telecabina și Autobuze, aparținând Transportului Integrat din Praga:

1. Dispoziții generale;
2. Crearea și executarea unui contract de tranzit al pasagerilor;

3. Documentul de tranzit și utilizarea lui;
4. Transportul cărucioarelor și bicicletelor pentru copii;
5. Transportul persoanelor cu handicap fizic și de orientare. Transportul persoanelor în scaune cu rotile;
6. Condiții pentru transportul bagajelor și animalelor vii;
7. Relațiile dintre transportator și pasager;
8. Inspekția tranzitului;
9. Dispoziții finale.

Aceste documente sunt accesibile la adresa: <http://www.dpp.cz/en/rights-and-obligations/>

Prague Card - Cardul Unic
(<https://www.praguecard.com>)

Prague Card oferă o modalitate extraordinară de a explora tot ceea ce are orașul de oferit. Sepot vizita Castelul Praga, Muzeul Evreiesc, atracțiile de vârf, cum ar fi Old Townhall și Turnul Petřín. În plus, Cardul Praga oferă acces nelimitat la transportul public din oraș.

Cardul oferă următoarele beneficii:

- ▶ Transportul public gratuit - autobuz, metrou, tramvaiul, feriboturile fluviale și telecabina;
- ▶ Express Airport Express - autobuz pentru transferul la aeroport;
- ▶ Turul gratuit cu autobuzul - traseu istoric de 2 ore în Praga;
- ▶ Intrare gratuită la Castelul Praga - Catedrala Sf. Vatus, Palatul Regal, Lane de Aur, Bazilica Sf. Gheorghe;
- ▶ Intrarea liberă la Muzeul Evreiesc - sinagogi și celebrul cimitir vechi evreiesc (6 site-uri)
- ▶ Acces gratuit la 50 de atracții și reduceri semnificative pentru accesul la alte 30;
- ▶ Excursii, croaziere, concerte, restaurante cu reduceri de până la -50%;
- ▶ Ghid gratuit ce conține informații despre atracțiile turistice în 7 limbi.



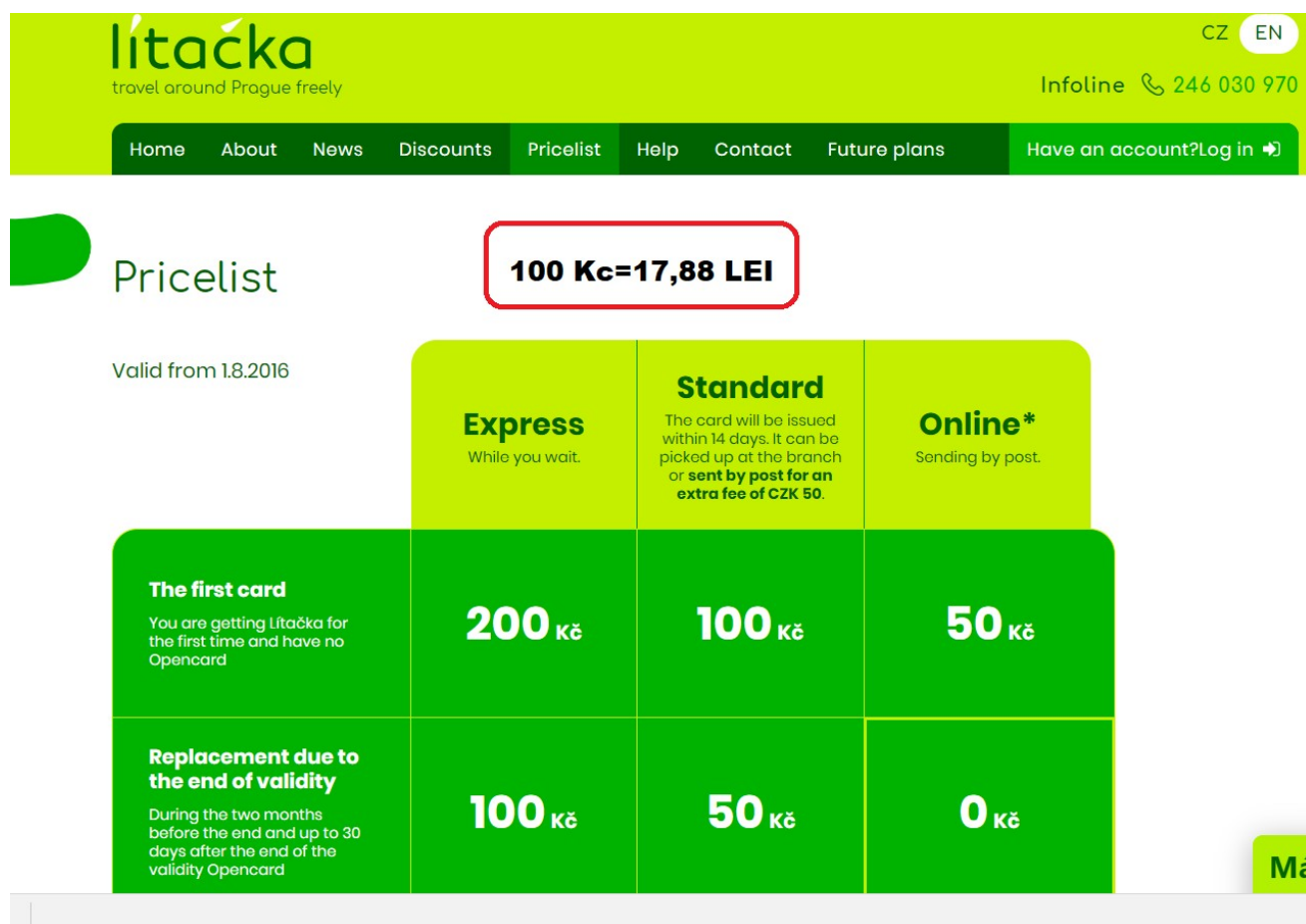
The screenshot shows the official website for the Prague Card. At the top, there's a navigation bar with links like 'Contact', 'Groups', 'Brochures', 'Prague Card Calculator', 'Buy Online', and a language dropdown set to 'english'. Below this is a main header with the 'Prague Card' logo and a menu: 'ABOUT CARD', 'ATTRACTIONS', 'TRANSPORT', 'PRICES', 'WHERE TO BUY', and 'COLLECTION'. The main content area features a large image of a couple taking a photo with a camera, with a 'Prague Card' overlay. Text on the image reads '2,3,4 Day Sightseeing Card' and 'Adult / Child-Student'. To the right, a list of benefits is shown: 'PRAGUE CARD your sightseeing pass to Prague', 'FREE PUBLIC TRANSPORT during validity of your card', 'FREE ENTRY to top Prague attractions', 'FREE BUS TOUR + up to 50% discount on other ...', and 'FREE GUIDEBOOK in 7 languages'. Below the main image, there are tabs for 'WHAT IS INCLUDED', 'HOW IT WORKS', 'HOW YOU SAVE', and 'PRAGUE CARD GUIDE'. The 'WHAT IS INCLUDED' tab is active, showing text about the card's benefits: 'Prague Card is a sightseeing pass which gives you an outstanding way to explore everything the city has to offer. Visit **Prague Castle**, world-class **Jewish Museum**, top attractions like **Old Townhall** and **Petřín Tower**, take a **free 2-hour Bus Tour**. ALL FOR FREE - 50 FREE ATTRACTIONS ! and 30 more with a discount! In addition, Prague Card gives you unlimited access to the **City Public Transport** !'. On the right side, there's a 'TOP 10 ATTRACTIONS' list: 1. OLD TOWN HALL, 2. VELETRŽNÍ PALACE, 3. ST. VITUS CATHEDRAL, 4. PETŘÍN VIEW TOWER.

Cardul Lítačka

Cardul asigură posibilitatea de călătorie în special în jurul orașului Praga, cu metroul, autobuzul, tramvaiul sau chiar funicularul până la Petřín.

Acesta păstrează toate biletele de transport public descărcate și în plus asigură accesul la Biblioteca Municipală din Praga, unde funcționează ca un card de bibliotecă.

Site-ul cardului *Lítačka* (<https://www.litacka.cz>)



The screenshot shows the Lítačka website interface. At the top, there's a green header with the Lítačka logo and the tagline "travel around Prague freely". Navigation links include Home, About, News, Discounts, Pricelist, Help, Contact, Future plans, and a login/register link. A language selector shows CZ and EN. An infoline number 246 030 970 is also present.

The main content area is titled "Pricelist" and includes a conversion box: **100 Kč = 17,88 LEI**. Below this, it states "Valid from 1.8.2016".

	Express While you wait.	Standard The card will be issued within 14 days. It can be picked up at the branch or sent by post for an extra fee of CZK 50.	Online* Sending by post.
The first card You are getting Lítačka for the first time and have no Opencard	200 Kč	100 Kč	50 Kč
Replacement due to the end of validity During the two months before the end and up to 30 days after the end of the validity Opencard	100 Kč	50 Kč	0 Kč

A partial "Má" button is visible on the right side of the table.

Centrele de Informare

Pasagerii pot obține toate informațiile esențiale privind funcționarea sistemului de transport public, și anume rutele, orarele și tarifele acestuia, la centrele de informare. În plus față de limba cehă și engleza, personalul este, de asemenea, capabil să furnizeze informații în alte limbi ale lumii, chiar și prin telefon.

La vizitarea personalului Centrul de Informare este posibilă achiziționarea următoarelor produse:



- Hărți cu Metroul, Tramvaiul și Autobuzul;
- Hărți și planuri ale orașului Praga și ale împrejurimilor;
- Publicații privind istoria și starea actuală a transportului public în Praga;
- Elementele promoționale ale companiei de transport public din Praga.

Este, de asemenea, posibilă obținerea de pliante despre închiderea planificată și în curs de desfășurare și despre modificarea rutelor și a altor materiale informative despre sistemul de transport public din Praga, gratuit.

Dintr-o gamă largă de bilete se pot cumpăra:

- Bilete single pentru 30 sau 90 de minute;
- Bilete de turism pentru 24 sau 72 de ore;
- Tarifele electronice care vor fi înregistrate pe un card cip (cu excepția Centrului de informare de la Terminal 2 al Aeroportului);
- Cupoane de hârtie cu o dată de începere a valabilității opționale;
- Carduri PIT.

Centrele de informare Hradčanská și Nádraží Veleslavín oferă un serviciu îmbunătățit pentru vânzarea билетelor și oferă, de asemenea, tot felul de bilete individuale, inclusiv bilete pe zone. Centrul de informare Hradčanská vinde în plus toate tipurile de cupoane de hârtie disponibile, inclusiv cele pentru o perioadă calendaristică fixă.

Tarife de călătorie în Praga

Biletul de transfer de bază pentru un adult costă 32 CZK și este valabil 90 de minute. Pentru distanțe mai scurte, care nu depășesc 30 de minute, trebuie să plățiți 24 de bilete pentru un bilet. Un bilet turistic valabil pentru 24 de ore costă 110 CZK și un bilet de 3 zile este de 310 CZK. Informații suplimentare privind lista de prețuri pot fi găsite în secțiunea Tarife de pe site-ul de transport public din Praga. Toate informațiile privind tariful PID pot fi găsite pe site-ul ROPID. Călătorii gratuite: Copiii sub 6 ani și adulții de la vârsta de 70 de ani călătoresc gratuit.

De unde se poate cumpăra titlul de transport

Titlurile de transport se pot cumpăra de la automatele de vânzare a билетelor, de la PID, care poartă fi găsite în toate stațiile de metrou și în unele stații de autobuz și tramvai din oraș sau

în centrele de informare.

Se poate achiziționa un bilet prin SMS de pe telefonul mobil. Se trimite un text în funcție de biletul dorit, adică DPT24, DPT32, DPT110 sau DPT310 la 902 06. Numărul din text se referă la un preț: 32 CZK pentru 90 de minute de călătorie, 24 CZK pentru 30 de minute, 110 CZK pentru bilet de o zi, 310 CZK pentru un bilet de trei zile. Se primește confirmarea privind cumpărarea biletului. Călătorul este taxat pentru mesajul text în funcție de tarifele operatorului. Titlurile de transport se mai pot achiziționa și de la șoferul de autobuz, dar cu un tarif mai mare, adică 40 CZK pentru un adult, 20 CZK pentru un copil.

ZONIFICAREA TARIFARĂ

Întreaga zonă deservită de liniile de transport integrate din Praga (PID) este împărțită în zone. Alocarea opririlor individuale în anumite zone determină prețul unei călătorii între aceste opriri. În Praga există zone P, 0 și B. În afara orașului Praga sunt zone tarifare numerotate de la 1.

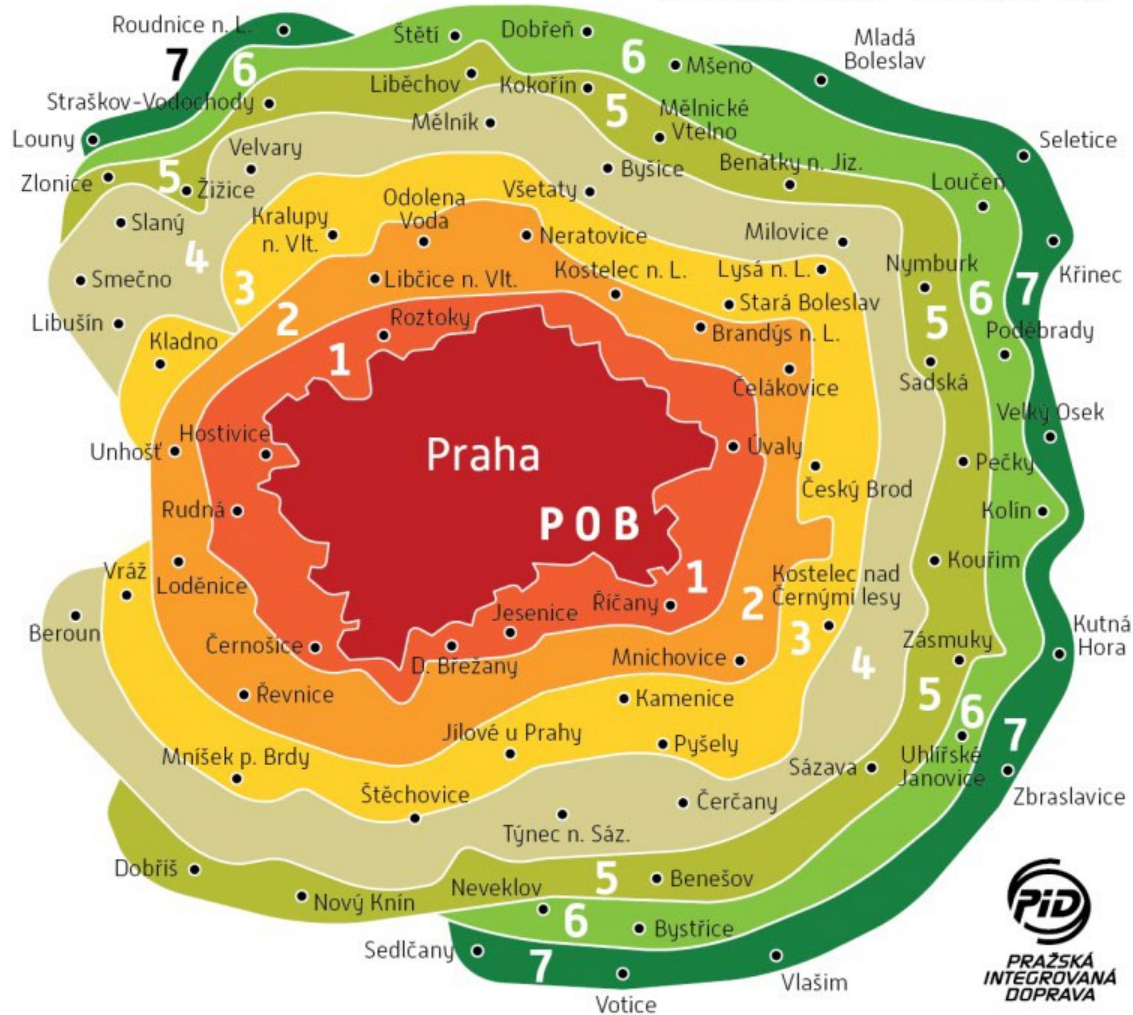
Dacă călătorești doar în Praga, toate zonele pot fi considerate egale și se pot folosi bilete pentru Praga, indiferent de destinația zonei.

Alocarea zonelor de oprire în Praga este importantă numai atunci când călătorești între Praga și Regiune, adică când se utilizează linii suburbane 301-399 sau linii de tren care merg de la / către Praga. Pe aceste linii, toate opririle din Praga aparțin zonelor 0 și B, în timp ce pe liniile urbane (metrou, tramvaie, autobuze urbane 100-299, funiculare, feriboturi) toate opririle sunt plasate în zona dublă. Aceasta înseamnă că zona P se suprapune cu zonele 0 și B la acele opriri care sunt servite atât de linii urbane cât și de linii suburbane. De exemplu - stația de metrou Zličín aparține zonei P, în timp ce pentru liniile suburbane aceeași oprire este în zona B. Trenurile sunt singurele linii care traversează toate zonele de la P în centru, prin 0 și B la 1, 2, 3, ...

Când se cumpără un bilet pentru călătorii suburbane, biletul are limită de timp și număr de zone. Acestea sunt singurele limitări, altfel biletul este pe deplin transferabil. Când călătorești, toate zonele prin care treci sunt calculate, chiar dacă linia nu se oprește în acea zonă. Zonele sunt adiacente în această ordine: P, 0, B, 1, 2, 3, 4, 5, ... sau ... 5, 4, 3, 2, 1, B, 0, P. Dacă mergi pe o linie suburbană din zona 3 până în zona B, unde treci la o linie urbană și continui spre oraș, întotdeauna trebuie să ai un bilet pentru cel puțin 7 zone (3, 2, 1, B, 0 și P, care se calculează ca două zone individuale).

Zonificare Tarifară - PID

valid as of the 10th December 2017



PLANIFICAREA CĂLĂTORIEI

PRAŽSKÁ PID INTEGROVANÁ DOPRAVA

Timetables Tickets and Prices

Plan a trip

We will find the shortest path to your destination:

From

To


Today

08:56

Search



CONNECTION DEPARTURES LINES PERSONAL TIMETABLE MAP

Timetable:  Prague Public Transport

From: KB Praha City Center, Praha [Map](#)

To: aeroport [Map](#)

Object not found.


☐ Direct connections only [Add through places](#)

☐ Low-floor connections only ☐ Barrier-free connections only

Date and time: Today 8:56

☒ Departure ☐ Arrival

SEARCH [Advanced search](#) [Reset](#)



Prague Public Transport

CONNECTION
LINES
NETWORK

From: KB Praha City Center, Praha

To: Česká spořitelna Aero Vodochody - vrátnice

Date: 5.7.2018 Thu 8:56

☐ arrival

[Advanced search](#)

[Select TT](#)

SEARCH

[Other actions](#)

[Previous](#)

09:04 - 09:59 (55 min., about 8 min by foot)

194 direction Florenc (3 min.)

Petrské náměstí x 9:04 ▶

Florenc 9:07

🚶 The transfer takes approximately 3 mins

C direction Letňany (6 min.)

Florenc 9:16 ▶

Kobylisy 9:22

🚶 The transfer takes approximately 5 mins

373 direction Veliká Ves (29 min.)



Kobylisy B 9:30 ▶

Odolena Voda, Závod 2 9:59

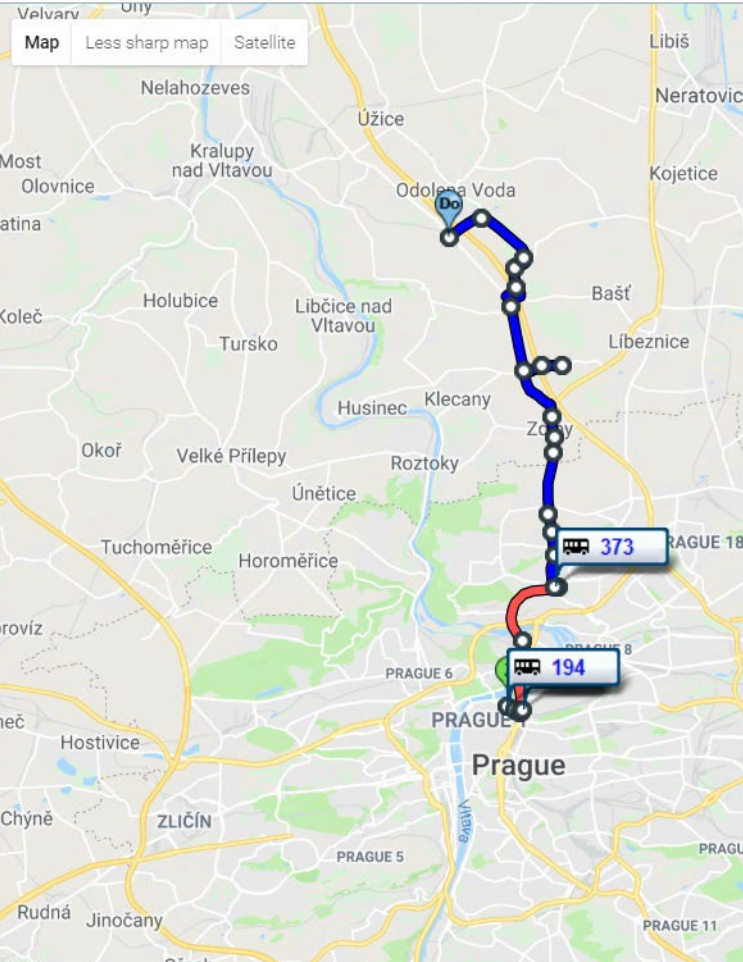
[Connection details](#) | [Delete connection](#)


12:04 - 12:59 (55 min., about 8 min by foot)

15:04 - 16:56 (1 hours 52 min., about 8 min by foot)

Map Less sharp map Satellite





www.poca.ro

Transportul public din Barcelona

Principalul operator de transport public din Catalonia este *Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)*.

1.1. Date generale

- Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), este numele unei asocieri între companiile Ferrocarril Metropolità de Barcelona și Transports de Barcelona, care gestionează metroul și rețelele de autobuze din Zona metropolitană din Barcelona;
- În plus asocieria include și Projectes i Serveis de Mobilitat, care administrează telefericul de Montjuïc (Montjuïcteleferic), Transporturi Metropolitans de Barcelona, care gestionează tarifele și alte servicii de transport și Fundația TMB, care supraveghează patrimoniul istoric al TMB și promovează valorile transportului public prin activități culturale;
- TMB asigură transportul în orașul Barcelona și în alte zece municipalități din zona metropolitană. Acesta este principalul operator de transport public din Catalonia, acoperind singur cca 62% din necesarul de transport al întregii provincii Catalonia;
- TMB operează 900 km linii de bus și 119 km linii de metrou în sistem integrat;
- Cu o flotă de peste 1000 de vehicule și 100 de linii, TMB, sectorul de transport cu autobuze, prestează servicii de transport pentru 10 orașe;
- În 2017 TMB a înregistrat peste 592.400.000 de călătorii din care peste 196.000.000 în rețeaua de autobuze;
- Media zilnică de călători transportați este de 735.000.

Dades de les xarxes / Network data

Metro	Metro	Kms	Estacions	Ample de via	Trens en línia hora punta	Interval de pas en hora punta	Velocitat comercial	Alimentació elèctrica
(31.12.2017)		Km*	Stations	Rail gauge	Trains running at rush hour	Interval at rush hour	Commercial speed	Power
Línia 1	Line 1	20,2	30	1.674 mm	30	3'20"	26,50 km/h	catenària rígida rigid overhead p.l.
Línia 2	Line 2	12,8	18	1.435 mm	20	3'15"	27,20 km/h	catenària rígida rigid overhead p.l.
Línia 3	Line 3	17,8	26	1.435 mm	26	3'21"	26,50 km/h	catenària rígida rigid overhead p.l.
Línia 4	Line 4	16,5	22	1.435 mm	19	4'03"	26,40 km/h	catenària rígida rigid overhead p.l.
Línia 5	Line 5	18,6	26	1.435 mm	32	2'49"	26,70 km/h	catenària rígida rigid overhead p.l.
Línia 9 Nord/10	Line 9 Nord/10	10,4	12	1.435 mm	6/4	6'04"	30,60/32,70 km/h	catenària rígida rigid overhead p.l.
Línia 9 Sud	Line 9 Sud	19,7	15	1.435 mm	9	7'19"	37,7 km/h	catenària rígida rigid overhead p.l.
Línia 11	Line 11	2,3	5	1.435 mm	2	7'30"	24,00 km/h	catenària rígida rigid overhead p.l.
Funicular	Funicular railway	0,7	2	1.200 mm	2	10'00"	18,00 km/h	550 Vdc (2 x 555 kW)
Total xarxa	Total network	119,0	156		150			

* Revisió del criteri de mesura per aconseguir els estàndards internacionals del transport ferroviari. Es mesura la distància tenint en compte la via en servei comercial. ** L'interval de 6" és el vàlid per al tram individual de la L9 Nord i L10, en el tram comú és de 3". *** The 6" interval is for the individual stretches of L9 Nord and L10, on the common stretch the interval is 3".

Nombre d'estacions*	Number of stations*	Parc real cotxes	No. of carriages in fleet	Parc real trens*	Current fleet*
Sense correspondència	No connections	107		Trens dobles	Two-carriage trains
Amb 1 correspondència	With 1 connection	19		Trens quintuples	Five-carriage trains
Amb 2 correspondències	With 2 connections	3		Edat mitjana de la flota *	Average age of fleet *
					15,95

* No inclou el Funicular

* The Funicular railway is not included

* No inclou el Funicular

* The Funicular railway is not included

Autobusos	Buses	Velocitat comercial	Commercial speed	Parc en explotació	Fleet currently in operation	Autobusos pis baix	Low-floor buses
(31.12.2017)							
Nº de línies	No. of bus routes	98		Estàndard (12 m)	Standard (12 m)	601	1.085
Nº de parades	No. of bus stops	2.541		Articulats (18 m)	Articulated (18 m)	327	378
Marquesines	No. of bus shelters	1.371		Midibuses (10 m)	Microbuses (10 m)	25	4
Pals de parada	Stops without shelters	1.170		Minibuses	Minibuses	52	496
Canil bus	Bus lane	191,22 km		2 pisos	Double-decker	77	207
Longitud xarxa	Network length			Jardineria	Open air buses	0	1.085
Semi-suma	Average total	833,17 km		Bicicletes	Bicycles	3	856
ambdós sentits	both directions			Total	Total	1.085	9,93

1.2. Considerente legate de funcționare

- TMB utilizează FLASH NET pentru gestionarea programului de transport aprobat de autoritate;
- Operează în baza contractului de servicii publice cu ATB;
- Centru de monitorizare și de dispecerizare al TMB este unul din cele mai moderne din Europa;
- Fiecare operator gestionează mai multe linii în funcție de complexitatea acestora;
- Toate datele se înregistrează automat generând în acest fel toți indicatorii KPI în conformitate cu cerințele ATB și TMB;
- ATM are acces permanent la sistem pentru a verifica parametrii de funcționare a transportului public;
- Cu ajutorul datelor din sistem se rezolvă toate situațiile neconforme dintre ATM și TMB;
- Sistemul este sursa de încredere pentru partenerii ce participă la transportul public, inclusiv pentru călători;
- Platforma FLASH oferă datele necesare și asigură transmiterea informațiilor către călători prin diverse medii (panouri de informare, telefonie mobilă etc.)



- Prin utilizarea platformei sunt economisite sume considerabile din costurile de operare a transportului public. Veniturile generate de transportul public din Barcelona aduc peste 70% din necesarul de finanțare.
- Menținerea permanentă din partea furnizorului de soluție face ca sistemul să funcționeze la parametrii optimi și să se dezvolte odată cu noile probleme de rezolvat și tehnologiile nou aparute.



1.3. Indicatori de performanță - KPI

- Toți KPI după care ATM plătește contractul de service se generează / calculează / validează în mod automat, nefiind identificate intervenții ale operatorilor în generarea de rapoarte;
- Procesul are la bază furnizarea de date astfel:
 - Platforma FLASH NET generează indicatorii;

- Autobuzele sunt dotate cu echipamente tehnice de localizare și gestionare a programului de transport zilnic (avans / in-time / întârziere în fiecare stație față de programul stabilit);
 - Coordonare cu sistemul de semaforizare în predicția timpilor de sosire;
 - Urmărirea indicatorilor intern în TMB se face pe fiecare din cele 4 depouri iar managementul acestora se face în mod independent la nivel de business unit;
 - ATM-ul are acces on-line / in real time, la bazele de date ale operatorilor pentru verificare și validare;
- Exemple de KPI identificați
 - In cursul prezentării, TMB a exemplificat o parte din indicatorii utilizați; acestia sunt de tip “general: (pentru decontare de servicii cu ATM) si de tip “detaliat intern” pentru verificarea internă în TMBa performantelor fiecarui autobuz și depou;
 - Exemple:
 - Km parcurși;
 - Km utili;
 - Km totali;
 - Gradul de îndeplinire a serviciului;
 - Ore de service.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Programul Operațional Capacitate Administrativă
Competența face diferență!



Instrumente Structurale
2014-2020

TMB Transportes Metropolitanos de Barcelona				TMB Transportes Metropolitanos de Barcelona			
DADES ACUMULADES				DADES ACUMULADES			
Visió Centre Operatiu				Visió Centre Operatiu			
OFERTA				PRODUCTIVITAT			
	ANY	Valors	HORTA		ANY	Valors	HORTA
km útil	2017	REAL	8.671.447,1	validació	2017	REAL	37.422,0
	2018	PRESSUPOST	9.084.036		2018	PRESSUPOST	36.662,1
	2018	PROGRAMAT_BOM	9.009.548		2018	REAL	36.699,7
	2018	REAL	8.936.241			Δ REAL vs PRESSP (%)	0,10%
		Δ REAL vs PROGR (%)	99,19%			Δ REAL vs ANY ANT (%)	-1,93%
km mort	2017	REAL	988.544	validació / plant. homog. prod.	2017	REAL	3,98
	2018	PRESSUPOST	997.821		2018	PRESSUPOST	--
	2018	REAL	988.395		2018	REAL	3,73
		Δ REAL vs PRESSP (%)	-0,94%			Δ REAL vs PRESSP (%)	--
		Δ REAL vs ANY ANT (%)	-0,02%			Δ REAL vs ANY ANT (%)	-6,21
km total	2017	REAL	9.659.991	km total / plant. homog. prod.	2017	REAL	1,0
	2018	PRESSUPOST	10.081.857		2018	PRESSUPOST	--
	2018	REAL	9.924.636		2018	REAL	1,0
		Δ REAL vs PRESSP (%)	-1,54%			Δ REAL vs PRESSP (%)	--
		Δ REAL vs ANY ANT (%)	2,74%			Δ REAL vs ANY ANT (%)	-1,1
complement del servei	2018	KmÚtil No Realitzats	173.091	validació / hora	2017	REAL	51
	2018	KmÚtil Perduts Acc. Reg	116.015		2018	PRESSUPOST	47
	2018	KmÚtil Programat Diari	7.904.464		2018	REAL	47
	2018	KmÚtil Real	7.731.372			Δ REAL vs PRESSP (%)	-0,
	2018	PRESS Complement Servei	98,34%			Δ REAL vs ANY ANT (%)	--
		KmÚtil Perduts Acc. Reg vs No Realitzats	67,03%				
		Complement del servei (KmÚtil REAL vs KmÚtil PD)	97,81%				
complement del servei	2017	REAL	860.178				
	2018	DEFICIT/EXCÉS	804.816				

ATM (Autoritat del Transport Metropolita-Area de Barcelona)

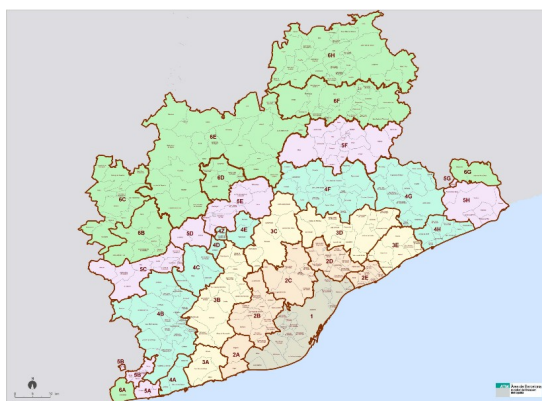
Organizarea transportului public în Barcelona: similară cu cea din zona București-Ilfov

- Forma de organizare - Asociativă;
- Scop-Organizarea și finanțarea transportului public regional;
- Schema de organizare (prezentată mai jos);
- Buget anual (2017) 1,4 mld. Euro;
- Există peste 50 de operatori de transport în controlul ATM și care fac parte din sistemul de taxare integrat la nivelul întregii regiuni.





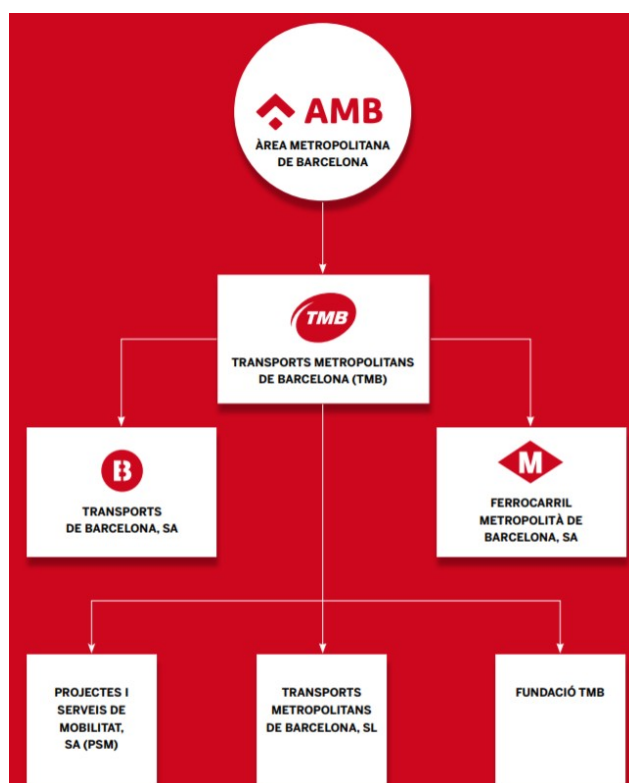
ARIA
METROPOLITANA



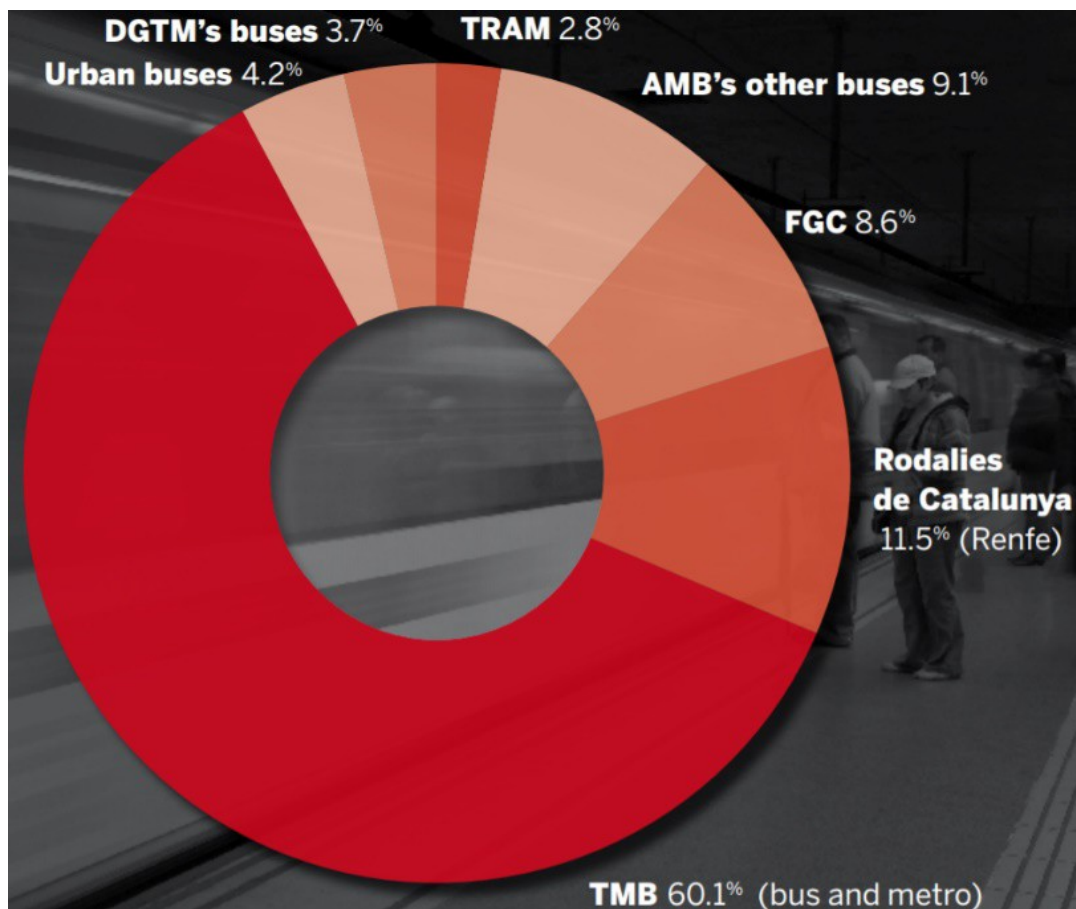
ATM - Autoritate competentă = autoritate regională

- Rezolvarea problemei mobilității la nivel regional;
- Transport integrat= titluri de călătorie unice;
- Operatorii de transport sub contract cu autoritatea;
- Autoritatea urmărește activitatea operatorilor cu ajutorul sistemului de management al transportului public - singurul mecanism prin care se poate coordona un sistem de transport public de o asemenea anvergură;
- Automat se generează rapoartele KPI (KEY PERFORMANCE INDICATORS) pe baza cărora se evaluează și se confirmă activitatea operatorilor de transport, în orice formă configurată;
- Deciziile de organizare/reorganizare a sistemului de transport public se iau pe baza acestor rapoarte;
- Tot pe baza lor se justifică investițiile și atragerea finanțărilor în transportul public și se negociază măsurile de prioritizare a acestuia;



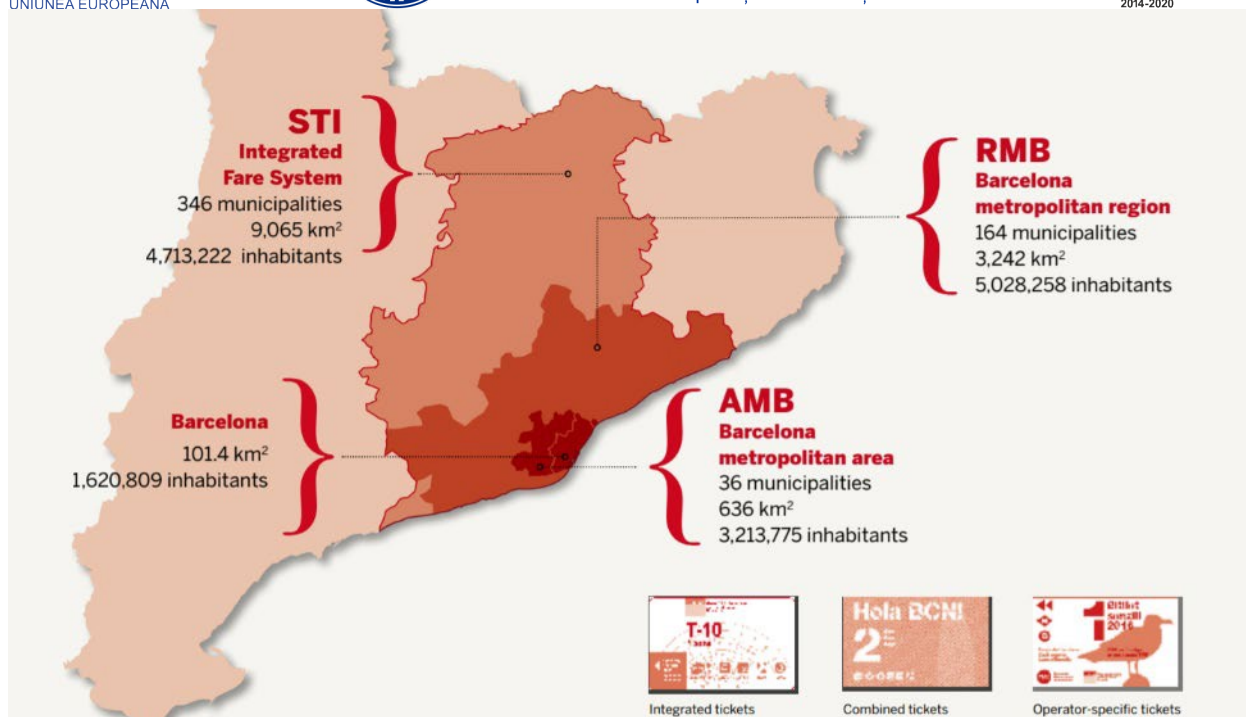


Distribuția pasagerilor pe operatori de transport



Zonele de operare, încadrate într-un sistem tarifar integrat sunt:

- Barcelona
- Zona metropolitană (Metropolitan Area)
- Regiunea metropolitană (Metropolitan Region)



Sistemul integrat permite utilizarea de până la 4 moduri de transport pentru fiecare călătorie și trei schimbări care trebuie făcute într-o anumită limită de timp și distanță.

Concluzii

- Barcelona este unul dintre cele mai vizitate orașe turistice la nivel mondial;
- ATM și TMB reprezintă organizații care gestionează unul din cele mai avansate Sisteme de Transport Integrat, la nivel de oraș, de regiune și la nivel de provincie (Catalunia);
- Sistemul este total transparent pentru Autoritatea Metropolitană, aceasta având posibilitatea de control real-time.

4. Finanțarea sectorului

Municipiile și ADI-urile din România acoperă costurile aferente serviciilor de transport public prin tarife, subvenții de exploatare, subvenții acordate diverselor categorii sociale și subvenții pentru investițiile de capital.

În general, raportul dintre veniturile din tarife și subvențiile de exploatare este egală. Nu există o regulă clară privind stabilirea nivelului fondurilor publice în costurile de exploatare, dar unele dintre orașele mai bogate au decis să plătească o pondere mai mare din subvențiile de exploatare (de exemplu, Bucureștiul acoperă 60% din costurile de exploatare cu fonduri publice, Constanța acoperă 57 % din costul de exploatare din fonduri publice). Craiova sau Cluj Napoca au o altă filozofie financiară și acoperă cele mai multe costuri prin intermediul subvențiilor acordate diverselor categorii sociale (Craiova 66% și Cluj Napoca 100% raportat la ponderea subvențiilor de exploatare).

Transportul de călători în zonele urbane și regionale face obiectul OSP. Considerate de Uniunea Europeană ca servicii de interes economic general (SIEG), serviciile de transport de călători beneficiază de un cadru juridic cuprinzător și armonizat în ceea ce privește normele de contractare a serviciilor și de cheltuieli publice, valabile în Uniunea Europeană în ansamblu.

Regulamentul UE 1370/2007, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul UE 2338/2016, creează condițiile pentru stabilirea procedurilor de atribuire a CSP și pentru compensarea pierderilor financiare inerente unui CSP la un nivel înalt.

Programul Național de Dezvoltare Locală (PNDL) este principala sursă de finanțare a infrastructurii locale și se bazează pe principiul că trebuie asigurat un set minim de servicii publice în fiecare localitate din țară în domeniile sănătății, educației, apă, canalizare, energie termică și electrică, inclusiv iluminatul public, transport / drumuri, salubritate, cultură, culte, locuințe și sport.

În toamna anului 2018, Ministerul Mediului din România, Administrația Fondului de Mediu, a lansat prima etapă a programului de îmbunătățire a calității aerului și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, utilizând vehicule mai curate în localitățile urbane TP. Acest program beneficiază de un buget inițial de 460 milioane RON și



UNIUNEA EUROPEANĂ



sprijină achiziționarea de autobuze electrice, autobuze electrice hibride, autobuze CNC (gaz natural comprimat) sau troleibuze.

Scopul programului este de a îmbunătăți calitatea aerului și de a reduce emisiile degaze cu efect de seră ca urmare a utilizării vehiculelor mai puțin poluante în TP urbane. Opt orașe diferite (București, Brașov, Cluj Napoca, Galați, Iași, Pitești, Satu Mare, Timișoara) au depus proiecte în cadrul primului apel în noiembrie 2018 pentru achiziționarea de autobuze electrice, autobuze hibride, autobuze CNG și troleibuze.

Doar două proiecte, provenite din municipiul București și din municipiul Brașov, au fost selectate în decembrie 2018 pentru a cumpăra 100 de troleibuze și 130 de autobuze hibride în București și 32 de noi AEB și 20 de autobuze hibride noi în Brașov. Valoarea totală a acestor proiecte este de aproximativ 110 milioane EUR, în care Fondul pentru Mediu va cofinanța 80% din totalul investițiilor de capital.

Investițiile care vizează diferite aspecte ale TP din mediul urban pot fi finanțate prin aplicarea în mai multe programe operaționale, ținând seama de faptul că printre obiectivele tematice se numără:

- (1) promovarea transportului durabil și eliminarea blocajelor în infrastructurile de rețea cheie;
- (2) protejarea mediului și promovarea eficienței resurselor;
- (3) promovarea adaptării la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor;
- (4) sprijinirea trecerii către o economie cu emisii reduse de carbon în toate sectoarele;
- (5) promovarea incluziunii sociale și combaterea sărăciei și a tuturor formelor de discriminare;
- (6) promovarea durabilității și a calității locurilor de muncă și sprijinirea mobilității forței de muncă;
- (7) consolidarea cercetării, dezvoltării tehnologice și inovării etc.

Programele operaționale care vizează investițiile în activități urbane, metropolitane și regionale și activitățile conexe sunt următoarele:

1. Programul Operațional Regional (POR) este gestionat de Ministerul Dezvoltării Regionale și al Administrației Publice ca Autoritate de Management. Pentru atingerea obiectivelor POR pentru perioada 2014-2020 au fost stabilite 11 axe prioritare (plus axa asistenței tehnice), care au o alocare totală estimată de 8,25



miliarde EUR, din care 6,7 miliarde EUR sunt sprijinul UE prin Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) și 1,5 miliarde EUR - contribuție națională. Axaprioritară 4 vizează sprijinirea dezvoltării urbane durabile. În baza unei decizii a Guvernului României, toate orașele din România sunt eligibile pentru o schemă de cofinanțare națională de 15% (cu excepția municipiului București eligibilă pentru 18%) pentru a implica doar 2% cofinanțare a proiectelor provenite din bugetele locale;

2. Programul Operațional Major Infrastructură (POIM) este gestionat de Ministerul Fondurilor Europene. Prin POIM 2014-2020 este asigurată o finanțare totală de aproximativ 11,8 miliarde de euro, din care 6,94 miliarde de euro. de Fondul de Coeziune (CF); 2,48 miliarde EUR. de FEDR și de 2,46 miliarde de euro. - Contribuția națională. Axa prioritară 1 vizează îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului, iar axa prioritară 2 vizează dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de înaltă calitate, durabil și eficient;
3. Programul Operațional de Competitivitate (POC) este gestionat de Ministerul Fondurilor Europene; oferă finanțare totală de 1,3 miliarde de euro. Axa prioritară 1 vizează cercetarea, dezvoltarea tehnologică și inovarea pentru a sprijini competitivitatea economică și dezvoltarea afacerilor, în timp ce axa prioritară 2 vizează investițiile în tehnologia informației și comunicațiilor (TIC) pentru o economie digitală competitivă;
4. Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT) este gestionat de Ministerul Fondurilor Europene și vizează asigurarea implementării eficiente și eficiente a Fondurilor Structurale Europene și a Investițiilor în România. Bugetul total este de 212 milioane EUR.

Principalele surse de finanțare a proiectelor în domeniul dezvoltării urbane durabile și al transporturilor sunt furnizate de instituțiile financiare ale UE - Banca Europeană de Investiții (BEI), Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) - împreună cu structura supranațională Banca Mondială WB). Operând pe baza documentelor statutare care asigură sprijinirea politicilor UE, pe de o parte, și a celor de interes mondial, pe de altă parte, cele trei instituții bancare au adoptat o serie de strategii care oferă prioritate investițiilor în zone cu impact direct asupra durabilității, precum și a celor din sistemele de transport durabile în legătură cu găsirea de soluții pentru eficiența energetică și utilizarea combustibililor regenerabili, dar și cu rezolvarea unor probleme cum ar fi incluziunea socială și asigurarea mobilității tuturor categoriilor de persoane.

5. Prețuri și tarife ale serviciului public de transport local de persoane

5.1 Considerații generale

Stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane sunt efectuate în conformitate cu prevederile Ordinului A.N.R.S.C. nr. 272/2007 privind aprobarea Normelor - cadru privind stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane la propunerea operatorului de transport în baza cererii justificative și în baza unei documentații care să prezinte oportunitatea acestora, datorită creșterii principalelor elemente de cheltuieli.

Stabilirea tarifelor titlurilor de călătorie se efectuează în funcție de costul/km. contractat și de numărul estimat de călătorii aferente tipurilor de călătorie oferite utilizatorilor.

Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane efectuate prin curse regulate se pot ajusta periodic în baza creșterii indicelui prețurilor de consum față de nivelul existent la data precedentei actualizări aprobate.

Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane efectuate prin curse regulate se pot modifica în cazul în care condițiile de exploatare conduc la o modificare semnificativă a costurilor, superioară creșterii indicelui prețurilor de consum în aceeași perioadă.

Etapele parcurse pentru stabilirea, ajustarea sau modificarea tarifelor decălătorie pentru elementele din oferta tarifară sunt următoarele:

1. Se calculează costul mediu al unei călătorii, ca raport între costurile necesare pentru serviciul de transport public local de persoane (medie lunară) + profitul rezonabil al operatorului și numărul mediu estimat al călătoriilor pentru fiecare titlu de călătorie (medie lunară). În baza sondajelor sau datelor statistice obținute de la compartimentele de specialitate se va estima numărul de călătorii realizate în urma efectuării serviciului de transport public local de persoane;

2. Tariful pentru o călătorie rezultă prin însumarea costului mediu al unei călătorii cu profitul rezonabil și taxa pe valoarea adăugată;

3. Tariful pentru o călătorie poate să fie egal cu costul mediu al unei călătorii dacă compensația este dirijată către abonamente, sau poate să fie mai mic decât costul mediu, dacă se decide ca compensația să acționeze încă de la acest prim nivel. De asemenea, tariful pentru o călătorie poate să depășească costul mediu, în cazul în care se acordă reduceri tarifare pentru restul pozițiilor tarifare;

4. Reducerile tarifare asociate titlurilor de călătorie din oferta tarifară se vor acorda numai în situațiile în care autoritatea contractantă va impune operatorului efectuarea serviciului de transport public de persoane în condițiile unei obligații tarifare care determină efecte economice negative pentru operatorul de transport;

5. Obligația tarifară va produce efecte economice negative atunci când diferența dintre veniturile și cheltuielile aferente serviciului public subvenționat de transport este mai mică decât diferența dintre veniturile și cheltuielile aferente aceluiași transport, dacă acesta s-ar fi desfășurat în condiții de concurență, iar tarifele de transport s-ar fi stabilit pe criterii comerciale;

6. Se determină toate celelalte titluri de călătorie incluse în oferta tarifară aplicând formula de la punctul 2, iar pentru cele supuse obligației tarifare costul unitar va fi influențat prin aplicarea reducerilor tarifare. Pentru tarifele sociale se vor aplica reducerile tarifare conform cu prevederile legale în vigoare la întocmirea documentației de stabilire, actualizare sau modificare a tarifelor.

Autoritatea contractantă poate solicita operatorului informații suplimentare pentru clarificarea unor aspecte din propunerile de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Reducerile tarifare asociate titlurilor de călătorie din oferta tarifară se vor acorda numai în situațiile în care autoritatea contractantă va impune operatorului efectuarea serviciului de transport de persoane în condițiile unei obligații tarifare care determină efecte economice negative pentru operatorul de transport.

Pentru tarifele sociale se aplică reducerile tarifare conform cu prevederile legale în vigoare la întocmirea documentației de stabilire a tarifelor de călătorie.

Operatorul de transport local de persoane are obligația de a organiza și presta activitatea de emitere și vânzare a titlurilor de călătorie cât și a cardurilor pentru titlurile de călătorie cu elemente de identificare ale autorității contractante și a operatorului.

Operatorul de transport va distribui cardul de calatorie pentru toate categoriile de calatori beneficiare de reduceri si gratuitati prevazute de legislatie cat si de hotararile unitatii administrativ teritoriale, aplicabile acestor categorii.

Controlul calatorilor care folosesc transportul local de persoane pe teritoriu administrativ al U.A.T.-urilor este realizat de operatorul de transport prin personal propriu.

5.2 Analiza situației existente a prețurilor și tarifelor practicate în municipiile din România

Din raspunsurile primite s-a constatat ca tarifele titlurilor de calatorie cat si a abonamentelor au valori diferite, in functie de politica tarifara aprobata de autoritatea contractanta si aplicata de operatorul de transport conform prevederilor contractuale. Astfel, valoarea unui titlu de calatorie **urban** (bilet) oscileaza valoric intre 1,30 lei in mun. Bucuresti si 3,00 lei in mun. Oradea; iar valoarea unui titlu de calatorie **regional** oscileaza intre 1,50 lei in zona metropolitana Bucuresti- Ilfov si 3,50 lei in mun. Bistrita, precum si in zona metropolitana Brasov cu tarife intre 3,50 lei si 9 lei in functie de distanta parcursa.

Legat de valoarea abonamentelor s-a constatat o diversificare si mai mare a valorilor datorata: in special numarului de calatorii efectuate de catre utilizatori; de distanta in km. parcursa pe traseul contractat; de perioada de timp a valabilitatii acestora (de la 1 saptamana pana la 1 an); de natura abonamentelor nominale pentru persoane fizice si nenominale pentru persoane juridice; cat si de natura sociala a utilizatorilor (pentru gratuitati si reduceri). Aceasta diversitate este redată in Anexa 1 (Centralizator raspunsuri).

Pentru exemplificare mentionam:

- abonament general lunar urban nominal cu valoare intre 50 lei in mun. Bucuresti si 138 lei in mun. Cluj;
- abonament lunar urban nominal 1- linie cu valoare intre 30 lei in mun. Bucuresti si 85 lei in mun. Ploiesti;
- abonament lunar urban nominal 2- linii cu valoare intre 35 lei in mun. Bucuresti si 110 lei in mun. Ploiesti;
- abonament urban general nominal pentru 6 luni cu valoare intre 310 lei in mun. Bistrita si 405 lei in mun. Galati;

- abonamnet urban general nominal pentru 12 luni cu valoare între 600 lei mun. Bistrita si 900 lei mun. Galati;
- abonamnet general lunar urban nenominal cu valoare între 80 lei in mun. Bucuresti si 190 lei in mun. Ploiesti;
- abonamnet general lunar regional cu valoare între 125 lei in zona metropolitana Bucuresti-Ilfov si 306 lei in zona metropolitana Brasov.

Autoritatile contractante urmaresc realizarea si modernizarea care trebuie adusa sistemului de taxare precum si implementarea unui sistem de management al transportului public complet functional.

Gestionarea sistemului de taxare revine in sarcina operatorului, care are obligatia de achizitiona si monta in mijloacele de transport folosite, pentru realizarea serviciului de transport local, validatoarele pentru titlurile de calatorie cat si a unor echipamente de bord pentru un eventual sistem automat de taxare si de mentinere a validatoarelor in stare de functionare pe toata durata efectuarii curselor.

In chestionar a fost solicitat un raspuns asupra sistemului de ticketing folosit. S- au primit raspunsuri de la nu a avea astfel de sistem pana la a avea un sistem automat de taxare(S.A.T.) implementat de operatorul Societatea de Transport Bucuresti.

Sistemul automat de taxare foloseste cardul utilizat de calatori in interactiunea cu validatoarele instalate in vehicule. Sistemul automat de taxare utilizeaza carduri de tip MIFARE si bancare destinate calatorilor platitori, beneficiarilor de gratuitati, acest card este nominal cat si nenominal si card multiplu si card de suprataxa.

Intreg sistemul S.A.T. comercial al S.T.B. din centrele de vanzare a titlurilor de calatorie este fiscalizat conform reglementarilor in vigoare. Validarea calatoriilor sau abonamentelor se efectueaza prin apropierea cardurilor de validatoarele instalate in vehicule. Validatoarele scad din suma/cantitatea existenta pe card contravaloarea calatoriei/calatoria, in functie de operator si grupul de linii. In situatia in care cardul contine un abonament validatorul va verifica si valabilitatea acestuia. De asemenea prin intermediul unui singur card se pot efectua validari multiple (in cazul grupurilor de calatori). Sistemul automat de taxare este conceput pentru a oferi urmatoarele facilitati electronice de plata a titlurilor de calatorie prin urmatoarele canale:

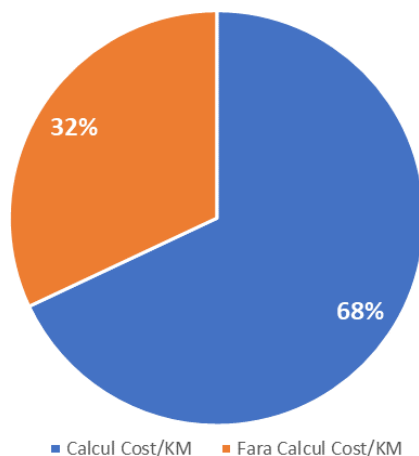
- plata prin ATM bancar;
- plata prin POS bancar;
- plata prin internet(e-commerce);
- plata prin telefon mobil (SMS);
- plata prin automatele de vanzare TVM.

Sistemul de validare a titlurilor de calatorie si plata a acestora este aplicat in diferite faze in municipiile: Bistrita, Braila, Cluj, Focsani, Iasi ,Oradea, Ploiesti, Ramnicu Valcea, Sibiu, Brasov si Bucuresti.

Fundamentarea costului unitar/km.(lei/km.) pentru serviciile de transport public de calatori prin curse regulate pe fiecare categorie de mijloc de transport se face pe baza consumurilor normate de combustibili, de lubrefianti, a cheltuielilor de intretinere- reparatii cu piese de schimb, a cheltuielilor cu munca vie, precum si pe baza celorlalte elemente de cheltuieli necesare pentru transportul public local de persoane.

Costul unitar/kilometru parcurs este pretul pentru serviciul de transport furnizat calculat pe baza costurilor eligibile, reale ale serviciului de transport al operatorului. Operatorul poate solicita modificarea costului/km., in cursul anului, in oricare dintre cazurile in care una sau mai multe nivele de pret folosite la calculul costului/ km. negociat depasesc anumite praguri sau daca conditiile de exploatare s-au schimbat semnificativ cu impact asupra nivelului cheltuielilor.

Din analiza raspunsurilor celor 54 de respondenti s-a constatat ca numai 37 de contracte au prevazut calculul cheltuielilor eligibile, restul de 17 contracte sunt cele incheiate cu operatori de transport local de persoane care nu au inclus calculul cost/km.in vederea decontarii cheltuielilor eligibile de catre unitatea contractanta.



Costul/km. este stabilit pe fiecare tip de vehicul cu care se efectueaza transportul de persoane: autobuz, tramvai si troleibuz. Tarifele/km. pentru prestarea serviciului de transport persoane difera de la operator la operator in functie de conditiile existente, gradul de uzura a parcului de vehicule din dotare, distanta traseelor, etc.

Pentru transportul cu autobuze:

- urban intre 6,21 lei/km. in mun.Bistrita si 10,87 lei/km. in mun.Sibiu;
- regional intre 3,55 lei/km. in mun. Oradea si 7,75 lei/km. in zona metropolitana Bucuresti - Ilfov.

Pentru transportul cu troleibuzul intre 7,44 lei/km. in mun. Galati si 12,24 lei/km. in mun. Bucuresti.

Pentru transportul cu tramvaiul intre 5,16 lei/km. in mun. Braila si 18,22 lei/km. in mun. Bucuresti.

Operatorul se obliga sa transporte toate categoriile de calatori care beneficiaza de gratuitatile si reducerile la transportul public local de persoane, si care detin un titlu de calatorie/legitimatie valabile. Modul de acordare a diferentelor de tarif se face potrivit prevederilor legale pana la valoarea integrala a abonamentelor sau tarifelor de calatorie stabilite, in baza numarului de titluri de calatorie reduce vandute si a numarului de titluri de calatorie/legitimatii emise valabile pentru fiecare categorie de calatori care beneficiaza de gratuitati.

Pentru realizarea decontarilor pentru **diferenta de tarif** operatorul de transport trebuie sa faca dovada numarului de titluri de calatorie vandute si a numarului de titluri de calatorie/legitimatii emise pentru fiecare categorie de calatori care beneficiaza de gratuitati. Dovada se face prin rapoartele lunare a sistemului de taxare si situatia emiterii titlurilor de calatorie pentru fiecare beneficiar de gratuitati.

Din raspunsurile primite s-a constatat ca numai un numar de 30 operatori de transport public local de persoane evidentiaza si calculeaza diferenta de tarif in vederea decontarii si obtinerea de venituri de la unitatea administrativ teritoriala, in vederea acoperirii costurilor inregistrate pentru un astfel de transport, iar 24 operatori nu calculeaza diferenta de tarif.

Compensația este suma care corespunde efectului financiar net echivalent cu totalitatea efectelor, pozitive sau negative, ale conformării cu obligația de serviciu public asupra costurilor și veniturilor operatorului de transport local de persoane.

Compensatia acordata de catre autoritatile competente pentru a acoperi costurile ocazionate de indeplinirea obligatiilor de serviciu public, trebuie calculate in asa fel incatsa se evite compensarea in exces.

Autoritatea contractanta va plati operatorului compensatia pentru efectuarea obligatiilor de serviciu public, prestat de catre acesta, calculate dupa urmatoarea formula: $C = CE + Pr - V$ unde:

C - reprezinta compensatia;

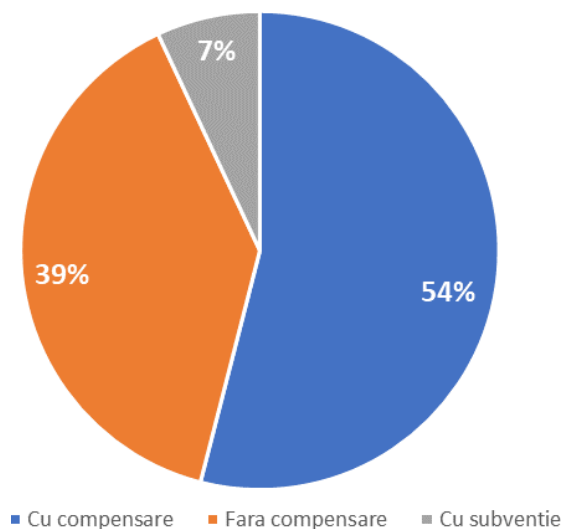
CE - reprezinta cheltuielile de exploatare eligibile aferente obligatiilor de serviciu public calculate dupa urmatoarea formula: $CE = (C_{\text{unitar}} \times km.)$, unde C_{unitar} reprezinta costul in lei/km. pentru fiecare categorie de mijloc de transport si km. reprezinta numarul de km. efectiv realizati de mijloacele de transport aflate in administrarea operatorului);

Pr - reprezinta profitul rezonabil;

V - reprezinta totalitatea veniturilor generate in legatura cu prestarea serviciului de transport public local de catre operator pentru luna in care se acorda compensatia:

- venituri din vanzarea de titluri de calatorie la care operatorul este indreptatit pentru toti utilizatorii de pe teritoriul administrativ al U.A.T.-urilor;
- venituri din alte activitati legate de prestarea serviciului de transport public local de calatori (din reclame si publicitate pe sau in vehicule, publicitate pe titlurile de calatorie, vanzarea de materiale promotionale sau informative asociate transportului public prestat cum ar fi: harti, carti postale, pixuri, insigne, etc.);
- orice alte venituri obtinute sporadic (inchirieri temporare de spatii sau vehicule, din casari si valorificari de mijloace fixe si din deseuri);
- diferenta de tarif la care operatorul este indreptatit.

Compensarea cheltuielilor de exploatare efectuate a fost solicitata contractual de 29 operatori dintre cei interviuati (54%); 21 operatori nu au solicitat compensare (39%), iar 4 operatori (serviciu de transport) primesc suventie de la unitatea administrativ teritoriala (7%).

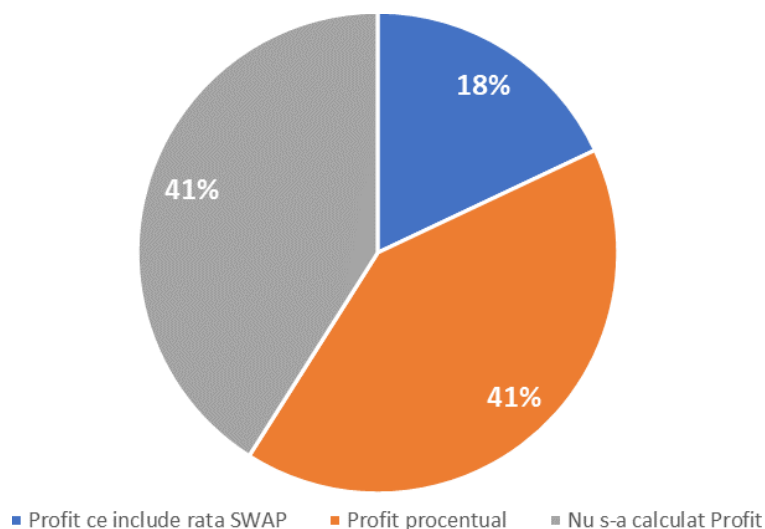


Profitul rezonabil este o rata de rentabilitate a capitalului normal pentru sectorul de activitate respectiv si care tine seama de riscul/absenta riscului suportat de catre operatorul de serviciu public in virtutea interventiei autoritatii publice.

Analizand raspunsurile primite privind profitul rezonabil s-a constatat ca nu a fost mentionata nici o formula pentru calculul acestui indicator, fiind folosit de regula un raspuns procentual sau deloc.

Din totalul celor 54 raspunsuri s-au inregistrat:

- 10 (18%) care contin indicator procentual format din rata SWAP + 100 puncte: intre 3,08% mun. Slatina si 5,51% mun. Sibiu;
- 22 (41%) care contin decat indicator procentual prevazut in contractul incheiat intre operator si autoritatea contractanta: intre 3% mun. Iasi si 8% mun. Bistrita;
- 22 (41%) nu au stabilit profit rezonabil, mentionand ca nu a fost cazul.



Legat de drepturile si obligatiile contractuale intre operatorii de transport si unitatile administrativ teritoriale sunt prevazute:

- **Redevența**, este o obligatie privind concesiunea bunurilor operatorului fatade autoritatea contractanta calculate anual prin:
 - a) aplicarea unui procent asupra totalului valorilor bunurilor concesionate, între 0,03% mun. Bucuresti si 5,51% mun. Galati;
 - b) valoarea amortizarii ramase a bunurilor concesionate(la mun. Brasov, Constanta, Iasi, Zalau si Sibiu);
 - c) procent din veniturile realizate 0,02% mun. Ploiesti si 3% mun. Bistrita;
 - d) taxa de 0,03 lei pentru fiecare km. efectiv realizat mun. Slatina.
- **Garanția**, este obligatia contractuala a operatorului si se constituie cu titlu de garantie o suma de bani prin una din urmatoarele modalitati: scrisoare de garantie bancara; polita de asigurare; virament bancar. Garantia se actualizeaza anual cu rata inflatiei si se restituie dupa incheierea contractului. Din raspunsurile primite a rezultat ca decat in 30 contracte este prevazuta constituirea de garantie.

Principalele surse de finanțare a proiectelor în domeniul dezvoltării urbane durabile și al transporturilor sunt furnizate de instituțiile financiare ale UE - Banca Europeană de Investiții (BEI), Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD) - împreună cu structura supranațională Banca Mondială WB). Operând pe baza documentelor statutare care asigură sprijinirea politicilor UE, pe de o parte, și a celor de interes mondial, pe de altă parte, cele trei instituții bancare au adoptat o serie de strategii care oferă prioritate investițiilor în zone cu impact direct asupra durabilității, precum și a celor din sistemele de transport durabile în legătură cu găsirea de soluții pentru eficiența energetică și utilizarea combustibililor regenerabili, dar și cu rezolvarea unor probleme cum ar fi incluziunea socială și asigurarea mobilității tuturor categoriilor de persoane.

Transportul public local de călători în România este supus autonomiei locale în cadrul orașelor, organizațiilor lor asociative și județelor care acționează ca autorități de planificare și contractare. Sectorul în ansamblu este reglementat sub coordonarea Ministerului Dezvoltării Regionale și a Administrației Publice și Ministerului Transporturilor și este supravegheat de Autoritatea Națională pentru Reglementări pentru Servicii Locale în Sectoarele Utilităților Publice.

Alocarea de resurse financiare pentru activitățile de dezvoltare a operatorilor de transport a preocupat unitățile administrativ teritoriale prin prevederea în Bugetele Locale de sume destul de importante, iar operatorii de transport nu au neglijat bugetarea unor sume evident mai mici pentru dezvoltarea transportului local de persoane.

Din răspunsurile trimise de autoritățile contractante cele mai relevante au fost cele ale municipiilor: **Alexandria**, care în anul 2020 a prevăzut suma de 29.000 mii lei pentru achiziția a 10 autobuze electrice; **Medias**, care pentru achiziția în 2020 de autobuze ecologice a prevăzut un buget de 57.000 mii lei; **Piatra Neamț** își propune în 2020 prin accesarea de fonduri europene să achiziționeze 41 de autobuze electrice, 80 de stații încărcare lentă și 7 stații încărcare rapidă în valoare totală de 111.000 mii lei; **Ploiești**, în 2018 a achiziționat 10 autobuze cu 2 mil.euro din B.L. și 10 automate de vânzare a titlurilor de călătorie cu 122 mii lei din B.O., în 2019 a achiziționat 8 autobuze cu 1,6 mil.euro din B.L. și alte 10 automate cu 122 mii lei din B.O., iar pentru 2020 a fost prevăzută suma în B.L. de 500.000 mii lei pentru dezvoltarea transportului local de călători; **Cluj**, în 2018 s-au făcut achiziții în valoare de 58.744 mii lei din B.Op și 31.085 mii lei din B.L.; în 2019 s-au făcut achiziții în valoare de 38.638 mii lei din B.Op, 11.260 mii lei din B.L. și 231.520 mii lei din FEN; în 2020 se prevăd achiziții în valoare de 6.096



UNIUNEA EUROPEANĂ



mii lei B.Op si 58.629 mii lei din B.L; **Oradea**, in 2018 s-au facut achizitii in valoare de 1.320 mii lei B.L., 931 mii lei din B.Op., 17.250 mii lei din UE; in 2019 s-au facut achizitii in valoare de 5.000 mii lei din B.L., 67.000 mii lei UE si 4.671 mii lei din B.Op; in 2020 se prevad achizitii in valoare de 5.898 mii lei din B.L. si 110.272 mii lei din UE; **Vaslui**, in 2020 si-a propus achizitionarea prin programul POR a 8 troleibuze, 10 autobuze hibrid si construirea unui depou nou in valoare totala de 19.500 mii lei prevazuti in B.L.; **Zalau**, in 2020 doreste sa achizitioneze autobuze electrice si statii de incarcare a acestora in valoare de 59.300 mii lei; **Satu Mare**, din fonduri europene nerambursabile in 2020 doreste sa achizitioneze 11 autobuze hibrid in valoare de 18.183 mii lei; **Brașov** are la dispozitie in 2020 prin B.L. suma de 220.600 mii lei pentru achizitionarea de mijloace de transport electrice de persoane; **București** este municipiul care in ultimii 3 ani a prevazut si realizat in B.L. sume consistente pentru dezvoltarea transportului public de persoane astfel: in 2018 suma de 458.100 mii lei pentru achizitia a 400 autobuze urbane; in 2019 suma de 195.268 mii lei din FEN pentru achizitia a 130 autobuze hibrid; in 2020 suma de 207.646 mii lei din FEN pentru achizitia a 100 troleibuze.



6. Analiza financiara a societatii pe baza unui sistem complet de rate financiare

6.1. Generalități

Analiza financiara a societatii este activitatea de diagnosticare a situatiilor financiare, alaturi de alte informatii relevante, pentru a evalua performanta din exercitiile financiare anterioare, precum si pozitia financiara curenta, in vederea formarii unei opinii privind capacitatea intreprinderii de a genera profituri si fluxuri viitoare de trezorerie. Ea isi propune sa stabileasca punctele tari si punctele slabe ale gestiunii financiare in vederea fundamentarii deciziilor de investitii in intreprindere, de creditare, de extindere a activitatii respectivei intreprinderi, de elaborare a strategiilor privind mentinerea sau dezvoltarea intr-un mediu concurential. In acest sens analiza situatiilor financiare urmareste sa evidentieze:

- treptele de acumulare baneasca, de rentabilitate ale activitatii intreprinderii, obiectiv al analizei pe baza contului de profit si pierderi;
- modalitatile de realizare a echilibrului financiar pe termen lung si pe termen scurt, obiectiv al analizei pe baza de bilant;
- explicarea modificarilor capitalurilor proprii intreprinderii;
- explicarea modificarii trezoreriei intreprinderii de la inceputul pana la sfarsitul perioadei de gestiune.

Analiza situatiilor financiare raspunde in primul rand, unor nevoi interne de informare si justificare a modului de indeplinire a obiectivelor managementului financiar. In al doilea rand, ea raspunde unor nevoi externe de informare si motivare a actualilor si potentialilor parteneri de afaceri (actionari, imprumutatori, furnizori, cumparatori) pentru fundamentarea unor posibile actiuni ale acestora de cooperare cu respectiva intreprindere. Atat analiza pe plan intern, cat si cea externa au ca obiectiv determinarea **rentabilitatii** si **riscului**, si in final al valorii intreprinderii.

Surse de date pentru analiza financiara o constituie situatiile financiare, auditate potrivit legii:

- contul de profit si pierdere (veniturile, cheltuielile si profiturile sau pierderile intreprinderii;
- bilantul contabil (activele din dotare, obligatiile asumate si capitalurile proprii ale actionarilor);

- situația fluxurilor de trezorerie din exploatare, din investiții pe termen lung și din finanțări din afara întreprinderii (credite noi sau majorări de capital social).

Bilanțul contabil sintetizează poziția financiară a întreprinderii la un moment dat, contul de rezultate sintetizează performanța ca rezultat al fluxurilor de venituri și cheltuieli, pe perioada analizată, iar situația fluxurilor de trezorerie va explica sursele de modificare anuală a trezoreriei întreprinderii.

Informația comună care se întâlnește în bilanț și în contul de profit și pierdere este rezultatul net (profitul sau pierderea) ca o reflectare a rentabilității și a noii stări patrimoniale a acesteia.

6.2 Analiza rentabilității capitalului

Profitul rezonabil, în viziunea Uniunii Europene înseamnă rata rentabilității capitalului de care are nevoie, pe întreaga perioadă de atribuire a serviciului, o întreprindere obișnuită ce analizează dacă să furnizeze sau să nu furnizeze serviciul de interes economic general, ținând seama de **nivelul de risc**. Rata de rentabilitate a capitalului înseamnă rata rentabilității interne obținută de întreprindere din capitalul pe care l-a investit, pe toată durata de valabilitate a actului de atribuire. Nivelul de risc depinde de sectorul vizat, de natura serviciului și de caracteristicile compensației.

Rata ar trebui să fie stabilită atunci când este posibil, în funcție de rata rentabilității capitalului care este obținută pentru aceleași tipuri de contracte de servicii publice atribuite în condiții concurențiale.

Atribuirea directă a unui contract de servicii publice nu garantează reducerea la minim a nivelului compensației, aceasta nu este un rezultat al interacțiunii concurențiale a pieței, ci mai degrabă a unei negocieri directe între autoritatea competentă și prestatorul de servicii. Pentru a garanta absența supracompensării în cazul contractelor de servicii publice atribuite direct, compensația trebuie să respecte dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și de anexele la acesta.

Compensația oferită pentru gestionarea unei societăți de interes economic general, este compusă din ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete suportate de întreprindere pentru prestarea serviciului la care se adaugă profitul rezonabil.

Conform Deciziei Comisiei Europene, profitul este rezonabil atunci când nu depășește rata SWAP relevantă plus 100 de puncte de bază. Preferința Comisiei



UNIUNEA EUROPEANĂ



Europene este de a masura rentabilitatea utilizand abordarea ratei de rentabilitate careeste calculata pe durata serviciului.

Pentru a stabili cat mai corect nivelul profitului rezonabil, trebuie sa folosim sistemul ratelor financiare ce reprezinta un ansamblu agregat de indicatori exprimat sub forma de procente sau de coeficienti pentru masurarea rentabilitatii capitalurilor intreprinderii, a riscului economic si financiar sub care s-a obtinut aceste rentabilitati si a valorii ca raport intre rentabilitatea obtinuta si riscul asumat.

6.2.1 Rate de rentabilitate

In literatura de specialitate ratele financiare sunt grupate in trei categorii esentiale:

- rate a rentabilitatii capitalului;
- rate ale riscului;
- rate ale valorii.

Pentru a exemplifica calculul ratelor de capital si de risc cat si de a identifica modul de stabilire a profitului rezonabil reprezentat de una din rate, am folosit date concrete extrase din Bilantul Contabil si Contul de Profit si Pierdere al unui operator reprezentativ de transport public local de calatori pe anul 2018 prezentate in continuare:



Bilant Contabil la 31.12.2018 (lei)

ACTIVE IMOBILIZATE	172.034.266
I. Imobilizari necorporale	4.100.587
II. Imobilizari corporale	167.473.514
III. Imobilizari financiare	460.165
 ACTIVE CIRCULANTE	 454.507.447
I. Stocuri	67.470.801
II. Creante	287.120.774
- comerciale	88.389.849
- alte creante	142.730.925
- capital subscris si nevarsat	56.000.000
III. Casa si conturi in banca	99.915.872
 TOTAL ACTIVE	 626.541.713
 DATORII < 1 an	 275.250.074
- furnizori	71.293.369
- credite	22.186.190
- avansuri incasate	96.049
- alte datorii (fiscale si asigurari sociale)	181.674.496
 DATORII > 1 an (institutiilor de credit)	 1.999.730
VENITURI IN AVANS	416.178.703
 -4-	
 CAPITALURI PROPRII	 191.797.470
- capital	185.200.000
- rezerve	1.420.169
- profit exercitiu financiar	5.177.301

Contul de Profit si Pierdere la 31.12.2018 (lei)

CIFRA DE AFACERI	965.650.364
VENITURI DIN EXPLOATARE	1.035.336.221





CHELTUIELI DE EXPLOATARE	1.029.608.164
- chelt.cu mat.prime si mat.consumabile	174.102.708
- chelt.cu personalul	713.019.284
- ajustari de valoare privind imobilizarile	55.296.739
- ajustari de val.privind active circulante	15.641.639
- alte chelt.de exploatare	71.547.794
PROFIT DIN EXPLOATARE	5.728.057
VENITURI FINANCIARE	1.968.767
- venituri din dobanzi	483.862
- alte venituri financiare	1.484.905
CHELTUIELI FINANCIARE	1.533.371
- chelt.cu dobanzile	1.463.994
- alte chelt.financiare	69.377
PROFIT FINANCIAR	435.396
VENITURI TOTALE	1.037.304.988
CHELTUIELI TOTALE	1.031.141.535
PROFIT TOTAL	6.163.453
IMPOZIT PE PROFIT	986.152
PROFIT NET	5.177.301



Din perspectiva unei analize investitoriale, performanța unei întreprinderi interesează prin raportarea rezultatelor obținute (profit, cash flow) la capitalurile investite (active fixe și curente nete). Logica investiției de capital este obținerea unei fructificări cât mai bune a acestui capital economisit și investit în întreprindere. Din această perspectivă ratele de rentabilitate a capitalurilor sunt cele care exprimă adevărata măsură a performanței. Performanța este dată de un nivel acceptabil al rentabilității pe unitatea de risc asumat. De aceea în completarea ratelor de rentabilitate, analiză și evaluarea financiară vor lua în calcul și ratele de risc.

Ratele de rentabilitate a capitalurilor investite, se determină prin raportarea rezultatelor obținute (profit global, profit net, dobândă toate după impozitare ca expresie a efectelor exploatării investiției) la capitalurile investite (totale sau pe surse proprii și împrumutate, ca expresie a eforturilor investițiilor de capital).

Pentru a asigura comparabilitatea lor cu alte rate din economie (care compară efectele de la sfârșitul anului cu starea de la începutul anului), ratele de rentabilitate a capitalurilor se calculează ca raport între rezultatele de la sfârșitul exercitiului și capitalurile investite la începutul exercitiului financiar. Având în vedere că analiza rentabilității vizează de multe ori companii mari care nu au un nivel stabil al capitalurilor investite, în practică se consideră că nivelul capitalurilor la sfârșitul anului este sensibil egal cu cel de la începutul anului, astfel încât rentabilitatea poate viza și raportul dintre rezultatele de la sfârșitul exercitiului și capitalurilor investite la același moment în timp.

Rentabilitatea activelor totale (ROABIT) măsoară eficiența capitalurilor alocate în active fixe și în active circulante ale întreprinderii. Aceasta nu ține cont de modalitatea de procurare a capitalurilor (proprii sau împrumutate) și este independentă de politica de finanțare.

$$\text{ROABIT} = \frac{\text{EBIT}}{\text{AT}} = \frac{5.728.057}{626.541.713} = 0.00914 \quad (0,914 \%)$$

unde EBIT reprezintă profitul din exploatare și AT activele totale.

Este ideal ca indicatorul să fie pozitiv și acceptabil ca mărime, fiind unul din indicatorii principali de rentabilitate ai unei companii, și măsoară eficiența utilizării activelor din punctul de vedere al profitului obținut.

Rentabilitatea capitalurilor proprii (ROE), sau rentabilitatea financiara care masoara randamentul capitalurilor proprii, deci a plasamentului financiar al actionarilor.

Rentabilitatea capitalurilor proprii exprima capacitatea intreprinderii de cresterea rezervelor pentru o dezvoltare viitoare.

$$ROEBIT = \frac{EBIT}{CPR} = \frac{5.728.057}{191.797.470} = 0.029865 \quad (2,9865 \%)$$

unde EBIT reprezinta profitul din exploatare si CPR capitalurile proprii.

O rentabilitate mare a capitalurilor proprii inseamna o investitie materiala micaa actionarilor care a fost transformata intr-un profit acceptabil, iar asta este cel mai important lucru pentru o activitate comerciala.

O companie cu un grad mare de indatorare si cu un grad mic de finantare din partea actionarilor va avea, in general, o rentabilitate mai mare a capitalurilor proprii decat daca s-ar finanta mai mult de la actionari. Avantajul este obtinerea unui profit mai substantial pe seama aceleiasi investitii din partea actionarilor, insa dezavantajul este riscul mai mare pe care il da o dependenta ridicata de datorii.

Rata marjei nete (RPN) se mai numeste si rentabilitatea comerciala si exprima eficienta entitatii in ansamblul sau. Acest indicator evidentiaza capacitatea intreprinderii de a genera profit pe baza vanzarilor realizate cuantificate prin cifra de afaceri.

$$RPN = \frac{PN}{CA} = \frac{5.177.301}{965.650.364} = 0.00536 \quad (0,536 \%)$$

unde PN este profitul net si CA cifra de afaceri neta.

Rata marjei de exploatare (RmEBIT) este raportul dintre profitul de exploatare si vanzari (CA).

$$RmEBIT = \frac{EBIT}{CA} = \frac{5.728.057}{965.650.364} = 0.00593 \quad (0,593 \%)$$

Ratele de marje sunt doar o componenta a rentabilitatii capitalurilor avand semnificatia de componente cantitative al rentabilitatii capitalurilor.

Rentabilitatea capitalurilor va putea creste daca intreprinderea poate majora ponderea marjei total venituri, cu alte cuvinte, daca poate majora veniturile, respectiv preturile/tarifele de vanzare in conditiile constantei sau cresterii mai lente a cheltuielilor. O posibilitate de crestere a ratei de marja o reprezinta scaderea ponderii in cifra de afaceri a cheltuielilor, situatie in care in intreprindere s-a adoptat o strategie de



UNIUNEA EUROPEANĂ



îmbunătățire a performanței prin ajustarea cheltuielilor (prin renegocierea contractelor de munca în raport cu productivitatea, prin renegocierea contractelor cu furnizorii).

O altă sursă de creștere a rentabilității capitalurilor provine din fructificarea, cu prioritate, a factorilor calitativi (de rotație și levierul financiar).

Ratele de rotație sunt factori calitativi și evidențiază intensitatea cu care au fost utilizate capitalurile întreprinderii. Aceste rate se exprimă:

- sub formă de coeficienți ai rotației, respectiv câte vânzări anuale (CA) se obțin cu un LEU de active

Coef.ROT = $\frac{CA}{AT} = \frac{965.650.364}{626.541.713} = 1,541$ lei deci la un LEU investit s-a obținut venituri de 1,541 lei.

- sub formă de durată în zile a unei rotații (reconstituiri) complete, prin cifra de afaceri a soldului capitalurilor din bilanț

$$DROT = 360 \times \frac{AT}{CA} = 360 \times \frac{626.541.713}{965.650.364} = 360 \times 0,6488 = 233,5 \text{ zile}$$

În timp ce ratele de marjă exprimă structura valorică a cifrei de afaceri, ratele de rotație evidențiază intensitatea utilizării activelor întreprinderii.

Ratele levierului financiar exprimă rate de structură a pasivului și pot avea mai multe variante:

$$\frac{AE}{CPR} ; \quad \frac{AT}{CPR} ; \quad \frac{Dat.fin.}{CPR} ;$$

O astfel de rată cât mai ridicată sugerează cât de mare este gradul de îndatorare a întreprinderii în raport cu capitalurile proprii:

$$\frac{AE}{CPR} = \frac{CPR + Dat.fin.}{CPR} = 1 + \frac{Dat.fin.}{CPR} = 1 + L = 1 + 0,4978 = 1,4978$$

$$L = \frac{95.479.259}{191.797.470} = 0,4978 ; \text{ unde } AE = \text{activ ec. capitalizat} = CPR + Dat.fin.; CPR =$$

Rata levierului financiar (1,4978) este specifică doar rentabilității financiare.



Rata gradului de indatorare (RGÎ)

$$RG\hat{I} = \frac{AT}{CPR} = \frac{1}{CPR/AT} = \frac{1}{1-Dat.tot./AT} = \frac{1}{1-G\hat{I}}$$

$$G\hat{I} = \frac{Dat.tot.}{AT} = \frac{277.249.804}{626.541.713} = 0,4425$$

$$RG\hat{I} = \frac{1}{1-0,4425} = \frac{1}{0,5575} = 1,7937$$

Aceste rate sunt, de asemenea, factori calitativi prin relevarea ponderii autonomiei (prin capitaluri proprii) sau a indatorarii (prin capitaluri imprumutate) in total capitaluri investite. In timp ce ratele de rotatie sunt rate ce exprima profitabilitatea (capacitatea de a produce venituri), ratele levierului financiar sunt indicatori de exprimare a riscului. Ele exprima capacitatea intreprinderii de a asigura un echilibru, mai stabil sau precar, intre capitalurile atrase si exigibilitatea obligatiilor asumate prin aceasta finantare.

6.2.2 Ratele care masoara riscul financiar

Obiectivul general in gestiunea financiara consta in maximizarea rentabilitatii la un anumit nivel de risc sau minimizarea riscului la un anumit nivel de rentabilitate asteptat.

Exista doua grupe de indicatori pentru masurarea riscului:

1. - Prima categorie de indicatori de masurare a variabilitatii profitului in raport cu indicatorii de activitate interna

a)-levierul de exploatare (Le) ce evidentiaza elasticitatea profitului inainte de dobanzi si impozit cu cifra de afaceri, acest indicator cuantifica riscul economic al intreprinderii

$$Le = \frac{P_{ex}}{CA} = 5.728.057 / 965.650.364 = 0,0059$$

b)- levierul financiar (Lf) evidentiaza elasticitatea profitului net in raport cu cifra de afaceri si cuantifica riscul financiar al intreprinderii

$$Lf = \frac{PN}{CA} = 5.177.301 / 965.650.364 = 0,0053$$

- 2.- Cea de-a doua categorie de indicatori surprinde capacitatea intreprinderii de a fi solvabila si de a fi lichida.

Rata de solvabilitate se calculează de obicei la sfârșitul exercitiului financiar. Solvabilitatea reprezintă capacitatea de a face față obligațiilor pe termen lung, ce rezultă fie din angajamente anterioare contractate, fie din operații curente, fie din prelevări obligatorii.

$$\text{Rindatorare} = \frac{D_{\text{fin}}}{AE} = \frac{D_{\text{fin}}}{D_{\text{fin}} + \text{CPR}} = \frac{277.249.804}{469.047.224} = 0.5910 \quad (59,10\%)$$

Levierul de îndatorare sau **rata datoriilor financiare pe capitaluri proprii** este o măsură a finanțării din împrumuturi pe termen lung și pe termen scurt.

$$\text{Lindatorare} = \frac{D_{\text{fin}}}{\text{CPR}} = \frac{277.249.804}{191.797.730} = 1,4455 \quad (144,55\%)$$

Pentru entități solide care au legături solide cu creditorii, se admit grade de îndatorare până la 67% și un levier de îndatorare de până la 200 %.

Ratele de lichiditate evidențiază capacitatea întreprinderii de a-și plăti datoriile scadente curente, care trebuie onorate pe termen scurt. Există trei rate de lichiditate:

1. Rata curentă raportează ansamblul activelor curente (sub un an = ACR) la ansamblul datoriilor scadente (sub un an = DTS).

$$\text{Rcrt} = \frac{\text{ACR}}{\text{DTS}} = \frac{454.507.447}{277.249.804} = 1,6393$$

Este cea mai cunoscută rată a lichidității. În mod normal, această rată trebuie să fie mai mare decât 1 ($\text{Rcrt} > 1$), ceea ce semnifică existența activelor curente lichidabile pe termen scurt pentru plata datoriilor, respectiv, semnifică existența unui fond de rulment pozitiv. O rată mai mică decât 1 ($\text{Rcrt} < 1$) semnalizează un posibil risc de incapacitate de plată, respectiv, existența unui fond de rulment negativ (deci a unor datorii curente nete).

2. Rata rapidă exprimă capacitatea întreprinderii de a-și onora obligațiile pe termen scurt ajunse la scadență din creanțe și disponibilități.

$$\text{Rrap} = \frac{\text{ACR} - \text{stocuri}}{\text{DTS}} = \frac{454.507.447 - 67.470.801}{277.249.804} = \frac{387.036.646}{277.249.804} = 1,4063$$

Rata rapidă este mai restrictivă decât rata curentă deoarece nu include stocurile și alte active care nu sunt foarte lichide. Cu cât această rată este mai mare, cu atât mai mult întreprinderea își poate achita datoriile scadente pe

termen scurt. Din practica rezulta ca limita minima a acestei rate ca indicator este de 0,8.

3. Rata cash asigura capacitatea intreprinderii de a plati datoriile curente cu cash-ul efectiv si cel echivalent, cele mai lichide elemente ale activelor curente.

$$R_{\text{cash}} = \frac{\text{ACR} - \text{stocuri} - \text{creante}}{\text{DTS}} = \frac{454.507.447 - 67.470.801 - 287.120.774}{277.249.804} = \frac{99.975.872}{277.249.804} = 0,361$$

Din practica rezulta un nivel multumitor de 0,2 al indicatorului.

Pe fondul cresterii mai rapide a datoriilor curente, de la inceputul pana la sfarsitul exercitiului financiar, se inregistreaza o usoara diminuare a retelor de lichiditate. Marimea ratelor de lichiditate exprima o buna capacitate a intreprinderii deplata a datoriilor curente.

6.3 Analiza profitabilității în sectorul de transport public local

Profit rezonabil înseamnă o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate respectiv, la al căru calcul trebuie să fie luat în considerare și un posibil risc pentru prestator sau absența acestuia în virtutea intervenției statului, mai ales dacă acesta acordă drepturi exclusive sau speciale.

Rata profitului rezonabil nu trebuie să depășească în mod normal nivelul ratei medii din anii precedenți pentru sectorul respectiv.

O modalitate standard de stabilire a profitului rezonabil este luarea în considerare a ratei interne de rentabilitate (internal rate of return - IRR) raportată la fluxurile de numerar ale contractului. Se pot utiliza și măsuri contabile, cum ar fi rentabilitatea capitalului propriu (return

on equity - ROE), rentabilitatea capitalului angajat (return on capital employed - ROCE) sau alți indicatori economici ai rentabilității capitalului, general acceptați.

Pentru a propune un nivel de profit rezonabil la nivelul sectorului de transport public local din România, a fost realizată o analiză pe trei nivele privind nivelul profitabilității la nivel mondial.

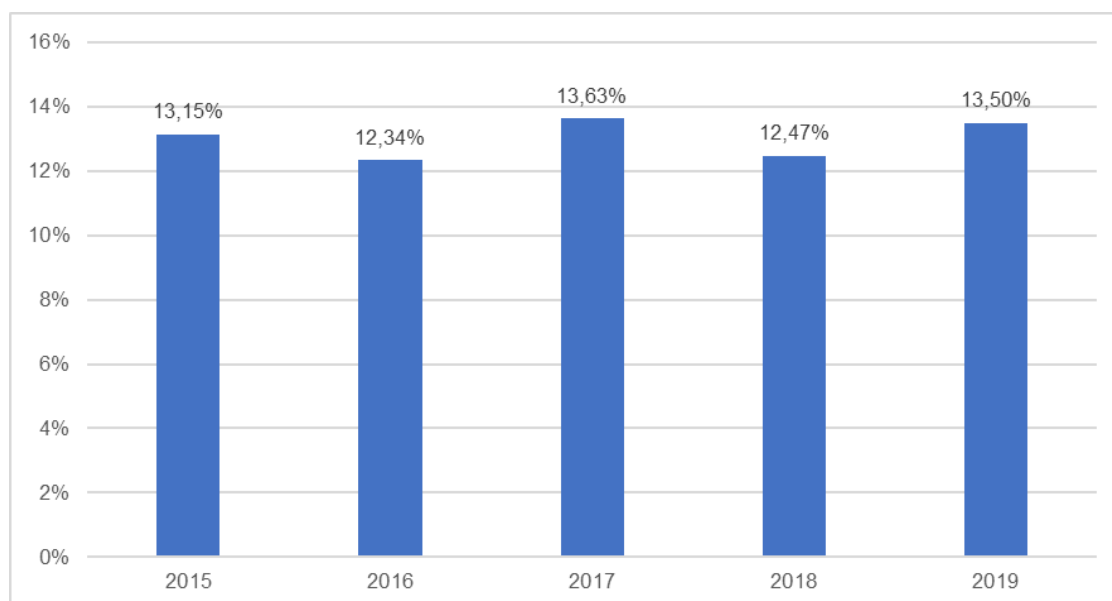
Abordarea în realizarea studiului a presupus următoarea metodologie:

- Studiul a considerat date pentru companii medii și mari care au cod CAEN 4931 - Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de calatori din Europa, disponibile pe Amadeus Worldwide;
- Ratele de profitabilitate au fost calculate considerând:
 - Marja profitului brut (Profit brut/Venituri din exploatare)
 - Marja netă a profitului (Profit net/Venituri din exploatare)
 - Marja EBITDA (EBITDA/Venituri din exploatare, unde EBITDA = Profit din Exploatare Înainte de Dobânzi, Taxe, Depreciere și Amortizare)
 - Marja de profit operațională (EBIT/Venituri din exploatare, unde EBIT = Profit din Exploatare Înainte de Dobânzi și Taxe);
- Rezultatele studiului au considerat mediana pentru fiecare rată calculată, atât pe total cât și pe țări;
- Profitabilitatea pe țări a fost calculată doar dacă eșantionul companiilor a fost suficient de mare pentru a fi relevant;

Evoluția ratelor de profitabilitate este prezentată în următoarele grafice:

Figura 1. Profitabilitatea în sectorul de transport public local în Europa

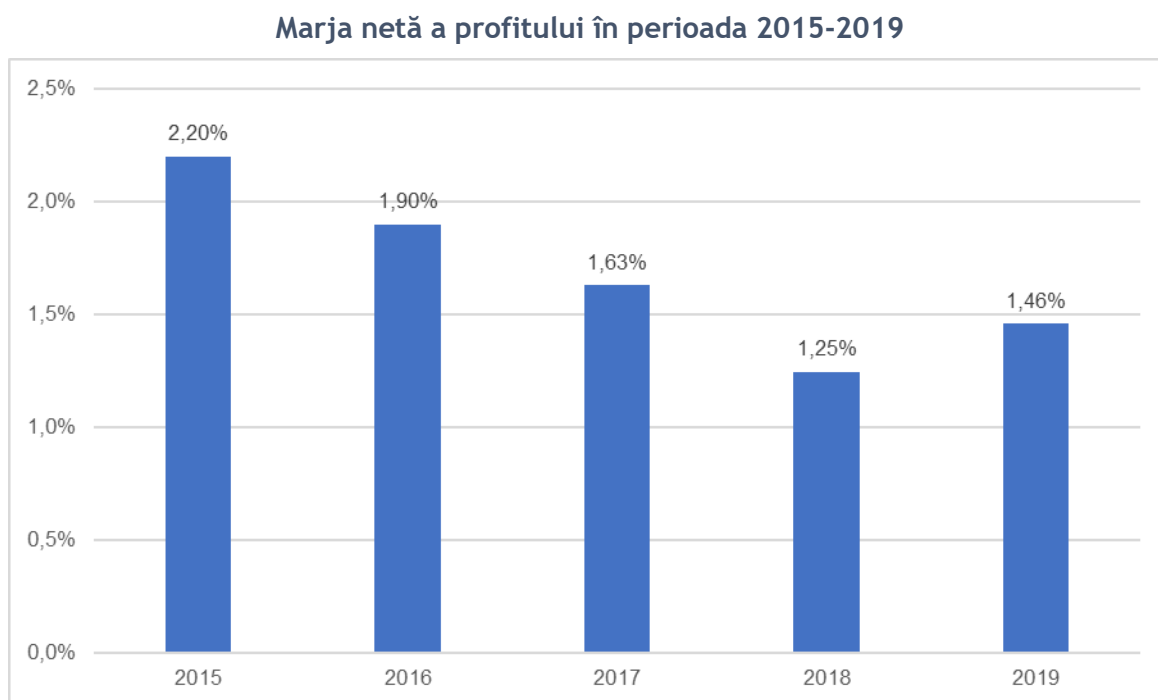
Marja profitului brut în perioada 2015-2019



Sursa: Prelucrare realizată de consultant

În ultimii 5 ani, marja profitului brut a oscilat, înregistrând valori între 12,34% și 13,63%. Marja netă a profitului a înregistrat un trend descendent din 2015 până în 2018, urmat de o ușoară revenire în 2019. Mediana pentru fiecare an a înregistrat valori între 1,25% și 2,20%, conform graficului de mai jos.

Figura 2. Profitabilitatea în sectorul de transport public local în Europa



Sursa: Prelucrare realizată de consultant

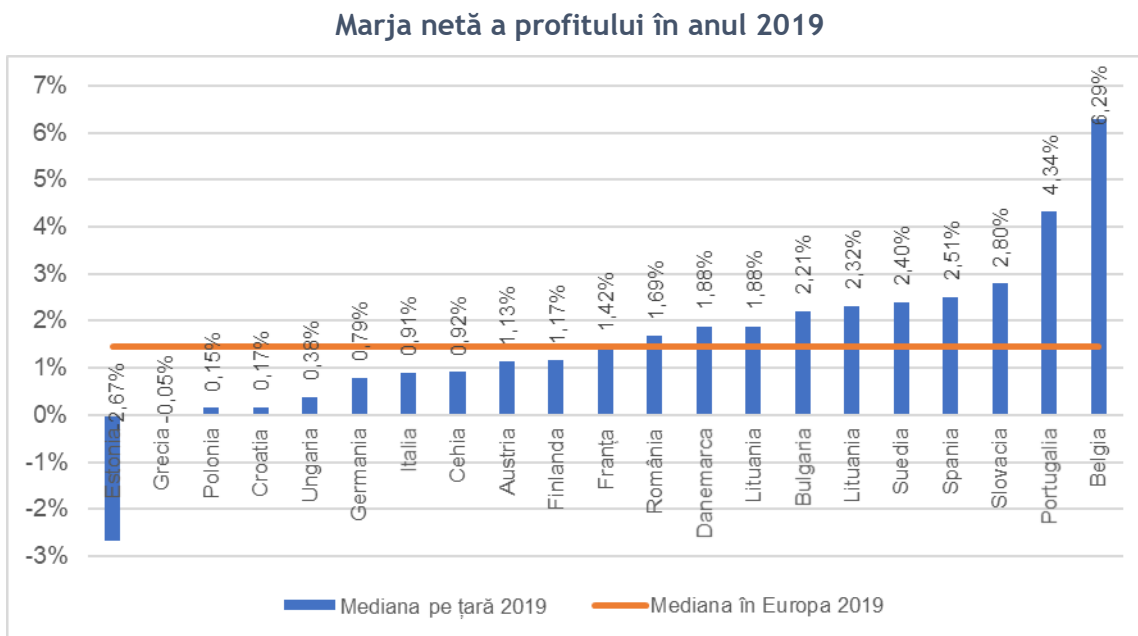


UNIUNEA EUROPEANĂ



La nivel de țară, în anul 2019, marja netă a profitului a oscilat între -2,67% pentru Estonia și 6,29% pentru Belgia, cu o valoare de 1,69% pentru România și o mediană la nivelul Europei de 1,46%, conform graficului de mai jos.

Figura 3. Profitabilitatea în sectorul de transport public local pe țări



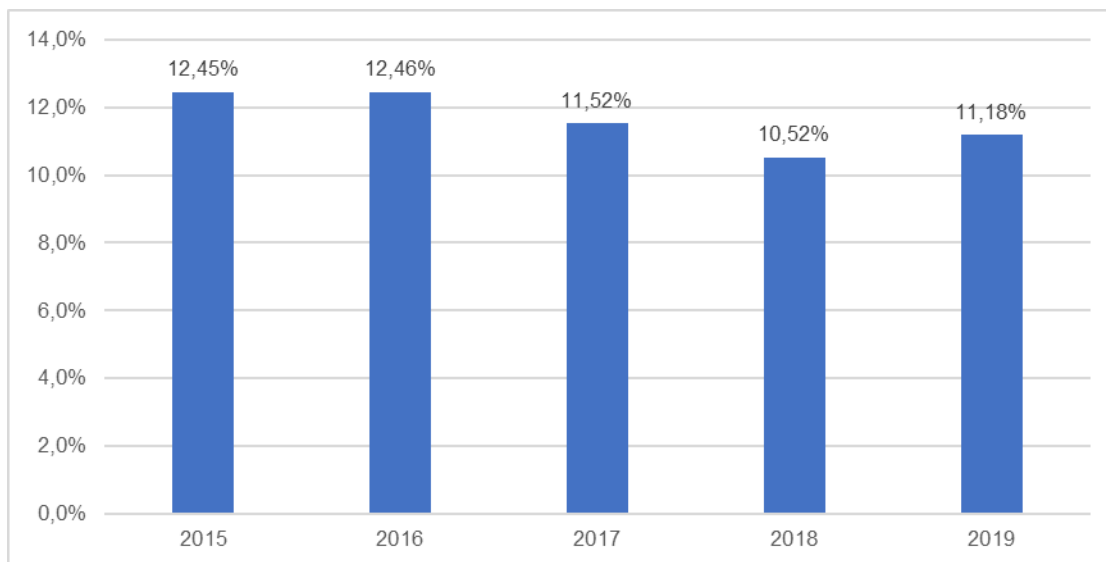
Sursa: Prelucrare realizată de consultant



În perioada 2015-2019, marja EBITDA a variat între 10,52% și 12,46%.

Figura 4. Profitabilitatea în sectorul de transport public local în Europa în perioada 2015-2019

Marja EBITDA

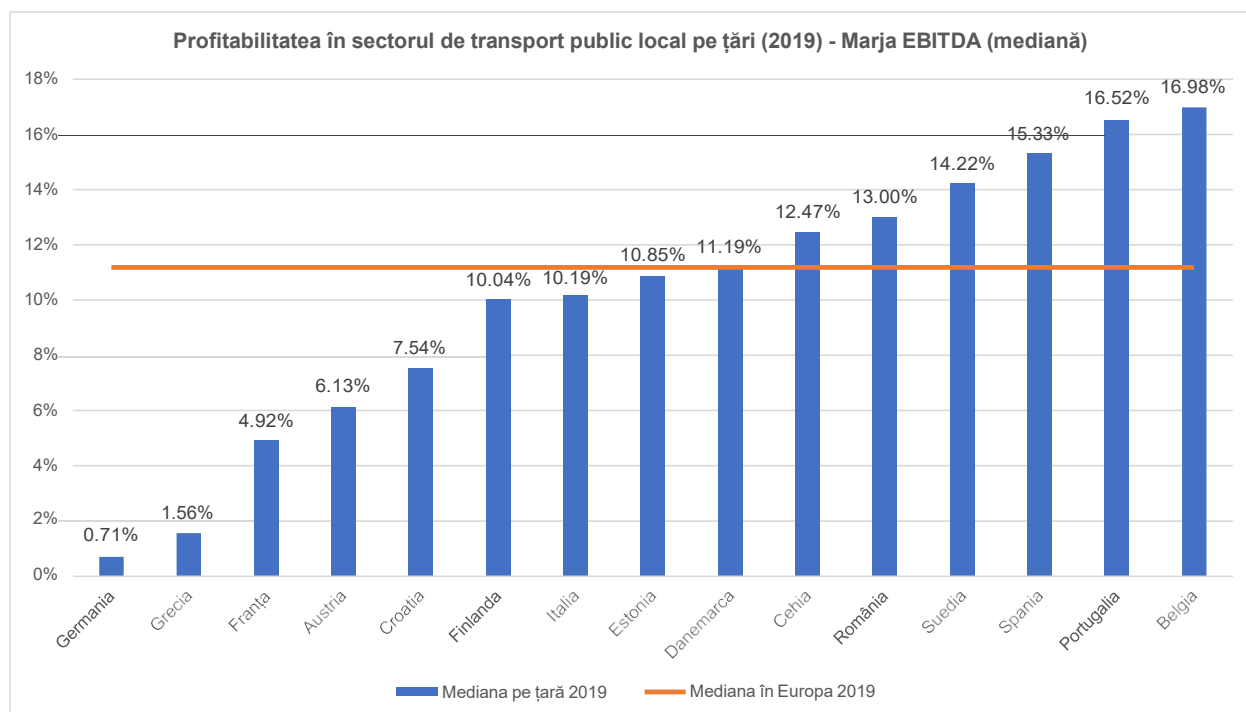


Sursa: Prelucrare realizată de consultant

La nivel de țară, în anul 2019, marja EBITDA a oscilat între 0.71% pentru Germania și 36,37% pentru Slovacia, cu o valoare de 13% pentru România și o mediană la nivelul Europei de 11,18%.

Figura 5. Profitabilitatea în sectorul de transport public local pe țări

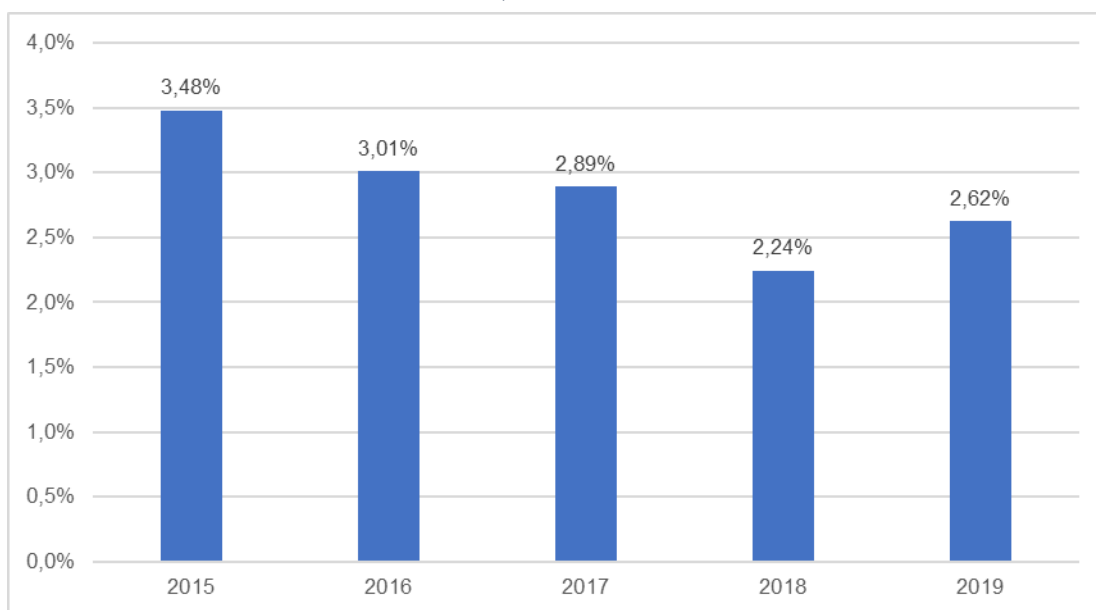
Marja EBITDA în anul 2019



Sursa: Prelucrare realizată de consultant

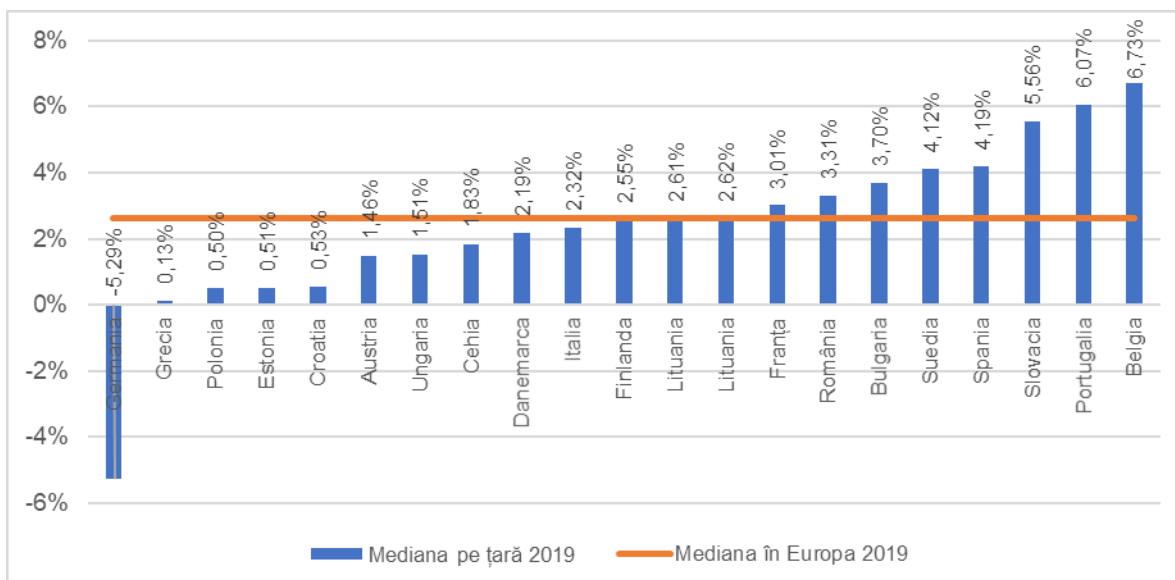
Marja de profit operațională a înregistrat un trend descendent din 2015 până în 2018, cu o ușoară revenire în anul 2019. Valoarea maximă înregistrată în această perioadă este de 3,48%, iar cea minimă de 2,24%.

Figura 6. Profitabilitatea în sectorul de transport public local în Europa
Marja de profit operațională în perioada 2015-2019



La nivelul țărilor incluse în analiză, pentru anul 2019, marja de profit operațională a înregistrat valori între -5,29% pentru Germania și 6,73% pentru Belgia, cu o mediană la nivelul Europei de 2,62%, conform graficului de mai jos. În România, valoarea mediană a marjei de profit operaționale pentru anul 2019 a fost de 3,31%.

Figura 7. Profitabilitatea în sectorul de transport public local pe țări
Marja de profit operațională în anul 2019



Sursa: Prelucrare realizată de consultant



Analiza profitabilității companiilor de transport listate la bursă Abordarea în

realizarea studiului a presupus următoarea metodologie:

- Datele folosite sunt preluate de pe site-ul www.damodaran.com, care este un site de referință pentru profitabilitatea din diferite industrii. Site-ul a fost creat de către Aswath Damodaran, care predă finanțe corporatiste și evaluare la Stern School of Business din cadrul Universității New York.
- Indicatorii considerați în analiză sunt:
 - Marja Netă (Marja Netă = Profit Net / Venit din Exploatare)
 - EBITDA/Vânzări (EBITDA = Profit Înainte de Dobânzi, Taxe și Amortizări);
 - EBIT/Vânzări (EBIT = Profit din Exploatare Înainte de Dobânzi și Taxe)
- Datele au fost analizate considerând trei nivele: la nivel global, la nivelul Europei și la nivelul țărilor emergente.
- Datele au fost analizate pentru companii de transport și pentru companii de transport feroviar.

Rezultatele sunt prezentate sintetic în tabelul următor:

Tabel 1. Analiza de profitabilitate pentru sectorul de transport

Analiza de profitabilitate	Transport			Transport feroviar		
	Marja netă	EBITDA/vânzări	EBIT/vânzări	Marja netă	EBITDA/vânzări	EBIT/vânzări
Europa	3.71%	10.85%	7.89%	2.91%	10.42%	4.90%
Țări emergente	6.12%	12.74%	8.57%	14.80%	30.10%	20.12%
Global	4.29%	10.44%	6.91%	15.55%	31.29%	23.18%

Sursa: Prelucrare realizată de consultant



UNIUNEA EUROPEANĂ



Principalele concluzii sunt următoarele:

- Marja netă pentru companiile de transport este de 4,29% la nivel global, 6,12% la nivelul țărilor emergente și 3,71% la nivelul Europei;
- Marja netă pentru companiile de transport feroviar este de aproximativ 15% la nivel global și la nivelul țărilor emergente, în timp ce în Europa marja netă înregistrează o valoare de 2,91%;
- Indicatorul EBITDA/Vânzări pentru companiile de transport este 10,44% la nivel global, 12,74% la nivelul țărilor emergente și 10,85% la nivelul Europei;
- Indicatorul EBITDA/Vânzări pentru companiile de transport feroviar este în jur de 30% la nivel global și la nivelul țărilor emergente și 10,42% la nivelul Europei;
- Indicatorul EBIT/Vânzări pentru companiile de transport este de 6,91% la nivel global, 8,57% la nivelul țărilor emergente și 7,89% la nivelul Europei;
- Indicatorul EBIT/Vânzări pentru companiile de transport feroviar este de 23,18% la nivel global, 20,12% la nivel țărilor emergente și de 4,90% la nivelul Europei.

Analiza rentabilității capitalului pentru companii de transport listate la bursă.

Abordarea în realizarea studiului a presupus următoarea metodologie:

- Datele folosite sunt preluate de pe site-ul www.damodaran.com, care este un site de referință pentru profitabilitatea din diferite industrii. Site-ul a fost creat de către Aswath Damodaran, care predă finanțe corporatiste și evaluare la Stern School of Business din cadrul Universității New York.
- Indicatorii considerați în analiza sunt:
 - $\text{Costul Capitalurilor Proprii} = \text{Rata Fără Risc} + \text{Beta} \times \text{Prima de Risc pentru Capitaluri Proprii}$;
 - $\text{Costul Capitalului} = \text{Costul Capitalurilor Proprii} \times (\text{Capitaluri Proprii} / (\text{Datorii} + \text{Capitaluri Proprii})) + \text{Costul Datoriei} \times (1 - \text{Rata Marginală de Profit}) \times (\text{Datorii} / (\text{Datorii} + \text{Capitaluri Proprii}))$, cu datorii agregate și valoarea capitalurilor proprii la nivel de piață pentru toate companiile din sector folosind cele mai recente bilanțuri pentru datorii și cel mai recent final de an pentru capitaluri proprii.
- Datele au fost analizate considerând trei nivele: la nivel global, la nivelul Europei și la nivelul țărilor emergente.



- Datele au fost analizate pentru companii de transport și pentru companii de transport feroviar.

Rezultatele sunt prezentate sintetic în tabelul următor:

Tabel 2. Analiza costului capitalului

Costul capitalurilor	Transport		Transport feroviar	
	Costul capitalurilor proprii	Costul capitalului	Costul capitalurilor proprii	Costul capitalului
Europa	7.66%	5.49%	7.48%	4.83%
Țări emergente	9.69%	7.32%	10.76%	9.25%
Global	8.64%	6.47%	8.37%	6.76%

Sursa: Prelucrare realizată de consultant

Principalele concluzii sunt următoarele:

- Costul capitalurilor proprii în sectorul de transporturi variază între 7,66% în Europa și 9,69% în țările emergente.
- Costul capitalurilor proprii în sectorul de transport feroviar variază între 7,48 în Europa și 10,76 în țările emergente.
- Costul capitalului în sectorul de transporturi variază între 5,49% în Europa și 7,32% în țările emergente.
- Costul capitalului în sectorul de transport feroviar variază între 4,83% în Europa și 9,25% în țările emergente.

Concluziile celor trei studii prezentate arată că se înregistrează diferențe importante la nivel internațional privind nivelul profitabilității în funcție de tipul de societate (societățile listate la bursă au o profitabilitate mai mare) și de gradul de dezvoltare a țării în care se desfășoară activitatea.

Astfel, în Europa, care are un grad de dezvoltare mai ridicat și un risc mai redus, rata de rentabilitate este mai redusă, în timp ce în țările emergente, rata de rentabilitate este mai ridicată. Această concluzie este susținută și de valorile înregistrate de indicatorul EBITDA/Vânzări, conform căruia companiile de transport din țările emergente au costuri operaționale mai reduse raportate la venituri față de Europa sau față de media la nivel global pentru sectorul de transport.

7. Concluzii

Transportul de călători în zonele urbane și regionale din România este supus organizării serviciului public de interes economic general. Conform Uniunii Europene, serviciile de transport călători beneficiază de un cadru juridic cuprinzător și armonizat în ceea ce privește normele de contractare a serviciilor și de cheltuieli publice, valabile în întreaga Uniune Europeană.

Regulamentul UE 1370/2007, așa cum a fost modificat prin Regulamentul UE 2338/2016, creează condițiile pentru stabilirea procedurilor de atribuire a contractelor de servicii publice și pentru compensarea pierderilor financiare inerente unui operator de transport public de nivel înalt.

Transportul public local de călători în România este supus autonomiei locale în cadrul orașelor, organizațiilor lor asociative și județelor care acționează ca autorități de planificare și contractare. Aceste autorități au atribuit contracte prin licitații și negocieri directe cât și prin atribuire directă.

În contextul fondurilor UE nerambursabile, pentru perioada 2014 - 2020, municipiile au pregătit contracte de servicii publice unde autoritatea publică este principalul investitor în infrastructurile și activele urbane de transport public, în timp ce operatorul de transport public este responsabil pentru gestionarea serviciului.

În timp ce municipalitățile și operatorii de transport public sunt deschise împrumuturilor instituționale și comerciale pentru sprijinirea investițiilor de capital în activele și infrastructurile urbane de transport public, există puțină încredere în utilizarea soluțiilor alternative (chiria sau leasingul operațional de active). În aceste condiții, investitorii privați au puțin loc pentru a dezvolta flote independente pentru piața românească, iar ulterior să închirieze vehicule către diferite municipii sau operatori de transport public. Promotorii principali ai investițiilor vor fi în următorii ani municipalitățile și într-un mod limitat operatorul de transport public selectat pentru implementarea și derularea contractului de serviciu public de transport.

Piața transporturilor publice urbane în România este dominată încă de companii de stat deținute de municipalități prin intermediul Consiliului Local în calitate de acționar al companiei.

În consecință, când investițiile majore în infrastructura de transport sunt susținute financiar de către autoritatea publică, riscurile de a nu putea acoperi datoria creată, pentru operatorul public de transport sunt aproape inexistente, acestuia revenindu-i sarcina de a înregistra doar un profit rezonabil pentru activitatea de exploatare. Acesta este identificat cu Rata capitalurilor proprii (ROE) conform formulei din capitolul anterior (6.1.1), sau rentabilitatea financiară care măsoară randamentul capitalurilor proprii.

$ROEBIT = EBIT / CPR$ unde EBIT reprezintă profitul de exploatare și CPR capitalurile propria.

Rentabilitatea capitalurilor proprii exprimă capacitatea întreprinderii de creșterea rezervelor pentru o dezvoltare viitoare.

În cazul în care ROEBIT este mai mică decât rata SWAP + 100p în contractul de delegare a serviciului public de transport se va consemna valoarea rezultată a ROEBIT ca profit rezonabil, și care se va include în formula compensării acestui serviciu.

Dacă ROEBIT este mai mare decât rata SWAP + 100p, în contractul de delegare a serviciului public de transport se va consemna valoarea ratei SWAP + 100p, ca profit rezonabil în vederea stopării supradimensionării compensației serviciului de transport public.

Creșterea capitalului propriu poate avea ca surse subscrierea de noi aporturi, încorporarea rezervelor și profitului nedistribuit sau încorporarea datoriilor ce vor fi convertite în contribuții ale împrumutătorilor la capitalul social. Pentru finanțarea investițiilor interesează numai subscrierea de noi aporturi deoarece determină creșterea efectivă a capitalului social, celelalte nefiind altceva decât conversii ale posturilor de pasiv fără a determina creșterea surselor de finanțare.

Bugetul investițiilor este instrumentul de previziune a alocărilor de capital în investiții fixe și circulante și a surselor previzibile de finanțare pe termen lung. Prin intermediul lui se pune în aplicare strategia financiară privind investițiile și structura capitalurilor întreprinderii.

Acest buget al investițiilor cuprinde atât date certe sau aproape certe, cât și date ipotetice. Astfel, investițiile de înlocuire sau modernizare sunt ușor de prevăzut în funcție de încheierea duratei de viață a activelor fixe. Rambursările de datorii sunt stabilite prin contractele de credit. De asemenea, se cunosc termenele de amortizare complete a activelor fixe, când acestea pot fi valorificate prin vânzare. Capitalul subscris și neapelat, încă, are date stabilite pentru a fi vărsat în perioada următoare. Profiturile previzionate se stabilesc prin celelalte bugete (ale exploatarei) și pot reprezenta date cu grad ridicat de certitudine.

Dimpotrivă, sumele privind investițiile strategice, împrumuturile noi, creșterile de capital sunt prevăzute ca date ipotetice, depinzând de decizii și circumstanțe atât ale întreprinderii însăși, cât și ale terților, din afara întreprinderii. Acestea privesc deciziile de diminuare a dividendelor viitoare, deciziile de temperare a creșterii nevoii de active curente nete.

Bugetul investițiilor este un document de gestiune internă, cu un rol deosebit de important în ceea ce privește echilibrul financiar structural dintre activele fizice și cele financiare, precum și raportul dintre sursele proprii și cele împrumutate.

Deci, în cazul în care operatorul de transport public obține credite bancare pe termen scurt sau lung, costul de acoperire a creditului și a dobânzilor va fi cuprins în



UNIUNEA EUROPEANĂ



calculul compensării ca o cheltuială eligibilă, care nu va schimba cu nimic formula de stabilire a profitului rezonabil.

În urma analizei situației actuale la nivelul municipiilor, în ceea ce privește modul de gestionare a serviciului de transport public local de persoane, cât și a discuțiilor purtate în urma întâlnirilor regionale, cu reprezentanți ai UAT-urilor și ai operatorilor de transport au rezultat o serie de propuneri pentru rezolvarea unor probleme specifice activității lor.

Problemele cu care se confruntă marea majoritate a operatorilor de transport persoane cât și autoritățile contractante în exercitarea serviciului de transport local de persoane sunt destul de evidente pentru preocuparea mai puțin intensă a factorilor decizionali în îmbunătățirea calitativă a acestui serviciu de utilitate publică. Pentru exemplificare vor fi enumerate problemele selectate din răspunsurile primite:

- parc circulant de vehicule cu un grad avansat de uzură în administrarea operatorului de transport din mun.: Arad, Reghin, Suceava, Tg. Jiu, Vaslui;
- stații pentru autobuze neamenajate, extinderea rețelei de transport public în zone rezidențiale noi, insuficiența mijloacelor de transport în mun.: Arad, Alexandria, Reghin, Sebes;
- dificultăți în recrutarea de personal calificat, în special conducători auto, mecanici, electricieni auto, specialiști IT, electroniști pentru operatorii din mun.: Brașov, Sibiu, Mediaș, Giurgiu, Cluj și București;
- scăderea numărului de călători în mun.: Câmpulung, Roman, Gherla, Aiud, Făgăraș, Mediaș și Focșani;
- lipsa unui sistem de validare a titlurilor de călătorie în mun. Vaslui și în cele în care Serviciul de transport local de persoane este efectuat de operatori de transport privat;
- necesitatea actualizării cadrului legal pentru a putea flexibiliza adaptarea la situațiile concrete a aditării contractelor;
- necesitatea reglementării mecanismelor de plată și rolul fiecărei părți în plata compensației, investițiilor între U.A.T.- A.D.I. și operatori, dat fiind statutul de ONG al asociațiilor cât și clarificarea spetelor privind TVA la compensația de serviciu.

Propunerile rezultate din răspunsurile centralizate și din discuțiile regionale au fost generate chiar de problemele enunțate, prin care autoritățile contractante cât și operatorii de transport public local de persoane speră să îmbunătățească cantitativ și calitativ acest serviciu de utilitate publică.



Pentru exemplificare au fost selectate câteva propuneri, preocupări de viitor:

- achiziționarea de vehicule de transport urban de călători ecologice: tramvaie, troleibuze, autobuze urbane euro 6, autobuze hibrid, autobuze electrice, minibuze electrice și stații de încărcare rapidă și lentă cu energie electrică;
- achiziția unui sistem de e-ticketing modern;
- realizarea de terminale intermodale;
- reabilitarea structurii de transport: liniile de tramvai, construirea de depouri și autobaze noi dotate cu tehnologie modernă;
- introducerea de trasee noi spre zonele industriale metropolitane;
- amenajări de benzi dedicate vehiculelor de transport public de călători;
- introducerea unui sistem de informare în timp real al călătorilor;
- înființarea serviciului de transport public de călători în mun. Aiud și Gherla;
- extinderea transportului de persoane în zonele metropolitane;
- constituirea de asociații de dezvoltare intercomunitare prin asocierea primăriilor municipale cu U.A.T-urile limitrofe.

7. Metodologia de stabilire/determinare a profitului rezonabil pentru prestarea serviciului de transport public

CAP. I. Scop și Domeniu de aplicare

ART. 1

Prezenta metodologie privind stabilirea nivelului profitului rezonabil pentru prestarea serviciului de transport public, denumită în continuare „Metodologia”, este elaborată în conformitate cu prevederile legilor în vigoare.

ART. 2

- (1) Prezenta Metodologie reglementează modul de determinare a nivelului profitului convenit operatorilor care furnizează serviciul de transport public.
- (2) Prezentei Metodologii trebuie să i se asigure un nivel rezonabil al profitului în conformitate cu reglementările naționale și comunitare în materia ajutorului de stat.

(3) Profitul determinat conform prezentei Metodologii trebuie să asigure atât viabilitatea economică a operatorilor, cât și obținerea celui mai scăzut cost al serviciului.

CAP. II. Definiții

ART. 3.

În sensul prezentei Metodologii, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

- a) Autorități de reglementare competente - Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice, denumită în continuare A.N.R.S.C.
- b) Activități specifice serviciului de transport public - activități de operare, mentenanță, întreținere și modernizare a serviciului de transport public;
- c) Risc - riscul asociat activității de prestare a serviciului de transport public poate fi general/sistematic sau specific
- d) Risc sistematic - riscul aferent realizării activității de prestare a serviciului de transport public care conține doar componentele de operare, mentenanță și întreținere. Riscul sistematic este acoperit de costurile generate de prestarea serviciului de transport public la care se adaugă o cotă de profit;
- e) Risc specific - riscul asociat activității de modernizare a serviciului de transport public, care nu este acoperit de prețul contractual.

CAP. III. Principii care stau la baza Metodologiei

ART. 4

Principiile care stau la baza prezentei metodologii sunt:

- a) nediscriminarea;
- b) tratamentul egal;
- c) transparența;
- d) proporționalitatea;

CAP. IV. Profitul rezonabil - dispoziții generale

ART. 5.

- (1) Prin profit rezonabil se înțelege rata rentabilității capitalului permanent de care ar avea nevoie o întreprindere tipică care analizează dacă să furnizeze sau nu serviciul de transport public pe întreaga durată de atribuire, ținând cont de nivelul de risc asumat.

- (2)

ART. 6.

- (1) Profitul rezonabil este determinat în funcție de valoarea contabilă a capitalului propriu pe care operatorul serviciului de transport public l-a alocat pentru achiziționarea imobilizărilor corporale și necorporale care trebuie să servească la furnizarea serviciului.
- (2) Dacă operatorul căruia i-a fost încredințată gestionarea serviciului de transport public prestează și alte servicii care nu se încadrează în domeniul de aplicare a serviciului de transport public, la determinarea profitului cuvenit pentru activitatea de gestiune a serviciului de transport public va fi avută în vedere valoarea capitalului propriu aferent acestei activități.
- (3) Profitul trebuie să includă și un posibil risc sau absența riscului asumat de către întreprindere în furnizarea serviciului de transport public, în mod particular, dacă acesta acordă drepturi exclusive sau speciale.
- (1) Operatorul are obligația de a evidenția în documentele contabile costurile și veniturile aferente activității de prestare a serviciului de transport public în mod distinct de orice activități pe care acesta le prestează.

CAP. V. Modalitatea de stabilire a profitului rezonabil

Art. 7.

- (1) În sensul prezentei metodologii, profitul rezonabil înseamnă rata rentabilității capitalului de care ar avea nevoie, pe întreaga perioadă de atribuire, o întreprindere obișnuită ce analizează dacă să furnizeze sau să nu furnizeze serviciul, ținând seama de nivelul de risc.
- (2) Rata de rentabilitate a capitalului reprezintă rata rentabilității interne obținută de întreprindere din capitalul pe care l-a investit, pe toată durata de valabilitate a actului de atribuire.

Art. 8.

În cazul în care prestarea serviciului de transport public nu este asociată unui risc comercial sau contractual substanțial, profitul rezonabil nu poate depăși nivelul ratei SWAP relevante corespunzătoare duratei și monedei prevăzute în actul de atribuire, la care se adaugă o primă de 100 de puncte procentuale (1%).

Prestarea serviciului de transport public nu este asociată unui risc comercial sau contractual substanțial atunci când sunt compensate integral ex post costurile operatorului.

Gestiunea serviciului de transport public nu este asociată unui risc substanțial atunci când delegarea gestiunii serviciului s-a făcut doar pentru componentele de operare, mentenanță și întreținere a serviciului. În acest caz, profitul rezonabil nu va avea o valoare mai mare decât cea stabilită potrivit alin. (1) de mai sus.

Art. 9.

În cazul în care prestarea serviciului de transport public este asociată unui risc comercial sau contractual substanțial specific, profitul rezonabil nu poate depăși nivelul corespunzător unei rate de rentabilitate a capitalului care este proporțională cu nivelul de risc.



UNIUNEA EUROPEANĂ



- (1) Prestarea serviciului de transport public este asociată unui risc comercial sau contractual în situația în care compensațiile sunt acordate sub forma plății unei sume forfetare fixe care să acopere costurile nete estimate și un profit rezonabil, iar operatorul își desfășoară activitatea într-un mediu concurențial.
- (2) Este prezumată existența riscului în cardul activității de gestiune a serviciului de transport public atunci când, prin contractual de delegare a gestiunii au fost prevăzute obligații privind efectuare de investiții privind modernizarea serviciului de transport public.

CAP. VI. Categoriile de risc

Art. 10

- (1) Managementul riscului presupune următoarele etape:
 - a) Identificarea riscului - se realizează prin întocmirea unei liste a riscurilor (matricea riscurilor);
 - b) Analiza riscului
 - c) Reacția la risc - cuprinde măsuri pentru diminuarea, eliminarea sau repartizarea riscului;
- (2) Analiza riscurilor va fi evidențiată în cadrul documentației de atribuire privind gestionarea serviciului.

Art. 11

Riscurile asociate cu gestiunea serviciului de transport public vor fi prevăzute într-o anexă separată.

CAP. VII. Verificarea, modificarea, ajustarea profitului rezonabil

Art. 12

- (1) În scopul evitării unei supracompensări, autoritatea contractantă verifică anual datele financiare ale operatorului și respectarea limitelor rezonabile ale profitului.





Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!

Titlul proiectului: Întărirea capacității administrative a Autorității Naționale de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice pentru reglementarea, autorizarea, evaluarea și monitorizarea serviciilor comunitare de utilități publice

Codul proiectului: 127462

Denumirea beneficiarului: Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice

Data publicării: iulie 2021

Conținutul acestui raport nu reprezintă în mod
obligatoriu poziția oficială a Uniunii Europene sau a Guvernului României.

