

**Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice
(A M R S P)**

**Sectiunea V
Raportul de monitorizare si evaluare a Serviciului Integrat de Transport
Public Local
(01.01.2015 – 31.12.2015)**

CUPRINS:

Capitolul 1	ÎNFIINȚAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 3
Capitolul 2	ORGANIZAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 4
	2.1. Infrastructura serviciului integrat de transport public local	Pag. 4
	2.2. Legislația specifică serviciului integrat de transport public local	Pag. 11
	2.3. Gestiunea serviciului integrat de transport public local	Pag. 16
	2.4. Finanțarea serviciului integrat de transport public local din Municipiul București	Pag. 16
	2.5. Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul București	Pag. 17
Capitolul 3	FUNCȚIONAREA SERVICIULUI INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 18
	3.1. Principii	Pag. 18
	3.2. Obiective	Pag. 18
	3.3. Realizarea Serviciului integrat de transport public local în Municipiul București	Pag. 18
Capitolul 4	ACTIVITATEA DE URMĂRIRE A APLICĂRII REGLEMENTĂRIILOR PRIVIND SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL DESFĂȘURATĂ DE AMRSP	Pag. 19
	4.1. Activitatea de reglementare	Pag. 19
	4.2. Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru serviciul integrat de transport public local în Municipiul București activitatea de reglementare	Pag. 25
Capitolul 5	IDENTIFICAREA ANUMITOR ASPECTE NEGATIVE LEGATE DE MODUL ÎN CARE SE DESFĂȘOARĂ SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ȘI SUPUNEREA ÎN DEZBATERE A ACESTORA CU RESPONSABILII ACTIVITĂȚII, ÎN VEDEREA GĂSIRII DE SOLUȚII, ȘI DE PROMOVARE A UNOR PROIECTE DE REGLEMENTARE CARE SĂ PERMITĂ O ÎMBUNĂTĂȚIRE A CALITĂȚII SERVICIULUI	Pag. 44
	5.1. Siguranța în exploatare a mijloacelor de transport	Pag. 44
	5.2. Infrastructura serviciului de transport	Pag. 45
	5.2.1. Calea de rulare	Pag. 45
	5.2.2. Rețele electrice și substații energetice	Pag. 45
	5.2.3. Mentenanța serviciului	Pag. 46
	5.2.4. Exploatarea comercială	Pag. 47
Capitolul 6	STAREA ACTUALĂ A SISTEMULUI ȘI A SERVICIULUI	Pag. 49
Capitolul 7	CONCLUZII AMRSP	Pag. 56
Capitolul 8	SERVICIUL INTEGRAT DE TRANSPORT PERSOANE ÎN REGIM DE TAXI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI	Pag. 96
	8.1. Organizarea Serviciului Integrat de Transport Persoane în Regim de Taxi	Pag. 96
	8.1.1. Prezentarea serviciului integrat de persoane în regim de taxi	Pag. 96
	8.1.2. Legislația specifică serviciului integrat de persoane în regim de taxi	Pag. 96
	8.1.3. Autorități de reglementare a serviciului integrat de transport persoane în regim de taxi	Pag. 99
	8.2. ACTIVITATEA DE MONITORIZARE	Pag. 100
	8.2.1. Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru serviciul integrat de transport persoane în regim de taxi	Pag. 100
	8.3. STAREA ACTUALĂ A SERVICIULUI	Pag. 104
	8.4. CONCLUZII AMRSP	Pag. 107

Capitolul 1

Înființarea Serviciului Integrat de Transport Public Local în Municipiul București

Serviciul de transport public local al Municipiului București face parte din sfera serviciilor comunitare de utilități publice și se desfășoară sub controlul și conducerea Administrației Publice Locale.

Serviciul de Transport Public Local se organizează pentru satisfacerea nevoilor populației, ale instituțiilor publice și ale agenților economici de pe teritoriul Municipiului București.

Organizarea, funcționarea și exploatarea serviciului de transport public local se fac în condițiile prevăzute de Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare, cât și legii specifice, Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare.

Transportul public local de persoane se desfășoară în forma organizată în Municipiul București încă din anul 1909, când s-a înființat Societatea de Tramvaie București.

După anul 1949, numele societății este schimbat în "Întreprinderea de Transport București" (ITB) și se înființează prima linie de troleibuz.

În anul 1990, se constituie Regia Autonomă de Transport București – RA, pe baza Deciziei Primăriei Municipiului București nr. 1179/10.12.1990, prin reorganizarea Întreprinderii de Transport București.

În prezent, acest statut juridic este același, deși de-a lungul timpului au apărut modificări legislative și anume:

- OUG nr. 30/2007 privind reorganizarea regiilor autonome, cu modificările ulterioare;
- Legea nr. 207/1997 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 30/1997 privind reorganizarea regiilor autonome;
- Regulamentul (C.E.) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului.

Capitolul 2

Organizarea Serviciului Integrat de Transport Public Local în Municipiul București

2.1 Infrastructura serviciului integrat de transport public local

Serviciul de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport, formează Sistemul de Transport Public Local. Infrastructura Serviciului Public de Transport Local este asigurată de:

Cale de rulare pentru tramvaie și piese cale		
Linii tramvai		Lungimi linii
din care:	în rețeaua stradală	274.370 kmcs
	în incinta depourilor	33.697 kmcs
	echivalent piese cale	19.86783 kmcs
Piese cale		1120 buc
din care:	în rețeaua stradală	637 buc
	în depouri	483 buc
Instalații automatizare și semaforizare		
Macazuri automate		257 buc
din care:	în rețeaua stradală	150 buc
	în depouri	107 buc
Macazuri manuale în 4 depouri modernizate		122 buc
Rezistențe de încălzire macazuri		1020 buc
Ungătoare automate		194 buc
Refugii pietonale și mobilier stradal aferent, inclusiv gardurile de protecție		
Refugii pietonale		437buc
Adăposturi pentru călători		26 7buc
Garduri protecție		36.54km
din care:	montate pe refugii	16.42 km
	de delimitare a zonei proprii	15.22 km
	între liniile de tramvai	4.9 km
Indicatoare de stații		2256 buc

Lungimi linii					
		ITB	CF	OR	Total
b1	mcd=mcs	35941	2600	29591	68132
	mcs	2039		1413	3452
	total mcs baza 1	37979	2600	31004	71584
b2	mcd=mcs	27638	23181	7909	58728
	mcs	2724	0	483	3207
	total mcs baza 2	30362	23181	8392	61935
b3	mcd=mcs	18247	37129	6025	61401
	mcs	2660		43	2703
	total mcs baza 3	20907	37129	6068	64104
b4	mcd=mcs	28124	16200	22541	66864
	mcs	7937	226	1719	9882
	total mcs baza 4	36061	16426	24260	76747

b1	baza 1
b2	baza 2
b3	baza 3
b4	baza 4
mcd	metri cale dublă
mcs	metri cale scurtă
ITB	Întreprinderea Transport București
CF	Cale ferată
OR	Oțelul Roșu

(i) Rețeaua mijloacelor de transport în comun din Municipiul București este prezentată astfel:

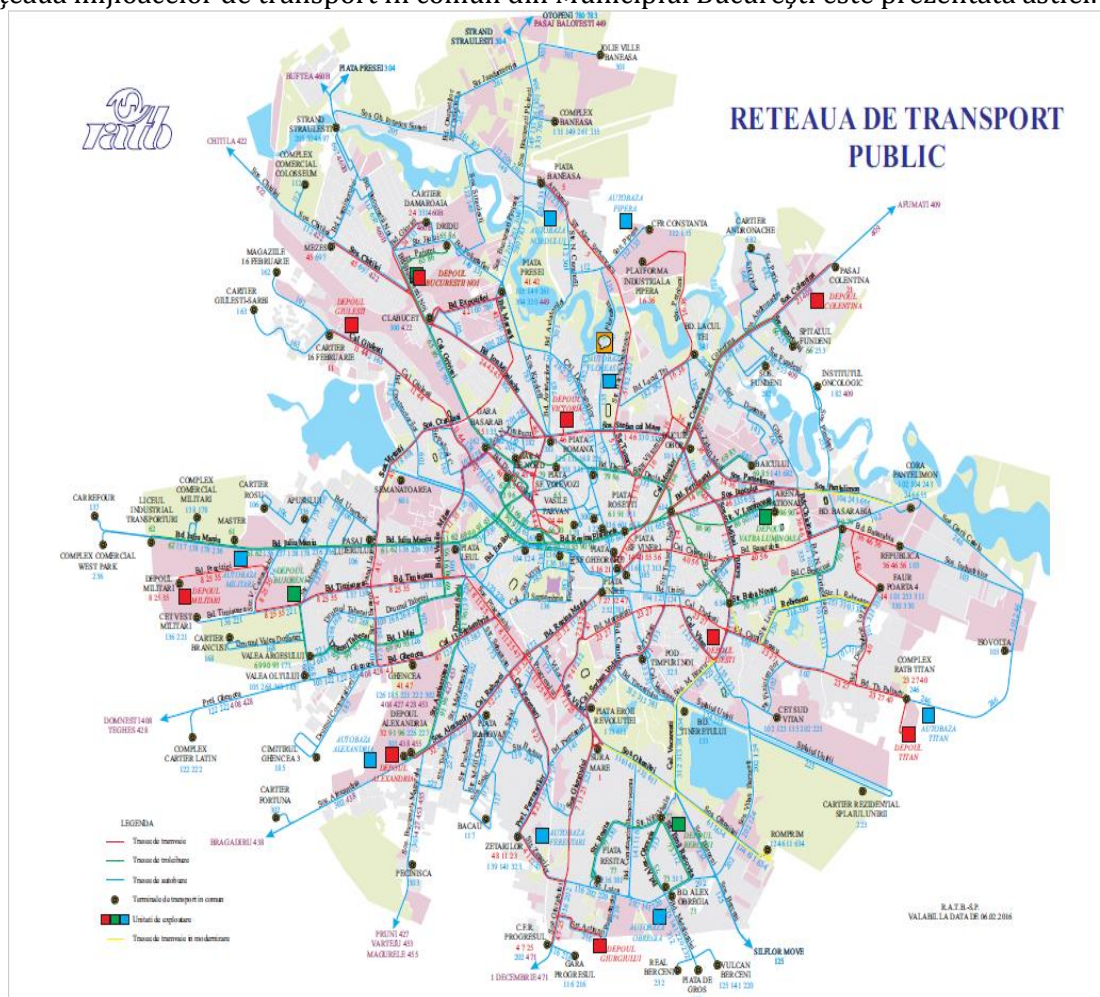


Figura 1 – Harta generală a rețelei mijloacelor de transport în comun din Municipiul București

(ii) Construcții, instalații și echipamente specifice pentru întreținerea, repararea și parcare mijloacelor de transport, precum: depouri, autobaze, garaje, ateliere, stații de spălare și igienizare. În cadrul R.A.T.B. funcționează **20 unități de exploatare și întreținere vehicule** care asigură mentenanța după cum urmează:

Autobaze:

Nr. crt.	Denumire autobază	Adresa
1	Obregia	Bd. Alexandru Obregia nr. 2- 10, sector 4;
2.	Nordului	Str. Căpriorilor nr. 2-4, sector 1;
3.	Pipera	Șos. Pipera nr. 55, sector 2;
4.	Militari	Bd. Preciziei nr. 2-4, sector 6;
5.	Alexandria	Șos. Alexandria nr. 150, sector 5;
6.	Floreasca	Str. Donizetti nr. 8-10, sector 2;
7.	Ferentari	Str. Iacob Andrei nr. 30, sector 5;
8.	Titan	Bd. Theodor Pallady nr. 64, sector 5;

Depouri tramvaie:

Nr. crt.	Denumire depou tramvaie	Adresa
1.	Giurgiului	Str. Acțiunii nr. 52, sector 4;
2.	Alexandria	Șos. Alexandria nr. 150-152, sector 5;
3.	Militari	Bd. Preciziei 19-21, sector 6;
4.	Victoria	Str. Mexic nr. 19, sector 1;
5.	Colentina	Șos. Colentina nr. 278, sector 2;
6.	Titan	Bd. Theodor Pallady nr. 64, sector 3;
7.	Giulești	Calea Giulești nr. 250, sector 6;

Depouri troleibuze:

Nr. crt.	Denumire depou troleibuze	Adresa
1.	Bujoreni	Bd. Timișoara nr. 62, sector 6;
2.	Berceni	Str. Emil Racoviță nr. 7, sector 4;
3.	Vatra Luminoasă	Str. Tony Bulandra nr. 2, sector 2;

Depou comun de tramvaie și troleibuze:

Nr. crt.	Denumire depou comun (tramvaie - troleibuze)	Adresa
1.	Bucureștii Noi	Bd. Bucureștii Noi nr. 42, sector 1.

Stații pentru Inspecții Tehnice Periodice (ITP)

-	Stația ITP Titulescu, B0041 cu sediul în Bd. N. Titulescu nr. 177
-	Stația ITP Berceni, B0194 cu sediul în Str. Nițu Vasile nr. 5-7
-	Stația ITP Titan, B0042 cu sediul în Bd. Th. Palady nr. 64
-	Stația ITP Ferentari, B0044 cu sediul în Str. Iacob Andrei nr. 30
-	Stația ITP Pipera, B0420 cu sediul în Șos. Pipera nr. 55
-	Stația ITP Militari, B0416 cu sediul în Bd. Preciziei nr. 4-6

Obiectul de activitate la stațiile ITP: Activitate tehnică, metrologică, de achiziții piese și materiale la nivelul întregii unități, precum și de coordonare și control a activității ITP, executare de inspecții tehnice periodice și inspecții finale pentru întregul parc al operatorului, precum și inspecții tehnice periodice pentru terți, întocmire proceduri, activitatea de casări, de reautorizare stații ITP.

Uzina de Reparații

Mentenanța întregului parc activ de tramvaie care participă la realizarea programului de transport este asigurată de **Uzina de Reparații**, unitate integrată în procesul de producție, care asigură repararea întregului parc de tramvaie și troleibuze aflat în exploatarea R.A.T.B.. Împreună cu subunitățile de exploatare, asigură funcționarea optimă în condiții de siguranță și securitate a Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului București.

Uzina de Reparații dispune de o infrastructură ce-i permite să abordeze reparația tuturor vagoanelor de tramvai din parcul D.T.E. (Divizia Transport Electric), dar și a vehiculelor din parcul D.T.A. (Divizia Transport Autobuze) fiind o componentă a Regiei și dispunând de un serviciu de proiectare propriu, Uzina de Reparații și-a adaptat în permanență soluțiile specificului condițiilor de transport în comun și a infrastructurii din București, fiind astfel organizată încât să facă față diversității de vehicule și agregate aflate în dotarea R.A.T.B.

Reparațiile ce se execută sunt, de regulă, reparații planificate și de amploare mai mare care nu pot fi realizate în depouri și autobaze, și care se execută pe baza documentației de execuție a vagoanelor de tramvai din parcul R.A.T.B., care au fost fabricate sau reparate la Uzina de Reparații. Fiind parte integrantă a R.A.T.B., Uzina de Reparații execută lucrările comandate de unitățile de exploatare.

Uzina de Reparații are capacitatea la această dată (pe lângă activitatea de mentenanță), prin linia de fabricație creată în regie proprie, să producă tramvaiele marca Bucur Low Floor cu platforma coborâtă. Totodată uzina asigură:

⇒ modernizarea de tramvaie la standardele actuale

⇒ executarea reparațiilor agregatelor, vehiculelor de transport în comun și a celor utilitare

⇒ confecționarea și repararea pieselor de schimb și subansamblelor

(iii) Dispecerate și dotări speciale de urmărire și coordonare în trafic a vehiculelor de transport, de intervenție și de depanare;

(iv) Echipamente, mijloace specifice de transport, cabluri și elemente de susținere, în cazul transportului pe cablu;

(v) Rețele electrice de contact pentru tramvaie, troleibuze;

Rețeaua de contact este formată din:

⇒ rețea electrică aeriană (firul de contact) montată deasupra caii de rulare

⇒ echipament de suspensie, format din console, sarme și cabluri dispuse transversal sau longitudinal fata de calea de rulare

⇒ suport, care pot fi stalpi, ziduri sau alte elemente de prindere

Lungimea rețelei:

-	Tramvai	353,225 kmcs
-	Troleibuz	144,152 kmcs

Echipament:

-	Izolatori tramvai	546 buc
-	Izolatori troleibuz	346 buc

(vi) Sistemul energetic de alimentare a rețelelor de contact electrice dispune de 38 de stații de transformare și redresare, sisteme de conectare, racorduri de alimentare aferente rețelelor de contact. Puterea instalată a întregului sistem de alimentare cu energie electrică este de 140,239 Mw din care 137,2 Mw pentru tracțiune și 3,039 Mw pentru iluminat și forță. Pentru a asigura energia electrică necesară acționării tramvaielor și troleibuzelor, rețeaua de contact este susținută de un număr de 15.283 stâlpi de beton și metal.

(vii) Amenajări stradale, precum: stații de îmbarcare - debarcare, centre de eliberare și de vânzare a titlurilor de călătorie.

Îmbarcarea și debarcarea călătorilor din mijloacele de transport este asigurată în cele 2117 stații de oprire, din care 220 comune (autobuz, troleibuz). Pentru traseele preorășenești sunt amplasate 213 stații de oprire.

Pentru emiterea titlurilor de călătorie rețeaua de difuzare dispune de 97 centre de emisie/reîncărcare în municipiul București și 2 în județul Ilfov, iar pentru reîncărcarea cardurilor R.A.T.B. dispune de o rețea de 128 centre în municipiul București și 4 în județul Ilfov.

Mijloace de transport care asigură prestația serviciului:

1. Parcul inventar de vehicule = 1927, din care:	
a) tramvaie	483
b) troleibuze	297
c) autobuze	1147
2. Lungime rețea = 623 (km cale dublă), din care:	
a) tramvaie	143
b) troleibuze	76
c) autobuze	390
d) linii urbane	335
e) linii preorășenești	76
3. Lungime trasee = 1196 (km cale dublă), din care :	
a) tramvaie	241
b) troleibuze	148
c) autobuze	807
d) linii preorășenești	120
4. Număr stații de oprire = 2117, din care:	
a) linii preorășenești	220
b) stații comune (troleibuz și autobuz)	213

Repartiție parc tramvai pe mărci și unități de exploatare :

VAGOANE CĂLĂTORI														
	SC	V3AM-CA	V3ACHPPC	V3AM 2s	V3APPC	V3AM	V2ST	V2AT	T4R	BUCURLF	BUCURLF CA	VTM*	TOTAL	Din care pentru casare
<i>Victoria</i>				14		29						2	45	
<i>Bucureștii Noi</i>					2	51						1	54	
<i>Dudești</i>			9			8				5	10	3	45	
<i>Alexandria</i>		3	27			41						1	72	
<i>Colentina</i>		1				70							71	
<i>Militari</i>	1 (T4R)						2	9	79				91	1
<i>Giurgiu</i>					2	39						1	42	
<i>Titan</i>	4 (V3AM)					59						2	65	
TOTAL	5	4	36	14	4	297	2	9	79	5	10	10	485	1

VAGOANE UTILITARE					
	REM+platforma	Vagon serv.	Pl. perie	Turb.	Vagon epoca+muzeu
<i>Victoria</i>	0	0	5	0	1
<i>Bucureștii Noi</i>	1	1	4		
<i>Dudești</i>	2	1	3		4
<i>Alexandria</i>	2	1	4	1	
<i>Colentina</i>		2	5		
<i>Militari</i>		2	4		
<i>Giurgiu</i>		1	4		
<i>Titan</i>	2	1	4	1	
TOTAL	7	9	33	2	5

Repartiție parc troleibuze pe mărci și unități de exploatare

TROLEIBUZE							
	SC		ROCAR		ASTRA		Din care pentru casare + Muzeu
	ASTRA IKARUS	IRISBUS	412 E	812 E	IKARUS	IRISBUS	
<i>Bucureștii Noi</i>					44		5
<i>Vatra Luminoasă</i>					54	50	14
<i>Berceni</i>	1				43		2
<i>Bujoreni</i>	1	1	1	1	52	49	0
TOTAL	2	1	1	1	193	99	21

AUTOBUZE		
Tip	Marca	Parc inventar
Autobuze scoase din circulație	ROCAR U412	79
	ROCAR U812	1
	DAF SB 220	60
	DAF LPG	2
	IK – 206.50	2
	Iveco	3
Parc disponibil autobuze Mercedes	Mercedes Euro 3	500
	Mercedes Euro 4	500
TOTAL INVENTAR		1147

Repartiție parc autobuze pe unități de exploatare

Tip parc disponibil	Floreasca	Ferentari	Nordului	Alexandria	Militari	Titan	Pipera	Obregia	Total
<i>Mercedes Euro 3</i>	40	81	49	74	69	84	72	31	500
<i>Mercedes Euro 4</i>	51	89	53	67	53	93	65	29	500
<i>Disponibil pentru traseu*</i>	91	170	102	141	122	175	137	60	998

* în parcul disponibil pentru traseu nu sunt luate în calcul 2 autobuze care sunt utilizate exclusiv de Biroul Formare Profesională în activitatea de formare/specializare conducători autobuz pentru transport public urban – "școală" categoria "D"

2.2 Legislația specifică serviciului integrat de transport public local

- **Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei nr. 96/26/CE a Consiliului**

Regulamentul reglementează accesul la ocupația de operator de transport rutier și respectarea acesteia.

Acesta se aplică tuturor întreprinderilor stabilite pe teritoriul Comunității care exercită ocupația de operatori de transport rutier sau care intenționează să exercite ocupația de operatori de transport rutier. Trimiterile la întreprinderile care exercită ocupația de operatori de transport rutier, după caz, se consideră că includ referirile la întreprinderile care intenționează să se angajeze într-o astfel de ocupație.

Art. 2, alin. (2) prevede că: „*ocupația de operator de transport rutier de persoane*” înseamnă *activitatea oricărei întreprinderi care efectuează, cu ajutorul unor autovehicule construite și echipate astfel încât să fie potrivite pentru transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și destinate acestui scop, servicii de transport de persoane pentru public sau pentru anumite categorii de utilizatori, contra cost, plătite de către persoana transportată sau de către organizatorul transportului.*”

Regulamentul a urmărit clarificarea și simplificarea dispozițiilor legale în materia accesului la profesia de operator de transport rutier. Cu toate acestea, acest regulament nu se aplică serviciilor de transport rutier de călători efectuat exclusiv în scopuri necomerciale sau în regim gratuit, și nici întreprinderilor care exercită activitatea de operator de transport rutier exclusiv cu ajutorul unor autovehicule care nu depășesc 40 km/h.

În plus, Regulamentul prevede că în statele membre pot fi exceptați operatorii de transport rutier care efectuează exclusiv operațiuni de transport național cu un impact minor asupra pieței transporturilor, dată fiind natura mărfurilor transportate sau distanța scurtă parcursă.

- **Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața internațională transportului rutier internațional de mărfuri**

Acest regulament privind normele comune de acces pe piața transportului rutier internațional de mărfuri are drept obiectiv favorizarea concurenței loiale prin sporirea gradului de comparabilitate, coerență și aplicabilitate a acestor norme. Regulamentul încurajează, de asemenea, optimizarea încărcăturii vehiculelor în cursele internaționale în scopul de a contribui la reducerea impactului transportului asupra mediului.

Regulamentul stabilește normele privind accesul la piața de transport internațional de mărfuri și consolidează, unifică și modifică substanțial legislația comunitară în vigoare în prezent prin stabilirea unei definiții simple, clare și aplicabile pentru cabotaj.

De asemenea, regulamentul simplifică formatul standardizat pentru licența comunitară, copiile conforme și atestatul de conducător auto. Acesta reglementează, în special, perioadele de valabilitate a licenței comunitare și verificarea respectării conformității acestora și stabilește o listă de elemente de securitate în vederea evitării manipularii și falsificării acestor documente. În plus, regulamentul consolidează dispozițiile legale în vigoare privind schimbul de informații și asistența reciprocă dintre statele membre, precum și în ceea ce privește sancțiunile, și anume sancționarea de către statul membru de stabilire și de către statul membru gazdă a încălcărilor comise de un transportator. De asemenea, aceasta impune statelor membre să înscrie în registrele lor naționale ale întreprinderilor de transport rutier toate încălcările grave comise de transportatorii rutieri ai acestora, care au determinat impunerea unei sancțiuni. Regulamentul introduce totodată obligația Comisiei de a evalua, într-un raport publicat la sfârșitul anului 2013, dacă progresul în armonizarea anumitor norme (și anume cele privind punerea în aplicare și privind taxele de utilizare a infrastructurii rutiere) va permite o deschidere mai mare a piețelor de transport național, inclusiv a cabotajului.

- **Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006**

Acest regulament a fost inițiat ca propunere de către Comisia Europeană ca urmare a „Concluziilor privind contribuția sectorului transporturilor la strategia de la Lisabona”, adoptate de Consiliul

European din primăvara anului 2007, în vederea revizuirii cadrului legislativ existent privind accesul la ocupația de operator de transport și accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și pentru a garanta, printre altele, că sarcinile administrative sunt adecvate și proporționale. În ansamblu, aceste noi propuneri au drept obiectiv modernizarea, înlocuirea și unificarea dispozițiilor care reglementează activitatea operatorilor de transport rutier de persoane, precum și accesul la piața de transport cu autocarul și autobuzul.

Acest regulament privind normele comune pentru accesul la piața serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul înlocuiește două regulamente aplicabile în prezent, respectiv *Regulamentul nr. 684/92 privind normele comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul* și *Regulamentul nr. 12/98 de stabilire a condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot efectua servicii de transport rutier național de persoane într-un stat membru*. Obiectivul principal al acestuia este de a simplifica procedura de autorizare pentru serviciile regulate de transport internațional de persoane în vederea realizării unei mai bune armonizări și pentru a promova concurența loială în cadrul pieței interne.

Astfel, acest regulament instituie un cadru coerent pentru transportul internațional de persoane cu autocarul și autobuzul în întreaga Comunitate. Totodată, acesta prevede o procedură mai simplă și mai rapidă de autorizare a serviciilor regulate de transport internațional. În plus, sunt simplificate și standardizate formatul licenței comunitare și al copiilor conforme pentru a reduce povara administrativă și întârzierile, în special în timpul controalelor rutiere.

- **Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului**

Scopul prezentului Regulament este acela de a defini modul în care, în conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general care sunt, printre altele, mai numeroase, mai sigure, de calitate mai bună sau au costuri mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței. În acest scop, prezentul Regulament stabilește condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public. Regulamentul se aplică exploatării naționale și internaționale a serviciilor publice de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și de transport rutier, cu excepția serviciilor exploatate în principal pentru interesul lor istoric sau turistic.

- **Legea nr. 51 / 2006 a serviciilor comunitare de utilitati publice**

Aceasta lege stabilește cadrul juridic și instituțional unitar, obiectivele, competențele, atribuțiile și instrumentele specifice necesare înființării, organizării, gestionării, finanțării, exploatării, monitorizării și controlului furnizării/prestării reglementate a serviciilor comunitare de utilitati publice.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 51 / 2006, serviciile comunitare de utilitati publice (servicii de utilitati publice) sunt definite ca totalitatea activitatilor reglementate prin aceasta lege 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
- ⇒ producția, transportul, distribuția și furnizarea de energie termică în sistem centralizat
- ⇒ salubritatea localităților
- ⇒ iluminatul public
- ⇒ administrarea domeniului public și privat al unităților administrativ-teritoriale, precum și altele
- ⇒ transportul public local

Prevederile acestei legi se aplică serviciilor comunitare de utilitati publice, înființate, organizate și furnizate/prestate la nivelul comunelor, orașelor, municipiilor, județelor, Municipiului București și, după caz, în condițiile legii, la nivelul subdiviziunilor administrativ-teritoriale ale municipiilor sau la

nivelul asociatiilor de dezvoltare intercomunitara, sub conducerea, coordonarea, controlul si responsabilitatea autorităților administratiei publice locale, dacă prin legi speciale nu s-a stabilit altfel. In termen de un an de la data intrarii in vigoare a acestei legi, autoritatile administratiei publice locale trebuie sa procedeze la reorganizarea serviciilor de utilități publice, in conformitate cu modalitatile de gestiune prevăzute la art. 23 alin. (2), conform caruia *“Gestiunea serviciilor de utilitati publice se organizeaza si se realizeaza in urmatoarele modalitati:*

- *gestiune directa*
- *gestiune delegata”*

“Constituie contraventie in domeniul serviciilor de utilitati publice si se sancționeaza cu amenda de la 30.000 lei la 50.000 lei urmatoarele fapte: e) delegarea gestiunii serviciilor de utilitati publice fără respectarea prevederilor prezentei legi și a legislatiei specifice fiecărui serviciu”.

- Legea nr. 92/2007 a serviciului de transport public local

Acest act normativ are ca obiect stabilirea cadrului juridic unitar privind infiintarea, organizarea, gestionarea si controlul functionarii serviciului public de transport public local.

Conform prevederilor **Legii nr. 92 / 2007:**

(i) serviciul public de transport public local cuprinde urmatoarele activitati:

- ⇒ *Transport prin curse regulate*
- ⇒ *Transport prin curse regulate speciale*
- ⇒ *Transport cu autoturisme in regim de taxi*
- ⇒ *Transport cu autoturisme in regim de inchiriere*

(ii) Serviciul de transport public local se organizeaza si functioneaza pe baza urmatoarelor principii:

- ⇒ *promovarea concurentei intre operatorii de transport*
- ⇒ *garantarea accesului egal si nediscriminatoriu al operatorilor de transport la piata transportului public local*
- ⇒ *garantarea respectarii drepturilor si intereselor utilizatorilor*
- ⇒ *rezolvarea problemelor de ordin economic, social si de mediu al localitatilor*
- ⇒ *administrarea eficienta al bunurilor apartinand unitatilor administrativ-teritoriala*
- ⇒ *utilizarea eficienta a fondurilor publice*
- ⇒ *deplasarea in conditii de siguranta si de confort al persoanelor transportate*
- ⇒ *asigurarea executarii unui transport suportabil in ceea ce priveste tariful de transport*
- ⇒ *recuperarea integrala a costurilor de exploatare prin tarife si taxe*
- ⇒ *satisfacerea cu prioritate al nevoilor de deplasare a populatiei, ale personalului institutiilor publice si operatorilor economici prin servicii de calitate*
- ⇒ *dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente*
- ⇒ *consultarea asociatiilor reprezentative a operatorului de transport si utilizatorilor in vederea stabilirii politicilor si strategiilor locale privind transportul public local*

(iii) Autoritatea deliberativa a autoritatii publice locale poate elabora si aproba strategiile locale cu privire la dezvoltarea si funcționarea pe termen mediu si lung a serviciului de transport public local, tinand seama de prevederile legislatiei in vigoare, de documentatiile de urbanism, amenajarea teritoriului si protectia mediului, precum si de programele de dezvoltare economico-socială a autoritatii publice locale.

Serviciul de transport public local se desfasoara cu respectarea urmatoarelor obiective:

- ⇒ *asigurarea finantarii necesare dezvoltarii componentelor sistenului de transport public local*
- ⇒ *infiintarea de compartimente si servicii de specialitate pentru transport public local*
- ⇒ *informarea si consultarea periodica a populatiei asupra politicilor de dezvoltare durabila din domeniu serviciului de transport public local*
- ⇒ *acordarea unor facilitati de transport anumitor categorii de persoane*
- ⇒ *corelarea capacitatii mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de calatori existente*
- ⇒ *asigurarea continuitatii serviciilor de transport*

(iv) Autoritatea deliberativa a autoritatii publice locale au competente exclusive in ceea ce priveste infiintarea, organizarea, gestionarea si coordonarea serviciului de transport public local a localitatilor, avand urmatoarele atributii in domeniu:

- ⇒ *stabilirea programelor de reabilitare, extindere și modernizare a infrastructurii existente*

- ⇒ *coordonarea proiectării și executiei lucrărilor de investiții, în scopul realizării acestora într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a localităților, de urbanism, amenajare a teritoriului și de mediu*
- ⇒ *elaborarea și aprobarea studiilor de fezabilitate privind reabilitarea, extinderea și modernizarea sistemelor de salubritate, cu respectarea cerințelor impuse de legislația privind protecția mediului în vigoare*
- ⇒ *participarea la constituirea unei asociații de dezvoltare intercomunitară, în vederea realizării unor investiții de interes comun din infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului de transport public local, care se realizează în conformitate cu Legea nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare*
- ⇒ *delegarea gestiunii serviciului de transport public local pe criterii de transparență, competitivitate și eficiență, precum și exercitarea atribuțiilor de administrare asupra bunurilor aparținând patrimoniului public sau privat al unităților administrativ-teritoriale aferente infrastructurii serviciului*
- ⇒ *contractarea sau garantarea împrumuturilor pentru finanțarea programelor de investiții din infrastructura aferentă serviciului de transport public local, pentru extinderi, dezvoltări de capacități, reabilitări și modernizări*
- ⇒ *elaborarea și aprobarea caietelor de sarcini și a regulamentelor serviciului, pe baza caietului de sarcini-cadru și a regulamentului-cadru al serviciului de transport public local, elaborate de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice*
- ⇒ *stabilirea și aprobarea indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local, după dezbaterile publice a acestora*
- ⇒ *stabilirea taxelor speciale și aprobarea tarifelor pentru servicii de salubritate, cu respectarea reglementărilor în vigoare*
- ⇒ *stabilirea, ajustarea ori modificarea tarifelor propuse de operator în conformitate cu normele metodologice elaborate și aprobate de A.N.R.S.C.*
- ⇒ *medierea conflictelor contractuale dintre utilizatori și operatorul serviciului de transport public local, la cererea oricăreia dintre părți*
- ⇒ *sanționarea operatorului, în cazul în care acesta nu operează la parametrii de eficiență și calitate la care s-a obligat ori nu respectă indicatorii de performanță ai serviciului de transport public local*
- ⇒ *monitorizarea și exercitarea controlului cu privire la furnizarea/prestarea serviciului de transport public local*

(v) Gestiunea serviciului de transport public local se realizează în condițiile Legii nr. 51/2006, prin următoarele modalități:

- ⇒ *gestiune directă*
- ⇒ *gestiune delegată*

- Alegerea modalității de gestiune a serviciului de transport public local se face prin hotărâri a autorității deliberative a autorității publice locale sau ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, după caz, în conformitate cu strategiile și programele de transport public local adoptate la nivelul Municipiului București, precum și în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare.

- Indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, activitățile specifice serviciului de transport public local se organizează și se desfășoară pe baza unui regulament al serviciului și a unui caiet de sarcini, aprobate prin hotărâri a autorității deliberative a autorității publice locale sau ale asociației de dezvoltare intercomunitară, după caz, întocmite în conformitate cu regulamentul-cadru al serviciului de transport public local și caietul de sarcini-cadru, elaborate și aprobate de Ministerul Transporturilor, prin Ordin al ministrului acestuia.

- Operatorul trebuie să presteze serviciul de transport public local cu respectarea principiilor universalității, accesibilității, continuității și egalității de tratament între utilizatori.

- Operatorul are obligația să furnizeze, atât autorității publice locale, cât și Ministerului Transporturilor, toate informațiile de interes public solicitate și să asigure accesul la informațiile necesare, în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului de transport public local, în conformitate cu prevederile regulamentului serviciului de transport public local.

- Operatorul se obligă să pună în aplicare metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale prevăzute de normele legale în vigoare privind achizițiile publice, și să asigure totodată respectarea cerințelor specifice din legislația privind protecția mediului.

- Ordonanta Guvernului Romaniei nr. 27/2007 privind transporturile rutiere

Constituie cadrul general pentru organizarea si efectuarea transporturilor rutiere de marfuri si persoane pe teritoriul Romaniei, precum si a activitatilor conexe acestora, in conditii de siguranta si calitate, cu respectarea principiilor liberei concurente, garantarea accesului liber si nediscriminatoriu la piata transportului rutier, protectia mediului inconjurator, a drepturilor si intereselor legitime ale persoanelor fizice si juridice si pentru satisfacerea necesitatilor economiei nationale si a nevoilor de aparare a tarii.

- Ordinul A.N.R.S.C. nr. 272/2007 privind aprobarea Normelor metodologice de stabilire, ajustare si modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane

Prin acest act normativ se reglementeaza modul de determinare a tarifelor pentru activitatile specifice serviciului de transport public local in Municipiul Bucuresti, prestate de operatori.

- Tarifele pentru activitatile specifice serviciului de transport public local se fundamenteaza pe baza cheltuielilor de productie, exploatare, a cheltuielilor de intretinere si reparatii, a amortismentelor aferente capitalului imobilizat in active corporale si necorporale, a costurilor de protectie a mediului, a costurilor de sanatate si securitatea in munca, a cheltuielilor financiare si includ o cota pentru crearea surselor de dezvoltare si modernizare a sistemelor de utilitati publice, precum si o cota de profit.

- Tarifele pentru activitatile specifice serviciului de transport public local in Municipiul Bucuresti se stabilesc, se modifica sau se ajusteaza pe baza solicitarilor operatorilor, in conformitate cu prevederile elaborate si aprobate de autoritatea de publica locala.

Tarifele pentru aceste activitati pot fi modificate in urmatoarele conditii:

⇒ datorita cresterii preturilor de consum: energie, carburanti si alte cheltuieli de exploatare

- Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 972/2007 privind aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local si a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local

(i) Regulamentul-Cadru stabileste cadrul juridic unitar privind efectuarea serviciilor de transport public local, cu exceptia transportului public pe caile navigabile interioare, a transportului in regim de taxi si in regim de inchiriere si a transportului cu metroul, definand modalitatile si conditiile – cadru ce trebuie indeplinite pentru efectuarea serviciului, indicatorii de performanta, conditiile tehnice, precum si raporturile dintre operatorii de transport rutier/transportatorii autorizati si utilizatorii serviciilor.

Prevederile acestui regulament-cadru se aplica la:

⇒ servicii de transport public local de persoane prin:

- curse regulate efectuat cu autobuze, troleibuze si tramvaie

- curse regulate speciale

⇒ servicii de transport public local de marfuri in regim contractual

⇒ servicii de transport public local de marfuri efectuat cu tractoare cu remorci

⇒ servicii de transport public local efectuat cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare

Operatorii serviciului de transport public local, indiferent de forma de proprietate si de modul in care este organizata gestiunea serviciului de transport public local in cadrul autoritatii publice locale, se vor conforma prevederilor regulamentului-cadru.

Conditii tehnice si indicatorii de performanta prevazuti in regulamentul-cadru au caracter minimal.

Consiliile locale, Consiliile judetene, Asociatia de Dezvoltare Intercomunitară si Consiliul General al Municipiului Bucuresti, dupa caz, pot aproba si alti indicatori de performanta sau conditii tehnice pentru serviciul de transport public local, pe baza unor studii de specialitate, dupa dezbaterile publice a acestora.

Autoritatile administratiei publice locale si Asociatia de Dezvoltare Intercomunitara, dupa caz, in coordonarea carora functioneaza serviciile de transport public local, stabilesc si aproba strategia de dezvoltare a acestora.

(ii) Caietul de sarcini al serviciului de transport public local a fost intocmit in concordanta cu necesitatile obiective ale Autoritatii Publice Locale si cu respectarea in totalitate a regulilor de baza prevazute in caietul de sarcini-cadru si Regulamentul pentru efectuarea serviciului de transport public local deja elaborat.

Continutul caietului de sarcini cuprinde activitatile si conditiile tehnice specifice activitatii serviciului de transport public local, precum si un set de formulare obligatorii, la care au mai fost adaugate si alte formulare necesare pentru efectuarea corespunzatoare a serviciului.

În caietul de sarcini elaborat au fost incluse o serie de cerințe organizatorice minimale, care prin respectarea și punerea lor în aplicare pot asigura un serviciu de calitate utilizatorilor serviciului.

În același timp cerințele din caietul de sarcini al serviciului s-au extins atât în sfera obligațiilor cât și răspunderilor personalului cu funcții care concure la siguranța circulației și care au fost incluse în regulamentul serviciului de transport public local.

Deasemeni au fost incluse în caietul de sarcini o serie de condiții obligatorii, care privesc funcționarea serviciului atât prin adaptarea cât și prin introducerea în sistem de elemente sau mijloace care să îndeplinească cerințele utilizatorilor și să concure la efectuarea unui serviciu civilizat și de calitate.

Caietul de sarcini va fi supus aprobării Consiliului General al Municipiului București și Asociației de Dezvoltare Intercomunitară, după caz.

2.3 Gestiunea serviciului integrat de transport public local

Gestiunea serviciului de transport public local se realizează în condițiile Legii nr. 51/2006, prin următoarele modalități:

⇒ *gestiune directă;*

⇒ *gestiune delegată.*

Alegerea modalității de gestiune a serviciului de transport public local se face prin hotărâri ale autorității deliberative a autorității publice locale, în conformitate cu strategiile și programele de transport public local adoptate la nivelul Municipiului București, precum și în conformitate cu prevederile Legii nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare.

În prezent gestiunea nu este organizată conform Legii nr. 51/2006, art. 23, alin. 2 conform căruia: „gestiunea serviciilor de utilități publice se organizează și se realizează prin gestiune directă sau gestiune delegată”. Serviciul de transport public local este asigurat în prezent de către R.A.T.B. în virtutea Deciziei nr. 1179/1990 a Municipiului București.

2.4 Finanțarea serviciului integrat de transport public local în Municipiul București

Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare efectuării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile proprii ale operatorului care se formează din încasări de la utilizatorii serviciului de transport public ca titluri de călătorie și/sau din subvenții de la bugetul local, calculate ca diferență de tarif și venituri din alte activități prestate. Finanțarea activității de investiții (reabilitare, modernizare sau dezvoltare) a sistemului de transport public local se face cu fonduri de la bugetul local.

Metodologia de calcul privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor este reglementată de Autoritatea Națională de Reglementare a Serviciilor Comunitare - ANRSC care, prin Ordinul nr. 272/2007 emis de aceasta, asigură cadrul legal. Potrivit acestora, operatorul va asigura corelarea tarifelor de transport cu gradul de confort și de siguranță a mijlocului de transport.

La aceasta dată, contravaloarea unei călătorii este de:

⇒ *1,3 lei pe linii urbane*

⇒ *1,5 lei linii preorășenesti*

⇒ *3,5 lei pe linii Expres*

Vanzarea unei călătorii se face pe tipuri de titluri de călătorie și anume:

⇒ *abonamente*

- *fractionale (de 1, 7 și 15 zile)*

- *lunare urbane nominale cu tarif integral și cu tarif redus*

- *lunare nenominale cu tarif integral*

- *lunare nominale preorășenesti cu tarif integral și redus 50%*

⇒ *portofel electronic (încărcat pe cardurile Activ și Multiplu) și călătorii electronice (încărcate pe cardul Multiplu)*

⇒ *biletul unic RATB – Metrorex*

Potrivit art. 14 alin. (2) din Ordinul nr. 272/2007 - pentru aprobarea Normelor - cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane, „veniturile operatorilor de transport public local de persoane/transportatorilor autorizați se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor reprezentând contravaloarea serviciului prestat și/sau din subvenții de la bugetul local calculate ca diferențe de tarif, în condițiile legii”.

2.5 Operatorul serviciului integrat de transport public local din Municipiul București

Operatorul serviciului de transport public local la nivelul Municipiului București este Regia Autonomă de Transport București – R.A. care s-a constituit pe baza Deciziei Primăriei Municipiului București nr. 1179/10.12.1990 prin reorganizarea Întreprinderii de Transport București și în baza căreia funcționează și în prezent.

Conform *Anexei nr. 1 la* Decizia nr. 1179/10.12.1990 Regia Autonomă de Transport București este unicul operator al activității de transport în comun în Municipiul București și are ca obiect de bază al

- ⇒ *transportul urban de calatori pe teritoriul Municipiului Bucuresti si al comunelor suburbane;*
- ⇒ *intretinere si repararea mijloacelor de transport;*
- ⇒ *intretinerea si repararea caii de rulare s a rețelei de transport;*
- ⇒ *constructia de mijloace de transportsi utilaje specifice;*
- ⇒ *executarea lucrarilor de investirii;*
- ⇒ *reparatii capitale;*
- ⇒ *service;*

Capitalul social inițial este deținut integral de Statul român ca acționar unic.

Capitolul 3

Functionarea Serviciului Integrat de Transport Public Local in Municipiului Bucuresti

3.1 Principii

Serviciul de transport public local se organizează și funcționează pe baza următoarelor principii:

- ⇒ dezvoltarea durabila
- ⇒ autonomia locala și descentralizarea serviciilor
- ⇒ responsabilitatea fata de cetateni
- ⇒ conservarea si protectia mediului inconjurator
- ⇒ asigurarea calitatii si continuitatii serviciului
- ⇒ tarificatione echitabila, corelata cu calitatea si cantitatea serviciului prestat
- ⇒ nediscriminarea si egalitatea de tratament al utilizatorilor
- ⇒ transparenta, consultarea si antrenarea in decizii a cetatenilor
- ⇒ administrarea corecta și eficienta a bunurilor din proprietatea publica sau privată a unitatilor administrativ-teritoriale si a banilor publici
- ⇒ securitatea serviciului

3.2 Obiective

Strategiile serviciului de transport public local adoptate la nivelul Municipiului Bucuresti va urmări, în principal, următoarele obiective:

- ⇒ imbunatatirea conditiilor de viata ale populatiei
- ⇒ sustinerea dezvoltarii economico-sociale a localitatilor
- ⇒ promovarea calitatii si eficientei serviciului de transport public local
- ⇒ stimularea mecanismelor economiei de piata
- ⇒ dezvoltarea durabila a serviciului
- ⇒ gestionarea serviciului de transport public local pe criterii de transparenta, competitivitate si eficienta
- ⇒ promovarea programelor de dezvoltare și reabilitare a sistemului de transport public local, pe baza unui mecanism eficient de planificare multianuală a investitiilor
- ⇒ protectia si conservarea mediului inconjurator si a sanatatii populatiei
- ⇒ consultarea cu utilizatorii serviciului de transport public local, în vederea stabilirii politicilor si strategiilor locale si regionale in domeniu
- ⇒ adoptarea normelor locale referitoare la organizarea si functionarea serviciului de transport public local, precum si a procedurilor de delegare a gestiunii acestuia
- ⇒ informarea periodica a utilizatorilor asupra politicilor de dezvoltare a serviciului de transport public local
- ⇒ respectarea cerintelor din legislatia privind protectia mediului referitoare la transportul public local

3.3 Realizarea Serviciului integrat de transport public local din Municipiul Bucuresti

Organizarea, funcționarea și exploatarea Serviciului de Transport Public Local se face în condițiile prevăzute de Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 cu modificările și completările ulterioare, cât și legii specifice – Legea Serviciilor de Transport Public Local nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare.

Regia Autonomă de Transport București, în baza Legii nr. 92/2007 cu modificările și completările ulterioare, precum și a reglementărilor în vigoare își desfășoară activitatea de exploatare pe baza programului de transport (circulație) aprobat de Autoritatea Publică Locală în speță Consiliul General al Municipiului București.

Rețeaua de transport din București este printre cele mai dense din Europa și transportă cca **2,26 milioane de pasageri pe zi** prin curse regulate pe cele 149 de linii, din care:

- ⇒ 107 linii de autobuz (din care 10 linii preorăsenesti, Bucuresti – Judetul Ilfov si 26 de linii de noapte)
- ⇒ 15 linii de troleibuz
- ⇒ 24 de linii de tramvai (incluzand metroul usor)

Desfășurarea Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului București se realizează, având ca rezultat următoarele date:

1. Aria deservită = 601 km², din care:	
(a) zona urbană	228
(b) densitate retea (km/kmp)	2.05
(c) tramvaie	1.25
(e) troleibuze	0.66
(f) autobuze	2.9
(g) zona preorășenească	0.05

AMRSP

Capitolul 4

Activitatea AMRSP de urmarire a aplicarii reglementarilor privind Serviciul Integrat de Transport Public Local

4.1 Activitatea de reglementare

Statutul Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice București – AMRSP aprobat prin Hotărârea CGMB nr. 339/2009 și nr. 112/2012 prevede în Capitolul 1, la art. 4 ca „Instituția elaborează și prezintă autorităților publice locale ale Municipiului București, propuneri de reglementări locale și proceduri pentru aplicarea normelor naționale și locale, monitorizează și realizează coordonarea aplicării acestora, pentru ca serviciile să satisfacă necesitățile utilizatorilor”.

În baza prevederilor Legii nr. 92/2007 privind transportul public local și Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului – cadru și Caietul de Sarcini – cadru ale Serviciului, Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice în colaborare cu operatorul actual al Serviciului de Transport Public Local la nivelul Municipiului București, Regia Autonomă de Transport București – R.A.T.B., au elaborat Regulamentul Serviciului de Transport Public Local și a Caietului de sarcini al serviciului, ca documente de reglementare locală, esențiale pentru creșterea calității Serviciului de Transport Public Local în Municipiul București. Aceste documente esențiale pentru serviciul public de transport nu au fost aprobate până în prezent.

Proiectul în forma finală a celor două documente a fost transmis de AMRSP la Primăria Municipiului București, Direcția Generală de Infrastructură și Servicii, cu adresa nr. 1173217/12.07.2013, în vederea supunerii spre aprobare de către Consiliul General al Municipiului București.

Până la aprobarea celor două proiecte privind „Regulamentul” și „Caietul de sarcini”, monitorizarea Serviciului Public de Transport Local se face în concordanță cu prevederile Regulamentului-cadru pentru efectuarea Transportului Public Local și a Caietului de sarcini-cadru al Serviciului de Transport Public Local, aprobat prin Ordin al ministrului transporturilor nr. 972/2007.

În cadrul Regulamentului Serviciului de Transport Public Local au fost stabiliți următorii indicatori de performanță:

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ	
I.1	Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea Programului de circulație.
I.2	Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, dintre care:
a.	<i>numărul de reclamații justificate;</i>
b.	<i>numărul de reclamații rezolvate;</i>
c.	<i>numărul de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termenele legale.</i>
I.3	Despăgubirile plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu privind desfășurarea transportului.
I.4	Nerespectarea abaterilor constatate și sancționate de personalul împuternicit privind nerespectarea prevederilor legale.
I.5	Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu sau a operatorului de transport/transportatorului autorizat.
I.6	Numărul autovehiculelor atestate Euro 3 sau Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație.
I.7	Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători.
I.8	Numărul de curse, trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație.
I.9	Numărul de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore.
I.10	Numărul de călători afectați de situațiile prevăzute la indicatorii I.8 și I.9.

Evaluarea Indicatorilor de performanță ai serviciului de transport public local în anul – 2015

Indicatorul I.1 - Numărul total de mijloace de transport utilizate zilnic comparativ cu numărul necesar pentru realizarea programului de circulație

Evoluția trimestrială a numărului mediu zilnic de mijloace de transport utilizate la programul de transport (2015):

Tip transport	Trim. I-2015		Trim. II-2015		Trim. III-2015		Trim. IV-2015	
	Plan	Realizat	Plan	Realizat	Plan	Realizat	Plan	Realizat
Tramvai	255	248	253,1	231	255,1	218	266,7	220,6
Troleibuz	161,4	160	157,3	153	157,5	143	160	143,2
Autobuz	655,6	608	631,6	586	643,5	578	687,6	589
Total	1072	1016	1042	970	1056,1	939	1114,3	952,8

- Evoluția parcului mediu de vehicule participant la program pe anul 2015 este în continuare una negativă. Capacitatea operatorului de a realiza sarcina de transport programată este afectată de vechimea și gradul ridicat de uzură al mijloacelor de transport, care implică costuri ridicate cu întreținerea și repararea acestora.

Sumele necesare pentru punerea în funcțiune a mijloacelor de transport imobilizate nu au fost asigurate la nivel de necesar.

Degradarea în timp prin neglijarea termenelor de intervenții privind reparațiile programate s-a acutizat în timp, situația creată devenind una extrem de greu de redresat.

Suprasolicitarea mijloacelor de transport participante la program, prin gradele mari de încărcare cu călători, pe perioade mari de timp, pot accentua și mai mult starea precară a parcului.

Efectele asupra prestației sunt evidente și se regăsesc în creșterea gradului de nemulțumire a utilizatorilor serviciului.

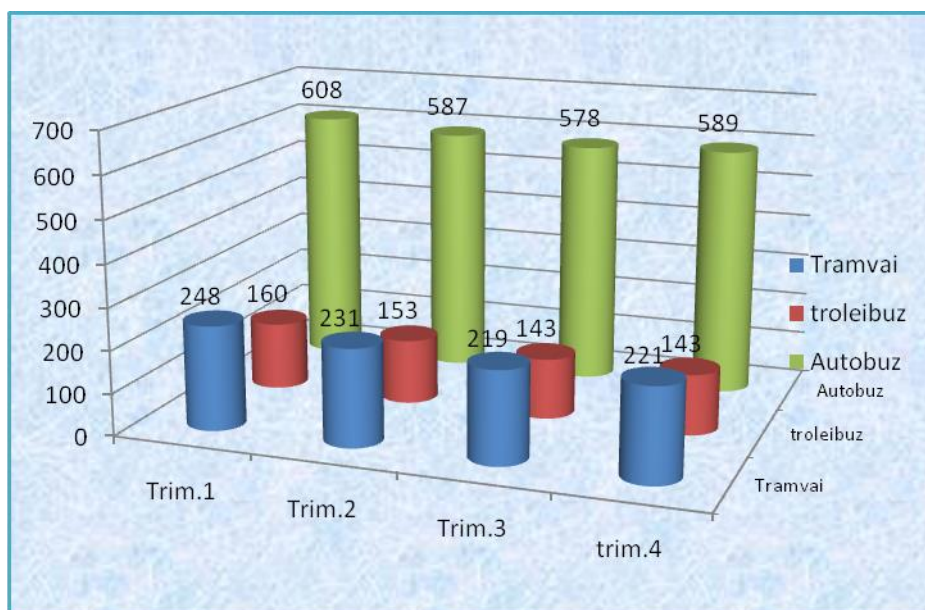


Figura 2. Evoluția parcului realizat - 2015

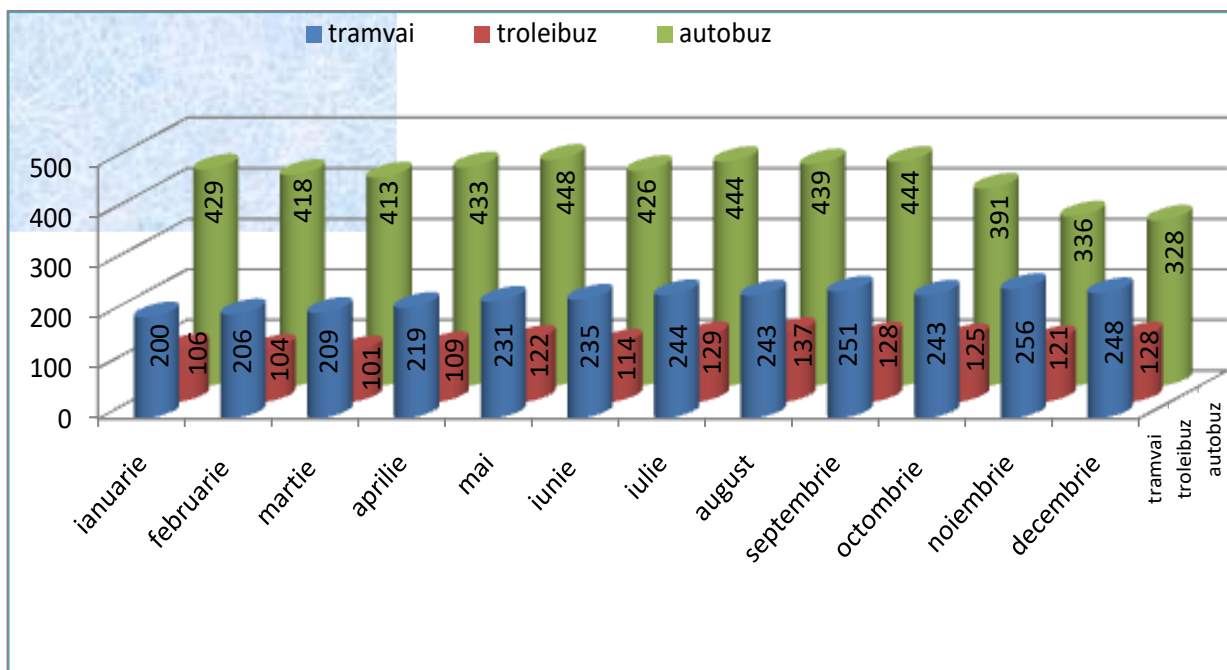


Fig. 3 Evoluția parcului neutilizat - 2015

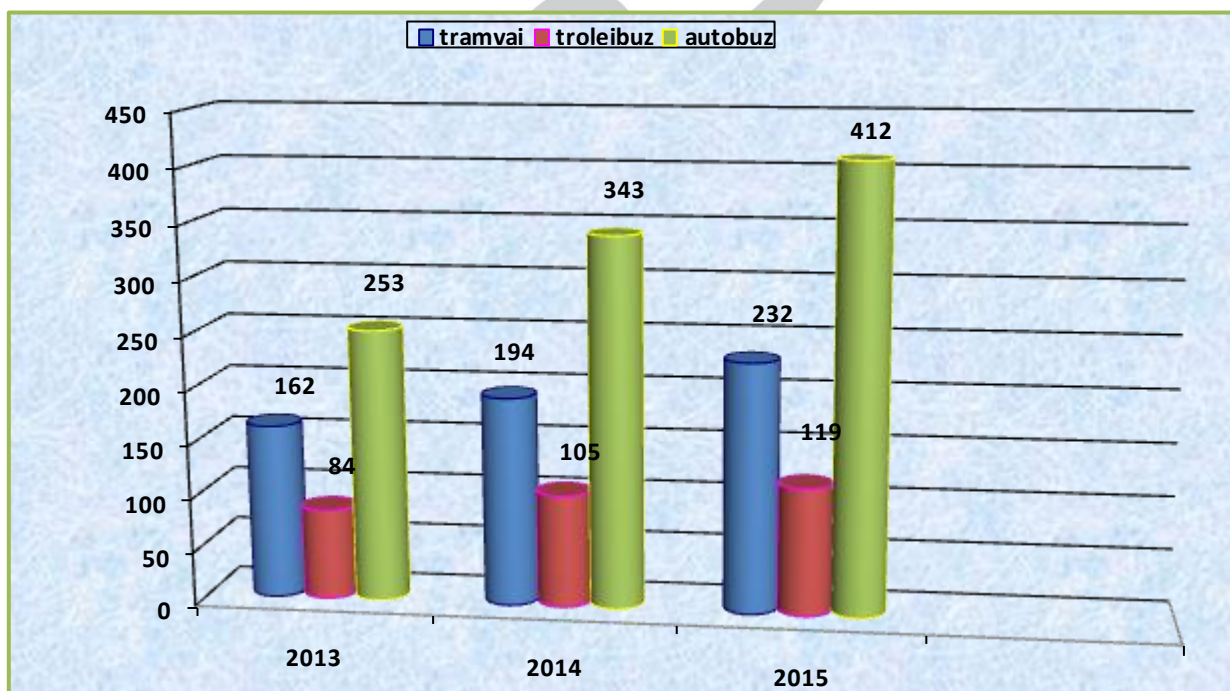


Fig. 4 Evoluția parcului de vehicule neutilizat (2013-2015)

Cauzele care au generat imobilizări la parcul auto sunt de natură tehnică și lipsă de personal (conducători vehicule). Creșterea parcului neutilizat este mai pronunțată după anul 2013, când contractul de service garanție de tip „full warranty” de 4 ani a expirat, fără ca R.A.T.B. să aibă o altă alternativă. La transportul electric cu tramvai situația este extrem de dificilă, subfinanțarea afectând negativ atât programele de reparații din depouri, cât și cele de la Uzina de Reparații.

Indicatorul I.2 - Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului dintre care:

a) nr. de reclamații justificate

b) nr. de reclamații rezolvate

c) nr. de reclamații la care călătorii nu au primit răspuns în termene legale

Evoluția indicatorului de performanță I.2 pe anul 2015

Denumire indicator	2015			
	Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV
I.2 - Număr total reclamații privind calitatea transportului din care:	1338	930	1012	4105
a) număr reclamații justificate;	52	127	104	366
b) număr reclamații soluționate;	1338	930	1012	4105
c) număr de reclamații la care R.A.T.B. nu a răspuns în termen legal.	0	0	0	0

Sesizările au fost clasificate astfel:

Criterii de clasificare	Trim. I	Trim. II	Trim. III	Trim. IV	Total - 2015
C1 (comportament salariați)	803	485	515	489	2292
C2 (confort călători)	40	29	201	19	289
C3 (salubritate interior/exterior)	20	17	26	20	83
C4 (informarea călătorilor)	0	6	9	2	17
C5 (activitatea comercială)	341	246	162	197	946
C6 (securitatea călătorilor în vehicule)	134	147	99	98	478
Total	1338	930	1012	825	4105

Potrivit datelor transmise de operator, în anul 2015, la Indicatorul I.2 - Numărul de reclamații ale călătorilor privind calitatea transportului, acesta se înregistrează cu un număr de 366 reclamații justificate clasificate astfel:

C1 (comportament salariați)	20 de reclamații justificate
C2 (confort călători) - deficiențe funcționare aerotermă	55 reclamații justificate
C3 (salubritate interior/exterior)	28 reclamații justificate
C4 (informarea călătorilor) - deficiențe anunț vocal stație	1 reclamație justificată
C5 (activitatea comercială)	99 reclamații justificate din care: - restituiri contravaloare suprataxă: 33 reclamații justificate; - probleme reîncarcare online: 25 reclamații justificate; - card nefuncțional în momentul validării: 1 reclamație justificată; - defecțiune la serverul de bază SAT: 32 reclamații justificate; - restituire suma dedusă din portofelul electronic: 4 reclamații justificate; - suspendare plată abonamente de o zi prin SMS: 3 reclamații justificate; - restituire cheltuieli de judecată: 1 reclamație justificată;
C6 (securitatea călătorilor în vehicule) - uzura și vechimea mare a parcului și deficiențe șină	163 reclamații justificate; - deficiențe șine: 86 reclamații justificate; - comportament călători: 50 reclamații justificate; - uzura vehicule: 27 reclamații justificate;

Se observă că ponderea reclamațiilor justificate o reprezintă în continuare uzura și vechimea parcului, precum și deficiențele la calea de rulare la transportul pe șină.

Indicatorul I.3 - Numărul autovehiculelor atestate Euro 3, Euro 4 raportat la numărul total de autovehicule necesar pentru realizarea programului de circulație

Trimestrul I – 2015		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
655,6*	608*	92,7
Trimestrul II – 2015		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
631,7*	586,6*	92,9
Trimestrul III – 2015		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
21.299	19.297	90,6
Trimestrul IV – 2015		
Programat nr. veh.	Realizat poluare redusă (nr. vehicule >Euro3)	%
22713,0	19647,7	86,5

* medie perioadă

La acest indicator în trimestrul IV- 2015 se constată o scădere a procentului privind poluarea. Evoluția este negativă și se justifică prin utilizarea la program a autovehiculelor cu un grad de poluare mai ridicat, în detrimentul celor cu grad de poluare redus, imobilizate din motive tehnice.

Indicatorul I.4 - Vechimea mijloacelor de transport și dotările de confort pentru călători

- Vechimea parcului de mijloace de transport rămâne principala cauză care determină nerealizări la program. Sarcina de transport nu mai poate fi realizată conform programului de transport, atât timp cât numărul de imobilizări este în creștere, iar punerea în funcțiune a parcului imobilizat din motive tehnice necesită resurse financiare destul de consistente de care operatorul nu dispune la acesta dată. Chiar dacă Uzina de Reparații are capacitatea de producție suficientă necesară repunerii în funcțiune a mijloacelor de transport imobilizate, în special la tramvai, aceasta nu se poate realiza tocmai din lipsa resurselor financiare reduse.

Vechimea medie a parcului de mijloace de transport:

Tip transport	Vechimea medie a parcului (ani)				
	Trim.I 2015	Trim.II 2015	Trim.III 2015	Trim.IV 2015	Durata normală de utilizare conf. H.G. nr. 2139/2004 [ani]
Tramvai	17,92	18,25	18,42	18,42	12-18
Troleibuz	12,16	12,41	12,67	12,67	6-10
Autobuz	7,58	7,83	8,1	8,33	4- 8

Dotări minime de confort pe tipuri de vehicule:

Tip echipament confort	Tramvai	Troleibuz	Autobuz
- instalație ventilație	469	273	999
- instalație informare călători	184	273	998
- acces persoane dizabilități	66	100	998

Indicatorul I.5 - Despăgubiri plătite de către operatorii de transport/transportatorii autorizați pentru nerespectarea condițiilor de calitate și de mediu pentru desfășurarea transportului

La acest indicator, operatorul se înregistrează cu suma de 9.013,05 lei.

Indicatorul I.7- Numărul de accidente de circulație produse din vina personalului propriu, sau a operatorului de transport autorizat

2015							
Trimestrul I		Trimestrul II		Trimestrul III		Trimestrul IV	
Număr accidente	Km. rulați	Număr accidente	Km. rulați	Număr accidente	Km. rulați	Număr accidente	Km. rulați
Număr accidente/1 mil. km	Număr accidente/1 mil. km	Număr accidente/1 mil. km	Număr accidente/1 mil. km	Număr accidente/1 mil. km	Număr accidente/1 mil. km	Număr accidente/1 mil. km	Număr accidente/1 mil. km
115	19.250.289	96	18.599.659	91	17.966.435	80	17.894.251
5,97		5,16		5,07		4,47	

Din datele furnizate de operator se observă că operatorul înregistrează o scădere a numărului de accidente/1 mil. km. rulați, scădere care are corespondent în numărul mai scăzut de km. rulați. Ponderea

cea mai mare de accidente se constată în continuare la transportul cu autobuzul, unde una din cauze se poate atribui și defectării sistemului de management al traficului, care a perturbat întregul trafic în special în zilele de lucru, la orele de vârf ale acestuia, ducând la ambuteiaje și chiar evenimente de circulație cu implicarea mijloacelor de transport aparținând operatorului.

Pe tipuri de transport, numărul de accidente pe trimestrul IV-2015 situația se prezintă astfel:

Tramvai nr. acc./km rulați	Troleibuz nr. acc./km rulați	Autobuz nr. acc./km rulați
8/4.284.366	12/2.309.488	60/11.300.397

Indicatorul I.8 - Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

Tabel curse pierdute - 2015:

Trimestrul	E.T.E. (DTE)		E.T.A. (DTA)
	Tw.	Tb.	
I	5706	2690	33567
II	14416	5470	41508
III	26700	13506	65067
IV	34875	16846	103137
Total - 2015	81697	38512	243279

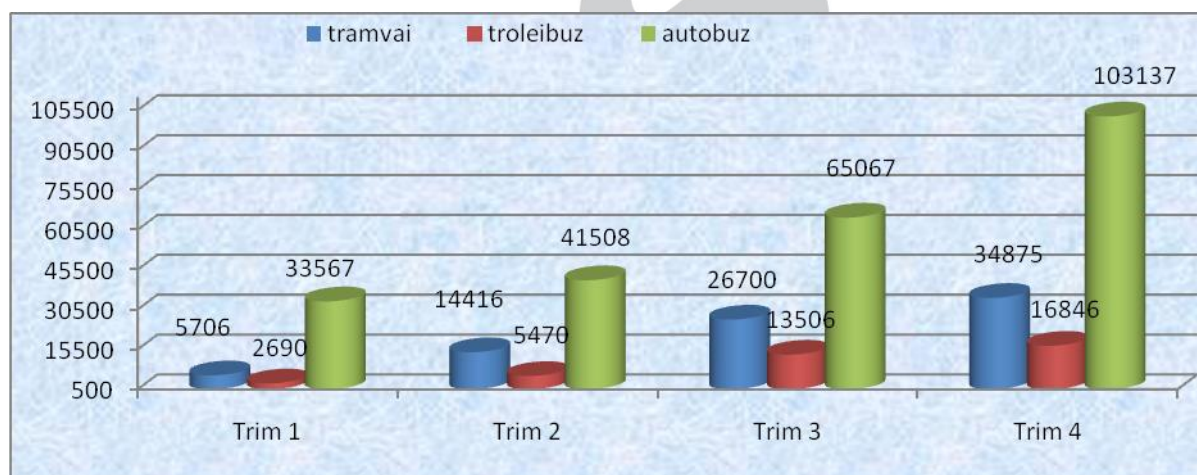


Fig. 5 Curse pierdute - 2015

- La nivel de operator în anul 2015 se constată o creștere semnificativă a numărului de semicurse pierdute. Procentul acestora se ridică la un număr de 154858, o creștere semnificativă față de trimestrul anterior, când operatorul înregistra un număr de 105273 semicurse pierdute. O creștere semnificativă a numărului de semicurse pierdute se regăsește la transportul cu autobuzul, unde în trimestrul IV- 2015, numărul acestora a ajuns la 103137.

Procentul de pierdere de aproape 60% la acest tip de transport, față de total semicurse programate, pune în evidență încă o dată faptul că operatorul nu dispune de capacitatea de transport necesară realizării programului, cauza principală fiind imobilizările.

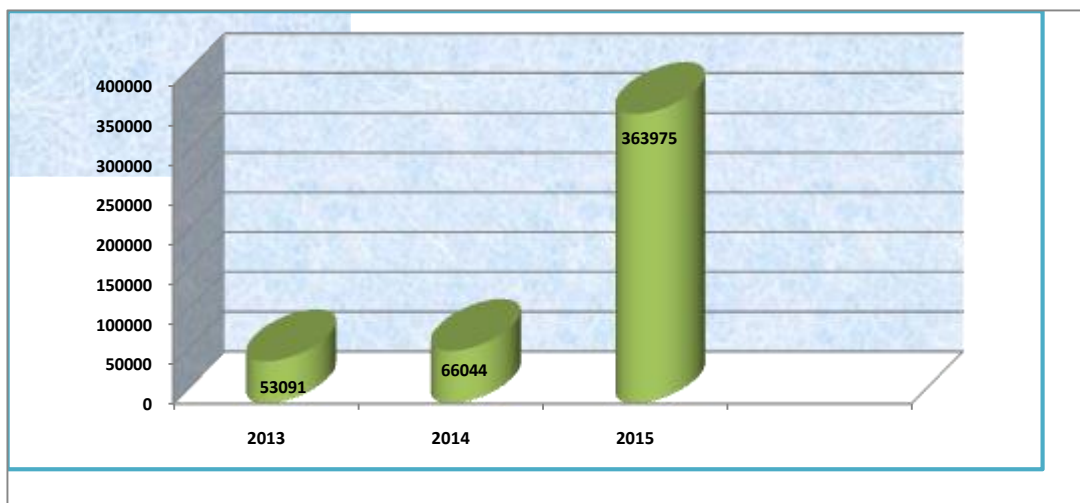


Fig. 6 Curse pierdute 2013-2015

Principalele cauze care au generat pierderi la program sunt următoarele:

- ⇒ condițiile meteo nefavorabile;
- ⇒ căi de rulare cu capacitate de circulație redusă;
- ⇒ indisciplinarea din partea celorlalți participanți la trafic;
- ⇒ avarii în rețeaua de transport a energiei electrice (independente de voința operatorului) și altele datorate condițiilor meteo deosebite;
- ⇒ capacitatea redusă de asigurare a necesarului de materiale și piese de schimb;
- ⇒ nemodernizarea infrastructurii rețelei de transport și dotarea tehnică necorespunzătoare a unităților de exploatare;
- ⇒ creșterea frecvenței în ceea ce privesc imobilizările din motive tehnice;
- ⇒ lipsă personal (conducători vehicule);
- ⇒ creșterea numărului de zone de conflict.

Indicatorul I.9 - Număr de trasee pe care operatorul nu a efectuat transportul public local de călători pe o perioadă mai mare de 24 de ore

În **trimestrul IV - 2015** la acest indicator operatorul nu se înregistrează cu valori.

Indicatorul I.10 - Număr de călători afectați de I.8 și I.9

Întrucât operatorul nu dispune de un sistem integrat automat de monitorizare, numărare și cuantificare a fluxului de călători, la nivel de serviciu de transport valid, pe fiecare mijloc de transport/flotă/pe intervale orare și zile, nu poate furniza informații reale cu privire la numărul de călători afectați de indicatorii I.8 și I.9

4.2 Monitorizarea indicatorilor de performanță pentru Serviciul Integrat de Transport Public Local în Municipiul București

În anul 2015, personalul de specialitate din cadrul Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local al AMRSP a verificat, conform Programelor de monitorizare transmise la R.A.T.B., indicatorii de performanță ai Serviciului de Transport Public Local în următoarele locații:

- Serviciul Vânzare și Control

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele informații:

- ⇒ vânzarea produselor tarifare;
- ⇒ oferta tarifară R.A.T.B.;
- ⇒ oferta tarifară R.A.T.B. - Metrorrex;
- ⇒ mod de plată suprataxă;
- ⇒ constatarea și sancționarea contravențiilor în mijloacele de transport;
- ⇒ preluarea tuturor reclamațiilor și sesizărilor cu privire la distribuția produselor tarifare (Call Center);
- ⇒ situația vânzării titlurilor de călătorie valabile pe liniile urbane și preorășenești;

⇒ *sistemul automat de taxare (SAT) - probleme cu care se confruntă sistemul.*

În urma analizării informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

⇒ *activitatea comercială de vânzare a produselor tarifare este strâns legată de aceea de **verificare și control** în mijloacele de transport, dar și a modului în care utilizatorii serviciului de transport folosesc titlurile de călătorie;*

⇒ *cele două activități, de vânzare a produselor tarifare și cea de control, sunt asistate de Compartimentul Call Center, care este interfața de comunicare, punctul de legătură dintre operator și clienții sau potențialii săi clienți;*

⇒ *îmbunătățirea sistemului de informare în ceea ce privește modul de utilizare în mijloacele de transport a produselor tarifare puse în vânzare și supuse validării, în special pentru persoanele cu dizabilități;*

⇒ *găsirea de resurse financiare în vederea acoperirii deficitului de personal la activitatea de control în mijloacele de transport, în prezent fiind 320 de controlori și ar trebui un necesar aprox. de 550 controlori;*

⇒ *pe parcursul ultimilor opt ani, R.A.T.B. a efectuat o singură actualizare a tarifelor pentru transportul public de persoane;*

⇒ *scăderea numărului de utilizatori;*

⇒ *oferta tarifară necesită îmbunătățiri prin introducerea unui titlu tarifar nou: abonamentul general urban + expres, prin combinarea abonamentului urban cu cel expres;*

⇒ *introducerea obligativității validării titlurilor de călătorie tip abonament;*

⇒ *necesitatea introducerii cardului de călătorie pentru pensionari;*

⇒ *actualizarea HCGMB nr. 156/2001 privind aprobarea unei politici tarifare a R.A.T.B. și a modului de sancționare a abaterilor săvârșite și ale HCGMB nr. 139/2006 privind acordarea unor gratuități anumitor categorii de călători.*

- Serviciul Relații Publice

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

⇒ *înregistrarea și rezolvarea tuturor sesizărilor și reclamațiilor primite din partea utilizatorilor;*

⇒ *clasificarea sesizărilor și reclamațiilor*

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

⇒ *informațiile care se obțin prin procesul de rezolvare a reclamațiilor ajută la îmbunătățirea serviciului, contribuind la remedierea aspectelor care nu au acoperit în totalitate așteptările clienților. Atunci când reclamațiile sunt tratate corespunzător, rezultatul este o îmbunătățire a reputației operatorului, atingându-se astfel obiectivul propus și anume cel de calitate;*

⇒ *procedura după care R.A.T.B. desfășoară activitatea de rezolvare a tuturor reclamațiilor la această dată este una obișnuită și utilizată de mai toate organizațiile în momentul de față;*

⇒ *implementarea unei noi proceduri pentru dezvoltarea activității în vederea preluării reclamațiilor adresate telefonic și clasificarea acestora (solicitări de informații, propuneri și sesizări, clasări, probleme diverse etc.)*

⇒ *clasificarea sesizărilor în funcție de:*

- *comportamentul salariaților;*
- *controlori;*
- *casieri;*
- *confortul călătorilor;*
- *salubritate interior/exterior;*
- *informarea călătorilor;*
- *activitatea comercială;*
- *securitatea călătorilor în vehicule*

- Divizia Transport Electric și Autobuze

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

⇒ *situația privind repartizarea parcului de vehicule pe moduri de transport și unități de exploatare;*

⇒ *programul de circulație pentru transport rutier și cel electric, modul de întocmire și de actualizare;*

⇒ *exploatarea parcului circulant de vehicule în condiții de siguranță a circulației în trafic;*

⇒ *gradul de uzură a parcului de vehicule (electric și auto);*

⇒ *imobilizările din parc și cauzele care au condus la nerealizări la programul de transport;*

⇒ *modul de îndeplinire a programului de revizii și reparații;*

⇒ *situația defectelor în traseu.*

În urma analizării documentelor și informațiilor, s-au constatat următoarele:

- ⇒ *parcul zilnic activ necesar realizării programului de transport este afectat de numărul mare de imobilizări din motive tehnice;*
- ⇒ *nerespectarea programului de circulație, curse anulate, regularitatea afectată a programului;*
- ⇒ *la transportul electric cu tramvaiul, din totalul de 483 tramvaie, 298 au o uzură mai mare de 100%, 84 între 75-100%, 39 între 25-50% și 8 cu uzură sub 25%;*
- la transportul cu troleibuze, din totalul de 297 troleibuze, 240 au o uzură peste 100% și 57 între 75-100%;*
- la transportul cu autobuzul, din 500 de autobuze încadrate în norma de poluare Euro 3, au grad de uzură de 10 ani (400 - marca Mercedes), respectiv 9 ani (100 - marca Mercedes), iar 500 autobuze cu norma de poluare Euro 4 au grad de uzură 9 ani (20 - marca Mercedes), 8 ani (330 - marca Mercedes) și 7 ani (150 - marca Mercedes);*
- ⇒ *imobilizări cauzate de nerespectarea termenelor de intervenții planificate (tramvai) cu depășiri ale normelor de timp (norma de timp între două reparații RC/RG 5 ani);*
 - *caroserii: 1-7 ani pentru un număr de 369 caroserii la tramvaiele de tip V3A-M și 79 la tramvaiele de tip T4R;*
 - *boghiuri: 385 seturi de tip V3A-M și 104 de tip T4R au depășit norma de intervenție (norma de timp între două reparații RC/RG 2,5 ani).*

- Serviciul Dispecerizarea Circulației

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ *situația evenimentelor produse în intervalul de 24 de ore;*
- ⇒ *registru trafic – evenimente grave;*
- ⇒ *registru trafic – evenimente mijlocii;*
- ⇒ *registru trafic – evenimente ușoare;*
- ⇒ *linii afectate la orele de raportare;*
- ⇒ *linii afectate între orele de raportare;*
- ⇒ *registru semicurse pierdute.*

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ *serviciul asigură atât dirijarea și dispecerizarea mijloacelor de transport puse la dispoziție de unitățile de exploatare conform programelor zilnice de circulație, cât și remedierea operativă la capete de traseu a eventualelor defecțiuni tehnice apărute la mijloacele de transport;*
- ⇒ *programele pe calculator folosite în derularea procesului de dispecerizare necesită unele îmbunătățiri și adaptări la noile cerințe ale transportului urban actual, în sensul de a prelua și furniza cât mai rapid informațiile din trafic factorilor responsabili, în vederea luării cât mai rapid a unor decizii;*
- ⇒ *monitorizarea on-line nu poate fi făcută la întreaga flotă din motive tehnice.*

- Serviciul Programare

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele informații:

- ⇒ *modul în care operatorul elaborează programul de transport public local prin curse regulate;*
- ⇒ *probleme care concură la nerealizarea programului de transport public local prin curse regulate;*
- ⇒ *factorii care influențează calitatea.*

Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate se realizează potrivit reglementărilor actuale cu respectarea unor condiții specifice serviciului de natură administrativă, tehnică, cât și de legalitate. În legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, la art. 8, alin. (1) se precizează: **„Autoritățile administrației publice locale au competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale, aferente sistemelor de utilități publice.”**

În conformitate cu normele dreptului comunitar, autoritățile competente pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii mai sigure, de calitate și la tarife mai scăzute decât cele pe care le-ar fi permis numai acțiunea forțelor pieței. O astfel de prevedere este întărită de art. 7 din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 **„Serviciile de transport public local se desfășoară cu respectarea reglementărilor în vigoare privind legalitatea**

transportului, condiții de lucru, de exploatare a vehiculelor și de exploatare a infrastructurii, precum și condițiile privind siguranța circulației”.

Pentru a avea acces la activitatea de transport rutier potrivit art. 9 din O.G. nr. 27/2011, întreprinderile trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la art. 3, alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 și anume:

- ⇒ să aibă un sediu real și stabil pe teritoriul unui stat membru;
- ⇒ să aibă o bună reputație;
- ⇒ să aibă capacitatea financiară adecvată;
- ⇒ să aibă competența profesională necesară

Aceste condiții sunt în totalitate îndeplinite de R.A.T.B., ținând cont de faptul că actualul operator este rezultatul transformării I.T.B. în actuala formă de organizare. Expertiza și cadrul legislativ a permis ca la nivelul Municipiului București, serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate să fie efectuat de R.A.T.B. în calitate de operator cu autobuze, tramvaie și troleibuze.

Prestația serviciului de către operator trebuie făcută în baza unui **program de transport** local propus și aprobat de CGMB, în care sunt stabilite traseele și programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea mijloacelor de transport. Acestea trebuie prevăzute în **caietul de sarcini** al serviciului de transport public local de persoane și să constituie anexă la **regulament** pentru efectuarea serviciului de transport public local prin curse regulate. Ca o consecință a faptului că, la această dată nu a fost stabilită de către Autoritatea deliberativă forma de administrare a serviciului, potrivit actualelor acte normative, iar proiectul de regulament al serviciului elaborat de AMRSP, în colaborare cu R.A.T.B., transmis la CGMB spre adoptare, a rămas în analiză și va fi dezbătut ulterior, după luarea unei decizii, R.A.T.B. funcționează fără ca serviciul de transport public local să fie delegat.

La art. 45 din Ordinul ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului - cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini - cadru al serviciilor de transport public local se precizează că: „Până la aprobarea regulamentului de serviciu conform art. 42 operatorii de transport/transportatorii autorizați vor respecta prezentul regulament”.

Potrivit art. 24, alin. 1, din legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 cu completările și modificările ulterioare „Serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate, cu autovehicule sau nave, se realizează **prin contract de delegare a gestiunii**, pe baza **autorizației de transport sau a licenței de transport**, după caz, la care autoritatea de autorizare eliberează pentru fiecare mijloc de transport stabilit câte o **copie conformă** a acestora, precum și **licențele de traseu** în conformitate cu condițiile de concesionare, prin licitație, a serviciului preluate prin contractul de **atribuire a gestiunii**”. La transportul cu **autobuze** prestația serviciului se efectuează numai pe bază de **licențe de traseu** și **caiete de sarcini**, elaborate în condițiile stabilite prin norme de aplicare. În cazul transportului public de persoane prin curse regulate cu **tramvaie și troleibuze**, acestea se efectuează de către transportatorii autorizați, pe baza hotărârii autorităților publice locale, de dare în administrare a serviciilor, cu respectarea obligațiilor prevăzute în regulamentul pentru efectuarea transportului public local și în caietul de sarcini al serviciului, întocmit de către autoritățile administrației publice locale.

Acordarea autorizațiilor de transport pentru executarea transportului public local se face de către Autoritatea de autorizare, cu respectarea regulamentului - cadru de acordare a autorizațiilor în domeniul serviciilor de transport public local, aprobat prin Ordin ANRSC nr. 207/2007.

La art. 2, din ordin se precizează astfel „Autoritățile de autorizare au dreptul să acorde, să modifice, să prelungească, să suspende și să retragă autorizații de transport, pentru următoarele servicii de transport public local”:

- ⇒ de persoane efectuat cu troleibuze;
- ⇒ de persoane efectuat cu tramvaie;
- ⇒ de persoane efectuat cu metroul;
- ⇒ de persoane în regim de taxi;
- ⇒ de persoane în regim de închiriere;
- ⇒ de mărfuri în regim contractual;
- ⇒ de mărfuri cu tractoare cu remorci sau semiremorci;
- ⇒ de persoane pe cablu;
- ⇒ efectuat cu vehicule speciale destinate serviciilor funerare;
- ⇒ alte servicii de transport public local, definite conform legii.

În urma verificărilor făcute la operator, în ceea ce privește documentele necesare prestării serviciului de transport public local, s-a constatat că acesta nu deține la această dată un **program de transport** aprobat de Autoritatea Publică Locală și nici un **raport de specialitate** întocmit de Autoritatea de autorizare, din care să reiasă motivele de **respingere** a solicitării.

Așadar, în baza art. 18, alin. (1), litera d), din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 Autoritatea Publică Locală în raporturile cu operatorul serviciului, are dreptul „să actualizeze programele de transport public de persoane prin curse regulate, în conformitate cu cerințele de transport”. În acest sens operatorul a făcut numeroase intervenții la Autoritatea de autorizare din cadrul PMB, prin adrese scrise, în care solicită **aprobarea programului** de transport și eliberarea **licențelor de traseu** pentru transportul public local prin curse regulate, fapt care nu s-a realizat nici în prezent. Prestarea serviciului se realizează în continuare, în baza unui program de transport elaborat de operator, aprobat de Consiliul de Administrație din cadrul R.A.T.B., fără să îndeplinească condiția esențială definită la art. 3, alin. (12), din O.M.T nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciului de transport local, unde se precizează că: „**programul de transport public local** - programul propus și aprobat de consiliile locale sau de Consiliul General al Municipiului București, prin care se stabilesc traseele pentru transportul public local de persoane prin curse regulate pe raza teritorial-administrativă a localității, programele de circulație, capetele de traseu, stațiile publice, numărul și capacitatea autobuzelor necesare”.

De reținut este faptul că exploatarea sistemului de transport public local la nivelul Municipiului București trebuie să se desfășoare în limitele impuse de reglementările interne și în conformitate cu normele comunitare care în esență sunt strict legate de forma de administrare a serviciului. Gestiunea directă, delegată sau alte modalități stabilite prin lege, poate asigura un raport juridic între autoritățile deliberative-operatori și un raport preț/calitate corespunzător serviciului prestat încât să satisfacă pretențiile utilizatorului.

În urma analizării acestor informații, s-au constatat următoarele:

- ⇒ operatorul nu dispune de un program de transport aprobat sau actualizat de către CGMB, în baza căruia să desfășoare serviciul de transport public local prin curse regulate;
- ⇒ lipsa autorizației de transport pentru transportul public local de persoane realizat cu troleibuze și tramvaie;
- ⇒ lipsa licențelor de traseu pentru transportul cu autobuze.

- Serviciul Contabilitate

Scopul includerii în programul de monitorizare a Serviciului Contabilitate a fost acela de a clarifica unele aspecte, cu privire la modul în care operatorul ține evidența bunurilor prin care se asigură prestația serviciului de transport public local la nivelul Municipiului București.

Pornind de la prevederile art. 14 alin. (1), din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 „*Serviciile de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport, formează sistemul de transport public local*”.

Analiza potențialului tehnic pune în evidență politica de investiții, dar și modul de organizare și de administrare a întreprinderii.

Calitatea potențialului tehnic poate fi apreciată prin:

- ⇒ structura mijloacelor fixe și componența tehnologică care pune în evidență ponderea mijloacelor fixe active din totalul mijloacelor fixe;
- ⇒ gradul de uzură al mijloacelor fixe;
- ⇒ gradul de înnoire al mijloacelor fixe;

Analiza structurii stării mijloacelor fixe trebuie făcută în corelare cu specificul activității, dar și cu nivelul tehnic și tehnologic practicat de întreprindere. Necesarul de active fixe este dat de volumul activității, iar mărimea acestora influențează rentabilitatea generală a întreprinderii, prin faptul că activele fixe sunt purtătoare de cheltuieli de amortizare, de întreținere și reparații etc.

Ciclul de viață al activelor fixe cuprinde mai multe etape și anume:

- ⇒ achiziționarea activelor fixe;
- ⇒ participarea la procesul de exploatare;
- ⇒ reparația;
- ⇒ inventarierea;

⇒ *scoaterea din funcțiune*

Toate mijloacele fixe care participă la prestația serviciului de transport public local trebuie urmărite în timp atât din punct de vedere financiar-contabil, cât și din punct de vedere al ciclurilor de intervenție. Anexa 1 din Decizia PMB nr. 1179/1990 se referă pentru prima dată la înființarea Regiei Autonome de Transport București – R.A., prin reorganizare a I.T.B., ca rezultat al aplicării Legii nr. 15/1990. Aceasta a preluat întregul activ și pasiv al fostei Întreprinderi de Transport București. La această dată, actele normative care reglementează dreptul de proprietate publică prevăd care sunt titularii săi de drept.

În afara entităților sau autorităților publice, nici o altă persoană fizică sau juridică nu poate să fie titular de proprietate publică. Serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate publică și ca atare bunurile prin care se realizează prestația serviciului sunt bunuri care aparțin autorității publice locale. La art. 135, alin. 3, din Constituție se statuează că: „*proprietatea publică aparține statului și unităților administrativ-teritoriale*”, iar în Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, la art. 1, se arată același lucru, și anume că: „*dreptul de proprietate publică aparține statului sau unităților administrativ-teritoriale*”. Potrivit art. 12, alin. 3 din Legea nr. 213/1998 „*Statul sau unitățile administrativ-teritoriale exercită posesia, folosința și dispoziția asupra bunurilor care alcătuiesc domeniul public, în limitele și în condițiile legii*”. Aceste precizări vin să lămurească anumite aspecte legate de proprietatea publică și dreptul de proprietate.

Modul în care bunurile din domeniul public pot fi date în administrare regiilor autonome este reglementat de Legea nr. 213/1998 *privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia*, unde la art. 12, alin. (1), se precizează: „*Bunurile din domeniul public pot fi date, după caz, în administrarea regiilor autonome, a prefecturilor, a autorităților administrației publice centrale și locale, a altor instituții publice de interes național, județean sau local*”, iar la art. 12, alin. (2), se precizează faptul că: „*darea în administrare se realizează, după caz, prin hotărâre a Guvernului sau a Consiliului Județean, respectiv a Consiliului General al Municipiului București sau a Consiliului Local*”.

R.A.T.B., în calitate de persoană juridică, deține un patrimoniu divizat în masa bunurilor proprietate privată a regiei și masa bunurilor proprietate publică, intrate în patrimoniul regiei după reorganizare și asupra cărora exercită un drept de administrare conferit de un act administrativ, pentru îndeplinirea serviciului public de transport local. Potrivit art. 9 din Legea nr. 213/1998 „*trecerea din domeniul public al statului în domeniul public al unei unități administrativ-teritoriale se face la cererea Consiliului Județean, respectiv a Consiliului General al Municipiului București sau a Consiliului Local, după caz, prin hotărâre a Guvernului*”. În acest sens, în anul 2008 a fost emisă Hotărârea CGMB nr. 186/2008 *prin care se însușește de către CGMB inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al municipiului București*, în a cărei anexă este inclus și inventarul din domeniul public al R.A.T.B.

La art. 3 din Hotărâre se precizează că: „*Atestarea apartenenței la domeniul public se va face prin Hotărâre de Guvern emisă pentru Municipiul București*”. Acest lucru nu este realizat până în prezent. De menționat că, prin Hotărârea de Guvern nr. 597/1992 privind trecerea sub autoritatea Consiliilor locale sau după caz, județene, a regiilor autonome și a societăților comerciale cu capital de stat, care prestează servicii publice de interes local sau județean, s-a creat cadrul legal de aplicare a art. 9, din Legea nr. 213/1998 „*Trecerea unui bun din domeniul public al statului în domeniul public al unei unități administrativ-teritoriale se face la cererea Consiliului Județean, respectiv a Consiliului General al Municipiului București sau a Consiliului Local, după caz, prin hotărâre a Guvernului*”.

Astfel că, la art. 3, din Hotărârea de Guvern nr. 579/1992 se precizează: „*Regiile autonome și societățile comerciale cu capital integral de stat care prestează servicii publice de interes local, înființate după intrarea în vigoare a prezentei hotărâri, trec sub autoritatea acelor consilii locale, respectiv județene care au hotărât înființarea acestora*”. Nu știm dacă această hotărâre a fost pusă în aplicare, atât timp cât se face uz de Decizia nr. 1179/1998 de înființare a Regiei Autonome de Transport București - RA, prin reorganizare a I.T.B., în Regia Autonomă de Transport București R.A. Aplicarea Hotărârii de Guvern nr. 579/1992 la acea dată ar fi permis transmiterea de către Administrația Publică Locală, în cadrul legal existent perioadei, către Regia de Transport, a patrimoniului aferent Serviciului de transport.

Așadar, trebuie remarcat faptul că exercitarea dreptului de proprietate publică se poate realiza, de regulă, prin regiile autonome, dar numai prin intermediul dreptului de administrare. În ceea ce privește acest drept, la art. 12, alin. 3, din Legea nr. 213/1998 se dispune: „*Titularul dreptului de administrare poate să folosească bunul și să dispună de acesta în condițiile actului prin care i-a fost dat bunul în administrare*”.

Este adevărat că la această dată R.A.T.B. se află într-un raport de subordonare față de autoritatea publică locală, fără ca serviciul de transport public local să fie administrat prin atribuirea acestuia într-o formă sau alta de gestiune. Această situație poate avea implicații negative și se datorează în primul rând modului în care Administrația Publică Locală a înțeles să ofere cetățeanului un serviciu de calitate. Gestionarea întregului patrimoniu al R.A.T.B., în actuala formă, a devenit o problemă destul de sensibilă în condițiile în care, în ultimii ani, au apărut o serie de reglementări și acte normative, cu privire la gestionarea, inventarierea, reevaluarea și casarea mijloacelor fixe.

Astfel, Hotărârea nr. 2139/2004 *pentru aprobarea catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe* a creat posibilitatea agenților economici să poată determina în mod unitar amortizarea capitalului imobilizat în active corporale, existând posibilitatea alegerii duratei normale de funcționare, între o valoare minimă și una maximă. În același timp, s-a creat cadrul legal ca pentru anumite mijloace fixe care pot afecta protecția vieții, sănătății sau a mediului, după expirarea duratei normale de funcționare, în baza unui raport tehnic și a unui aviz tehnic întocmit de organe certificate, să poată fi menținut în funcțiune. În aceste condiții, Autoritatea Publică Locală trebuia să solicite instituțiilor subordonate, inclusiv R.A.T.B., ca inventarierea elementelor de natura activelor și capitalurilor proprii să se facă în baza Ordinului MF nr. 2861/2009 pentru aprobarea Normelor privind organizarea și efectuarea inventarierii elementelor de natura activelor, datoriilor și capitalurilor proprii, fără a omite Ordinul MF nr. 3471/2008 prin care se impune reevaluarea, din trei în trei ani, a elementelor de natura activelor fixe corporale aflate în patrimoniul instituțiilor publice.

La art. 7, din sus menționatul Ordin se precizează: *„Reevaluarea activelor fixe corporale trebuie făcută cu suficientă regularitate, astfel încât valoarea contabilă să nu difere semnificativ de cea care ar fi determinată, folosind valoarea justă la data bilanțului”*.

Pentru serviciile publice de interes local la art. 21 din Ordinul nr. 3471/2008 se precizează că, la serviciile publice de interes local, care desfășoară activități de natura economică, se aplică prevederile art. 31, din Legea nr. 273/2006 care prevede obligația calculării, înregistrării și recuperării uzurii fizice și morale a activelor fixe aferente activităților respective, prin tarif sau preț potrivit legii, cu excepția celor care alcătuiesc domeniul public al unităților administrativ-teritoriale. De aici și necesitatea divizării bunurilor, în bunuri care alcătuiesc domeniul privat și bunuri care alcătuiesc domeniul public al unităților administrativ-teritoriale, prin care sunt realizate anumite servicii publice. În concluzie, precizările făcute au drept scop o clarificare a modului în care trebuie ținută evidența activelor, în baza actualelor acte normative și a procedurilor interne. O evidență clară privind inventarele bunurilor din patrimoniul R.A.T.B. intră în responsabilitatea proprietarului și poate constitui interfața unui proces corect de reorganizare.

Toate aceste prevederi legale enunțate anterior vin în scopul clarificării tuturor aspectelor juridice și administrative cu privire la apartenența bunurilor unui sistem de transport, lucru de altfel solicitat de AMRSP prin adresa nr. 508/11.03.2015, când la răspunsul primit, se interpreta că mijloacele de transport, respectiv autobuzele fac parte din patrimoniul propriu al R.A.T.B.

Aceasta afirmație este contrazisă de toate prevederile legale actuale referitoare la aceasta speță.

La art. 14, alin. (1) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, se precizează : *„Serviciile de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri tehnico-edilitare specifice care, împreună cu mijloacele de transport formează sistemul de transport public local”*, iar la art. 41, alin. 5 din aceeași lege se precizează: *„Finanțarea investițiilor pentru înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea sistemelor de transport public local de persoane se face din bugetele locale, din bugetul de stat sau din fonduri private pe baza hotărârilor consiliilor locale, ale consiliilor județene, ale Consiliului General al Municipiului București, sau ale Guvernului după caz, cu respectarea legislației în vigoare privind finanțele publice, respectiv finanțele publice locale și a legislației în vigoare privind achizițiile publice”*.

- Secția rețele electrice și substații energetice

O activitate la fel de importantă, fără de care serviciul de transport nu se poate desfășura în condiții optime, o reprezintă **Secția rețele electrice și substații energetice din cadrul R.A.T.B.**, a cărui obiect de activitate îl reprezintă menținerea în parametri funcționali a instalațiilor care fac parte din sistemul energetic de tracțiune și anume:

⇒ *Substații electrice de redresare și alimentare cu energie electrică*

⇒ *Cabluri de curent continuu polarități diferite*

⇒ *Rețea de contact pentru troleibuze și tramvaie*

⇒ *Rețea stradală de comunicații prin fibră optică*

⇒ *Instalații telecomandă substații*

⇒ *Instalații cofreți*

Parte integrantă a sistemului de transport, rețeaua electrică și substațiile energetice asigură furnizarea energiei electrice pentru acționarea electrovehiculelor de care depinde realizarea programului de circulație. Pierderea de curse la programul de transport nu poate fi doar o cauză a unui parc disponibil de vehicule îmbătrânit și cu probleme mari în menținerea în funcțiune la standarde de siguranță circulației, poate fi și din cauza unor defecte apărute în furnizarea de energie electrică, fie din cauza operatorului, fie din cauze independente de acesta. Așadar, analiza valorilor indicatorului de performanță **1.8 - "Numărul de curse (semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație"** trebuie făcută în așa fel încât să fie identificate cauzele care au generat întreruperi pe partea de furnizare a energiei electrice, cât și pe partea de rețea de transport sau aparate de rețea. Programele de revizii și reparații la lucrările pe care le are în inventar operatorul, sunt întocmite în baza actelor normative specifice activității în vigoare la această dată, numai că din cauza unor deficiențe în ce privește asigurarea necesarelor de piese și a materialelor de schimb, acestea nu pot fi realizate în totalitate, existând restanțe.

- Uzina de Reparații „Atelierele Centrale București”

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele informații:

⇒ *construcția și modernizarea de tramvaie;*

⇒ *executarea reparațiilor agregatelor, vehiculelor de transport în comun și a celor utilitare;*

⇒ *confecționarea și repararea pieselor de schimb și subansamblelor.*

Aportul **Uzinei de Reparații** în menținerea parcului de tramvaie activ în funcțiune este extrem de important. Uzina de Reparații dispune și are capacitatea tehnică de execuție, în ceea ce privesc reparațiile capitale sau modernizările la vagoane și poate asimila orice reper, ansamblu sau subansamblu din componența vagoanelor aflate în exploatare de către R.A.T.B., care la această dată nu se mai află în fabricație. Totodată Uzina de Reparații are capacitate de a proiecta și fabrica tramvaie de tip Bucur LF-CA, cu platforma coborâtă, chiar în condițiile în care funcționează ca o structură de producție a R.A.T.B. Bugetarea activității de producție, atât în ceea ce privește activitatea de reparații, cât și cea de modernizare și fabricație de tramvaie, devine extrem de dificilă în condițiile în care statutul actual al Uzinei de Reparații este unul nepermisiv în derularea unor contracte multianuale, care să asigure o aprovizionare liniară și ritmică cu materii și materiale necesare procesului de fabricație, dar și de modernizare și dotare la standardele actuale.

Din constatările AMRSP, activitatea U.R. este una defectuoasă, menirea acestei uzine fiind departe de ceea ce se întâmplă în prezent în aceasta entitate economică. Pe parcursul anilor s-au făcut multe schimbări în bunul mers al acestei uzine, forțate de situațiile financiare dificile prin care a trecut R.A.T.B, după cum au explicat cei implicați în procesul de producție al U.R.

Am constatat că sunt în fiecare depou R.A.T.B. tramvaie care așteaptă să fie reparate în uzină, unele așteptând ani de zile. Așa ceva pare a fi un lucru dezastruos, tramvaie imobilizate pe perioade lungi de timp pentru că nu au fost găsite fondurile necesare pentru repararea lor la U.R.

Ne aflăm în fața unor situații într-o perioadă extrem de dificilă pentru serviciul de transport public local în municipiul București și în fața unor provocări europene care ar trebui să oblige operatorii serviciilor de transport la indicatori de performanță mult îmbunătățiți.

Pornind de la aceste aspecte și de la importanța pe care o reprezintă U.R. în actuala structură a R.A.T.B. este necesar ca, la tratarea activității de mentenanță a parcului de vehicule să se țină cont de aportul Uzinei de Reparații și implicarea ei în prestarea serviciului de transport public local, în contextul în care parcul existent este deja îmbătrânit fizic și moral. Soluțiile de perspectivă ale Uzinei de Reparații, de integrare sau externalizare, sunt strict legate de starea actuală în care este aceasta, iar măsurile imediate ce trebuie luate pentru redresarea situației, implică o analiză extrem de profundă care să includă toți factorii responsabili și de decizie, ambele variante de organizare fiind responsabile de costuri și rentabilitate.

Reducerea costurilor, ca o primă etapă, aduce în prim plan nevoia de a transfera unele activități considerate periferice (conexe), dar care contribuie la satisfacerea utilizatorilor. Activitatea care pe moment ar putea fi considerată nedecisivă, poate deveni ulterior una decisivă, având în vedere și perspectiva în timp a mediului și a cererii. Dependența activității de exploatare a parcului de vehicule față de uzină, face ca alegerea unei soluții de integrare sau externalizare să fie bine analizate, ținând

cont și de riscurile legate de controlul exploatării serviciului. Activitatea de externalizare, cu toate că aparent generează o reducere semnificativă a costurilor ce pot fi percepute, poate provoca o creștere a costurilor indirecte ascunse/induse, sau chiar neluate în calcul de întreprindere. Nu întotdeauna activitatea externalizată este de calitate corespunzătoare, iar produsul sau serviciul oferit de aceasta se încadrează în termenul solicitat de beneficiar.

În consecință, alegerea unei strategii în ceea ce privește modul în care uzina poate presta activitatea pentru care a fost creată în parametri de calitate, are ca fond stăpânirea riscurilor care nu pot fi suprimate. Așadar, activitatea de exploatare tehnică se concretizează prin realizări la prestație, realizări cu caracter economic ce intră în sfera activității de exploatare comercială.

Evoluțiile reglementărilor naționale după anul 2007, indiferent de natura lor, nu au inclus în totalitate o serie de recomandări sau principii generale din Regulamentele CE. Sub rezerva dispozițiilor dreptului intern, Autoritatea Publică Locală, în conformitate cu Legea nr. 15/1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca Regii autonome și societăți comerciale, a emis decizia nr. 1179/1990 de înființare a RATB prin reorganizarea Întreprinderii de Transport București.

De la această dată, Regia Autonomă a funcționat pe bază de gestiune economică și autonomie financiară. Cu toate că o parte importantă din legislația internă specifică serviciului de transport rutier s-a armonizat, în mod progresiv, cu cea comunitară, a existat și o anumită încetinire în punerea acesteia în practică. Este adevărat că o serie de regulamente și directive europene au fost transpuse în legislația internă, în măsura în care au fost create condițiile de punere în practică a acestora.

Calitatea armonizării legislației interne cu cea europeană și transpunerea în practică arată măsura în care autoritățile au înțeles importanța acestora. Coerența reglementărilor europene ar trebui regăsită și în reglementările interne, la nivel național și local, adaptate evident de către agențiile sau autoritățile de reglementare care au acest atribut. În acest context, la această dată U.R., ca structură a R.A.T.B., nu poate să funcționeze la potențialul pentru care a fost creată și nici nu poate ridica pretenții în elaborarea de strategii în ceea ce privește procesul de modernizare și fabricație a tramvaielor. Toate aceste neajunsuri sunt generate de forma actuală de organizare a serviciului de transport public local, dar și de modalitatea de gestiune a acestuia. Așadar, pentru a avea o viziune pe termen mediu și lung, dezvoltarea echilibrată a transportului public local la nivelul Municipiului București, pe lângă obiectivele propuse, Administrația Publică Locală trebuie să aibă în vedere ca, la întocmirea planului de mobilitate urbană durabilă, să țină cont de anumite aspecte, care au influențat în mod negativ calitatea serviciului de transport, fie prin neaplicarea la timp a unor prevederi legale, fie dintr-o gestionare necorespunzătoare a sistemului de transport public local.

În urma analizării informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ Uzina are capacitatea la aceasta dată prin linia de fabricație creată în regie proprie, să producă tramvaie marca Bucur Low Floor cu platforma coborâtă, dar nu are comenzi în acest sens;
- ⇒ lipsa materialelor și pieselor de schimb au condus la întârzieri mari la onorarea comenzilor în ceea ce privesc reparațiile la caroserii și boghiuri.

- Secția Calea de rulare, ca parte integrantă a infrastructurii tehnico-edilitare, cu toate că aparține municipității, întreținerea și repararea suprastructurii - formate din linii de tramvai, piese de cale, instalații de automatizare și semaforizare (stradale sau din depouri), precum și refugii și mobilier stradal aferent, inclusiv gardurile de protecție al acesteia, revine operatorului. Acestea se execută prin Secția Linii din cadrul Direcției de Infrastructură Sisteme Energetice și Cale de Rulare din cadrul R.A.T.B.

Lucrările de întreținere și reparații a căii de rulare sunt necesare în scopul preîntâmpinării unor consecințe grave după cum urmează:

- ⇒ creșterea întreruperilor de circulație datorate remedierii liniei distruse;
- ⇒ creșterea numărului de deraieri a materialului rulant;
- ⇒ deranjamente în traficul general;
- ⇒ vibrații care creează disconfort locuitorilor din zonele aferente căii de rulare defecte

Activitatea de întreținere și reparații se execută de către operator în conformitate cu reglementările și normele specifice în vigoare și cu respectarea graficelor de revizii și reparații, cu mențiunea că o parte din actualele normative în baza cărora este dimensionată resursa umană, în raport cu inventarul lucrărilor existent la acest moment, nu au mai fost actualizată după reorganizarea potrivit Legii nr. 15/1990 a unităților economice de stat ca regii autonome sau societăți comerciale.

De menținerea în exploatare în condiții de deplină siguranță a căii de rulare depinde **realizarea programului de transport**, în baza căruia se desfășoară serviciul public de transport prin curse regulate. Dacă la nivelul parcului de tramvaie necesar realizării sarcinii de transport, defectarea unui tramvai, care poate fi înlocuit, nu are consecințe atât de mari încât să afecteze major un program de circulație, la calea de rulare apariția unui defect poate imobiliza temporar o linie și implicit un număr de tramvaie care asigură capacitatea de transport. Așadar importanța menținerii în exploatare a căii de rulare actuală este vitală, ținând cont și de vechimea acesteia. Investițiile din ultimii ani în modernizarea căii de rulare au fost făcute în limita alocațiilor de la bugetul local, de multe ori insuficiente față de necesar. Păstrarea unor standarde în domeniu prin creșterea vitezei de circulație, fără a se afecta confortul călătorilor, fluidizarea traficului urban, menținerea în limite a parametrilor de mediu (vibrații, zgomot) nu poate fi realizată decât cu investiții. Creșterea cheltuielilor cu întreținerea și repararea căii de rulare vine ca o consecință a subfinanțării capitalului investiții în ce privește înlocuirea sau modernizarea căii de rulare.

Utilizarea în procesul de reparații a materialelor re folosibile rezultate din dezafectări, casări sau deșeuri, ca alternativă la lipsa materialelor ce nu pot fi achiziționate din cauza resurselor financiare, din punct de vedere economic constituie o soluție de acceptat (costuri reduse), dar din punct de vedere tehnic implică adaptări, soluții noi, care de cele mai multe ori, fără un personal specializat, lucrările de intervenții nu pot fi realizate. La întreținerea căii de rulare se adaugă întreținerea instalațiilor de automatizare și semaforizare din rețeaua stradală, cât și din cea din depouri, refugii pietonale și adăposturi pentru călători, garduri de protecție, indicatoare de stații, etc. Acesta se poate realiza în măsura în care baza materială este asigurată ritmic și la nivel de necesar. Este adevărat că modul în care operatorul este organizat în ceea ce privește modul de intervenție la nivelul rețelei de cale de rulare, arată eficiența cu care sunt rezolvate problemele apărute atât la calea de rulare, cât și la piesele de cale, instalații de automatizare sau alte lucrări adiacente.

În cursul anului 2015, personalul de specialitate din cadrul *Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local* al AMRSP a verificat, conform Programelor de monitorizare transmise la R.A.T.B., indicatorii de performanță ai Serviciului de Transport Public Local în următoarele autobaze:

- Autobaza Nordului

Conform „Fișelor de Inspecție”, au fost verificate următoarele documente și informații:

- ⇒ registrul trafic;
- ⇒ foi de parcurs;
- ⇒ program de transport (program de circulație);
- ⇒ documentele obligatorii pe care trebuie să le dețină conducătorul mijlocului de transport în comun;
- ⇒ prestația serviciului;
- ⇒ imobilizări ale parcului;
- ⇒ cauzele care au generat pierderi la program.

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ exista o evidență a întregului parc auto de 102 autobuze cu datele de identificare (număr de inventar, data punerii în circulație, datele tehnice și de confort ale acestora), precum și toate informațiile care atestă menținerea în exploatare a autobuzelor;
- ⇒ înregistrările din foile de parcurs sunt conforme cu măsurătorile făcute de AMRSP cu ocazia sondajelor făcute în terminale, capete de traseu sau stații;
- ⇒ pierderile la program sunt cauzate de imobilizări de natură tehnică, lipsă conducători vehicule (șoferi), trafic aglomerat în orele de vârf, reducerea vitezei comerciale;
- ⇒ pe parcursul anului s-au înregistrat 632 defecte la un rulaj de 4.606.732 km (ian. – nov.), numărul de defecte/10⁵ km fiind de 13,72;
- ⇒ ponderea imobilizărilor a fost de 2,94% din parcul inventar și cuprinde următoarele defecte:
 - instalații electrice: 116
 - acumulatori: 93
 - caroserie: 82
 - instalații de răcire: 72
 - anvelope: 49

- Autobaza Titan

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ *registru trafic;*
- ⇒ *diagrama de circulație pentru transport rutier;*
- ⇒ *program de transport;*
- ⇒ *documentele obligatorii pe care trebuie să le dețină conducătorul mijlocului de transport în comun;*
- ⇒ *prestația serviciului;*
- ⇒ *imobilizări ale parcului;*
- ⇒ *cauzele care au generat pierderi la program.*

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ *circuitul documentelor precum și procedura folosită asigură o bună urmărire a întregului proces de exploatare zilnic a parcului;*
- ⇒ *extragerea de date necesare monitorizării este accesibilă atât la nivel de autobază, cât și la nivel centralizat, programul informatic existent fiind unul comun, dar necesită îmbunătățiri;*
- ⇒ *parcul disponibil de 175 de autobuze nu poate fi utilizat în totalitate din cauza imobilizărilor din motive tehnice;*
- ⇒ *prestația înregistrează pierderi cuantificate în semicurse pierdute și km nerealizați;*
- ⇒ *pe parcursul anului s-au înregistrat 2010 defecte la un rulaj de 6.329.287 km (ian. – nov.), numărul de defecte/10⁵ km fiind de 18,07;*
- ⇒ *ponderea imobilizărilor a fost de 28,81 % din parcul inventar și cuprinde următoarele defecte;*
 - *instalațiile electrice: 552;*
 - *instalațiile de răcire: 280;*
 - *climatizare: 189;*
 - *alternator: 142;*
 - *sistem de taxare: 109;*
 - *sistem de frânare: 88*

- Autobaza Obregia

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ *modul în care operatorul prestează serviciul de transport public local;*
- ⇒ *modul de urmărire a întregului proces de exploatare a parcului auto existent;*
- ⇒ *înregistrarea datelor rezultate din procesul de exploatare și circuitul acestora;*
- ⇒ *imobilizările parcului;*
- ⇒ *cauzele care au generat pierderi la program;*
- ⇒ *programul de circulație.*

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ *este necesară luarea unor măsuri în ce privește procurarea atât a aplicațiilor necesare desfășurării procesului folosite în sistem, cât și efectuarea unor studii care să permită o readaptare a rețelei de transport la solicitările utilizatorului, ținând cont că în ultimii ani au avut loc transformări esențiale în dinamica demografică și a restructurărilor din economie la nivelul Municipiului București;*
- ⇒ *prestația înregistrează pierderi;*
- ⇒ *în anul 2015 au fost înregistrate 744 defecte care au afectat prestația;*
- ⇒ *ponderea imobilizărilor a fost de 25% din parcul inventar și cuprinde următoarele defecte;*
 - *uși: 179;*
 - *instalație răcire: 114;*
 - *climatizare: 94;*
 - *instalație aer comprimat;*
 - *anvelope: 30*

- Autobaza Ferentari

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ *repartiția parcului de vehicule;*
- ⇒ *registru cu programul de prestații: parc de zi, parc sâmbăta și parc duminică;*
- ⇒ *imobilizări;*
- ⇒ *prestația serviciului;*
- ⇒ *pierderi la program;*

⇒ cauze care au generat pierderi programului de circulație.

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ parcul disponibil de 170 de autobuze nu poate fi folosit la întreaga capacitate;
- ⇒ ponderea imobilizărilor depășește 25% din parcul inventar;
- ⇒ dispecerizarea poate fi făcută mult mai eficient prin activarea programului Thoreb, program care poate asigura toate datele necesare unei exploatare, dispecerizări și planificări eficiente a traficului, precum și corelarea acestuia cu alte rețele de transport existente pe raza Municipiului București;
- ⇒ număr de defecte înregistrate: 1170 (ian. – nov. 2015);
- ⇒ ponderea imobilizărilor a fost de 25,88% din parcul inventar și cuprinde următoarele defecte:
 - uși: 408
 - instalație de răcire: 206
 - instalație aer comprimat: 131
 - instalație electrică: 127
 - anvelope: 108

- Autobaza Alexandria

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ parcul existent aflat în exploatare;
- ⇒ distribuția acestuia pe fiecare linie;
- ⇒ diagrame de lucru;
- ⇒ programele de circulație;
- ⇒ imobilizări;
- ⇒ cauzele care au generat imobilizări.

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ din parcul inventar de 141 de autobuze au participat la program în medie 103 autobuze;
- ⇒ ponderea de imobilizări în anul 2015 a fost de 27%;
- ⇒ defluirea autobuzelor la program se face cu dificultate din cauza blocajelor din intersecția Șos. Alexandriei cu Strada Ion Conea, care deși este semaforizată, nu funcționează;
- ⇒ numărul de defecte înregistrate în anul 2015 a fost de 1093;
- ⇒ ponderea imobilizărilor a fost de 27,66% din parcul inventar și cuprinde următoarele defecte:
 - instalație răcire: 240;
 - instalație aer comprimat: 151;
 - uși: 89;
 - anvelope: 78;
 - alternator: 65;
 - piese mecanice și electrice

- Autobaza Pipera

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ date cu privire la situația parcului;
- ⇒ registrele cu documentele primare care stau la baza desfășurării programului de exploatare a parcului;
- ⇒ documentele obligatorii pe care trebuie să le dețină conducătorul la bordul vehiculului;
- ⇒ prestația serviciului;
- ⇒ imobilizări;
- ⇒ cauzele care au generat imobilizări.

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ din parcul inventar de 137 autobuze, 20 au fost imobilizate, ponderea imobilizărilor fiind de 14%;
- ⇒ numărul de defecte înregistrate în anul 2015 a fost de 1144;
- ⇒ ponderea imobilizărilor a fost de 14,60% din parcul inventar și cuprinde următoarele defecte:
 - instalație răcire: 300;
 - uși: 120;
 - climatizare: 108;
 - instalație aer comprimat: 108;
 - instalație electrică: 84 ;

- alte defecte

- Autobaza Floreasca

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ date cu privire la parcul existent aflat în exploatare;
- ⇒ distribuția acestuia pe fiecare linie;
- ⇒ programele de circulație;
- ⇒ registrul foi de parcurs;
- ⇒ prestația serviciului;
- ⇒ cauzele care au generat pierderi la program.

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ autobaza este organizată astfel încât fluxul creat permite ca, după terminarea programului de lucru, mijloacele de transport să beneficieze de salubritatea și igienizarea salonului, de recăpătarea aspectului îngrijit al exteriorului și nu în ultimul rând de verificare a stării tehnice;
- ⇒ din parcul inventar de 91 de autobuze sunt utilizate în medie la program 81, ponderea de imobilizări fiind de aproape 90%;
- ⇒ numărul de defecte înregistrate în anul 2015 a fost de 652;
- ⇒ ponderea imobilizărilor a fost de 9,89 din parcul inventar și cuprinde următoarele defecte:
 - instalație electrică: 88;
 - acumulatori: 88;
 - climatizare: 64;
 - instalație răcire: 58;
 - suspensie: 37

- Autobaza Militari

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ registrele care conțin date cu privire la realizările programului de exploatare tehnică;
- ⇒ registrele care conțin date cu privire la realizările programului de exploatare comercială;
- ⇒ program de circulație;
- ⇒ prestația serviciului;
- ⇒ imobilizări parc.

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ autobaza este organizată și dispune de întregul flux operațional atât scriptic, cât și faptic, astfel încât orice activitate se desfășoară pe baza unor proceduri stabilite;
- ⇒ ponderea defectelor față de parcul inventar este de: 9%;
- ⇒ ponderea imobilizărilor a fost de 7,38% din parcul inventar și cuprinde următoarele defecte:
 - instalație de răcire: 159;
 - instalație aer comprimat: 47;
 - uși: 37;
 - transmisie: 30

În cursul anului 2015, personalul de specialitate din cadrul Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local al AMRSP a verificat, conform Programelor de monitorizare transmise la R.A.T.B., indicatorii de performanță ai Serviciului de Transport Public Local în următoarele depouri:

- Depoul Titan

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ registrul cu situația mișcării zilnice a vagoanelor pe trasee;
- ⇒ registrul cu foi de parcurs pe zile, confirmate de personalul participant și responsabil cu activitatea de întreținere mișcare și exploatare a parcului de tramvaie existent la data la care s-a efectuat inspecția;
- ⇒ diagrama de circulație;
- ⇒ programul de circulație;
- ⇒ avizul tehnic al vehiculelor urbane care circulă pe șină (tramvaie) și care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu.

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

⇒ starea tehnică a parcului este corespunzătoare cu vechimea acestuia, volumul lucrărilor de întreținere și reparații necesar menținerii parcului de tramvaie în exploatare (cu respectarea indicilor de calitate și de siguranță în exploatare), este de ampoare, așa cum reiese din înregistrările zilnice de intervenții (defecțiuni, intervenții cu caracter tehnic, etc.);

⇒ imobilizări de parc - 30 de vagoane;

⇒ cauze care au generat imobilizări:

- reparații planificate;
- boghiuri defecte;
- sursa statică defectă;
- acumulatori defecti;
- rulmenți presiune crapodină uzați;
- caroserie avariata;
- piese mecanice și electrice

⇒ În anul 2015 au fost eliberate 16 avize tehnice, care au permis exploatarea vagoanelor cu duratele normale de funcționare depășite

- Depoul Vatra Luminoasă

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

⇒ procedura R.A.T.B. „Prevenirea și tratarea evenimentelor de circulație”;

⇒ registrul trafic;

⇒ registrul semicurse pierdute;

⇒ programul de circulație;

⇒ prestația serviciului;

⇒ imobilizări

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

⇒ înregistrările din foile de parcurs sunt conforme cu măsurătorile făcute de AMRSP cu ocazia sondajelor făcute în terminale, capete de traseu sau stații;

⇒ pierderile la program sunt cauzate de imobilizări de natură tehnică, lipsa conducătorilor vehicule (șoferi), trafic aglomerat în orele de vârf, reducerea vitezei comerciale;

⇒ cauzele care au generat imobilizări:

- motor tracțiune defect;
- convertizor static defect;
- suspensie (perne aer) sparte;
- anvelope uzate;
- chopper VTC 220FR/750 defect;
- direcție defectă;
- acumulatori lipsă;
- captatori uzați

- Depoul Colentina

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

⇒ registrul foi de parcurs calculate pe zile, confirmate de personalul participant și responsabil cu activitatea de întreținere, mișcare și exploatare a parcului de tramvaie existent la data la care s-a efectuat inspecția;

⇒ registrul cu situația mișcării zilnice a vagoanelor pe trasee;

⇒ diagrama de circulație pentru liniile monitorizate;

⇒ programul de circulație;

⇒ prestația serviciului;

⇒ imobilizări de parc;

⇒ cauzele au generat imobilizări

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

⇒ depoul dispune de linie de revizii și reparații în condițiile în care majoritatea lucrărilor sunt efectuate în depou, dar aprovizionarea cu materiale și piese de schimb este una deficitară;

- ⇒ faptul ca depoul nu a beneficiat de modernizări, starea tehnică a parcului este corespunzătoare cu vechimea acestuia, de unde și volumul mare de lucrări de întreținere și reparații necesar menținerii parcului de tramvaie în exploatare (cu respectarea indicilor de calitate și de siguranță);
- ⇒ sondajele efectuate în terminale/capete de traseu pe diferite linii privind intervalele de succedare aparținând depoului, nu au înregistrat pierderi mari față de program;
- ⇒ pierderile la program au fost generate de imobilizări;
- ⇒ în anul 2015 numărul de imobilizări s-a ridicat la 36 vagoane;
- ⇒ cauze care au generat imobilizări:
 - chopper;
 - reparații planificate;
 - motor tracțiune defect;
 - boghiuri defecte;
 - caroserie avariata;
 - angrenaj defect;
 - alte defecte tehnice de natură mecanică sau electrică

- Depoul Berceni

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ registrul trafic;
- ⇒ programul de transport;
- ⇒ diagramele de circulație;
- ⇒ prestația serviciului;
- ⇒ mobilizări de parc;
- ⇒ cauzele care au condus la imobilizări

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus s-au constatat următoarele:

- ⇒ parcul de vehicule participant la program are o vechime considerabilă, iar pentru menținerea acestuia în exploatare sunt necesare lucrări de reparații care implică costuri destul de mari;
- ⇒ în cadrul depoului se execută Inspecțiile Tehnice Periodice (ITP), atât pentru parcul propriu, cât și pentru troleibuzele din celelalte depouri, cu respectarea tuturor reglementărilor în vigoare;
- ⇒ programul de circulație se respectă fără a se înregistra pierderi;
- ⇒ cauze care au înregistrat imobilizări:
 - chopper defect;
 - echipamente electrice defecte;
 - motor tracțiune defect;
 - anvelope lipsă;
 - instalație aer comprimat defectă

- Depoul Alexandria

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ situația parcului de vehicule;
- ⇒ situația stării tehnice a vagoanelor, gestiunea și distribuția acestora;
- ⇒ diagramele liniilor;
- ⇒ cauze care au generat imobilizări de parc

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ din datele culese în urma monitorizării în terminale, ce au fost comparate cu datele din graficele de circulație și foile de parcurs verificate la operator, reiese faptul că orele de sosire - plecare în/din terminal/capăt traseu, confirmate în foile de parcurs de către controlorul cap linie sau de conducătorul vehiculului, sunt apropiate de măsurătorile făcute în teren;
- ⇒ depoul este unul modernizat și dispune de echipament (transponder) de monitorizare on line atât pentru mișcare în depou, cât și în trafic;
- ⇒ numărul de imobilizări mai scăzut comparativ cu celelalte depouri;
- ⇒ cauze care au generat imobilizări:
 - reparații planificate;
 - sursă statică defectă;
 - motor acționare defect;
 - pompe H&K defecte

- Depoul Bujoreni

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații :

- ⇒ *registrul trafic;*
- ⇒ *diagrama de circulație;*
- ⇒ *programul de transport;*
- ⇒ *prestația serviciului;*
- ⇒ *imobilizări de parc;*
- ⇒ *cauze care au generat imobilizări*

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ *parcul de troleibuze îmbătrânit;*
- ⇒ *pierderile la program sunt generate de defecte tehnice și trafic aglomerat;*
- ⇒ *cauze imobilizări:*
 - *captatori uzați;*
 - *chopper defect;*
 - *convertizor static defect;*
 - *anvelope lipsă;*
 - *instalații electrice defecte;*
 - *alte cauze*

- Depoul Victoria

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ *registrul cu planificarea parcului;*
- ⇒ *registrul cu documentele care au stat la baza întregului proces de exploatare a parcului;*
- ⇒ *program de circulație;*
- ⇒ *imobilizări parc;*
- ⇒ *cauze imobilizări;*
- ⇒ *avizul tehnic al vehiculelor urbane care circulă pe șină (tramvaie) și care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu*

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ *depoul deține un parc inventar de 45 de tramvaie, din care circulante 32;*
- ⇒ *programul de circulație se desfășoară conform diagramelor;*
- ⇒ *gradul de uzură a parcului peste 100%;*
- ⇒ *cauze imobilizări:*
 - *boghiuri purtătoare defecte;*
 - *boghiuri motor defecte;*
 - *lipsă rulmenți crapodina;*
 - *lipsă piese electrice*
- ⇒ *vagoanele cu durata normală de funcționare depășită au fost expertizate, iar cele care au îndeplinit criteriile de siguranță au rămas în exploatare pe o perioadă de 12 luni. În anul 2015 au fost emise avize tehnice pentru 11 vagoane de călători*

- Depoul Bucureștii Noi

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ *registrele cu foi de parcurs zilnice;*
 - ⇒ *registrele cu evenimente de circulație;*
 - ⇒ *programul de circulație;*
 - ⇒ *imobilizări de parc;*
 - ⇒ *cauze imobilizări;*
 - ⇒ *avizul tehnic al vehiculelor urbane care circulă pe șină (tramvaie) și care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu*
- În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:
- ⇒ *depoul dispune de aceeași organizare ca și celelalte depouri, în ce privește întreținerea zilnică, cât și pentru intervențiile cu caracter tehnic;*
 - ⇒ *programul de circulație se desfășoară conform graficelor de circulație;*
 - ⇒ *parcul de vagoane are un grad de uzură ridicat;*

⇒ *cauze imobilizări:*

- *boghiuri purtătoare de defecte;*
- *rulmenți crapodină uzați;*
- *sursa statică defectă;*
- *lipsă piese mecanice și electrice*

⇒ *pentru vagoanele cu durata normală de funcționare depășită, în anul 2015 au fost emise un număr de 8 avize tehnice, care au permis menținerea acestora în exploatare*

- Depoul Militari

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ *structura parcului existent;*
- ⇒ *modul de desfășurare a activității de exploatare a parcului;*
- ⇒ *programul de transport;*
- ⇒ *cauze imobilizări;*
- ⇒ *avizul tehnic al vehiculelor urbane care circulă pe șină (tramvaie) și care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu*

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ *registrele puse la dispoziție au evidențiat faptul că activitatea ce se desfășoară zilnic are la bază un program de lucru și un program de circulație adaptat la nivelul și dinamica cererii, cu scopul de a utiliza întreaga capacitate de transport;*
- ⇒ *vagoane de călători cu grad de uzură peste 100%;*
- ⇒ *au fost eliberate, în anul 2015, un număr de 64 de avize tehnice pentru vagoanele cu durata normală de funcționare depășită;*
- ⇒ *cauze care au condus la imobilizări:*
 - *chopper defect;*
 - *acumulatori lipsă;*
 - *pompe H&K defecte;*
 - *boghiuri defecte;*
 - *lipsă piese electrice și mecanice*

- Depoul Giurgiului

Conform „Fișelor de Inspecție” s-au verificat următoarele documente și informații:

- ⇒ *registrele cu foi de parcurs;*
- ⇒ *registrele cu evidența defecțiunilor;*
- ⇒ *rapoartele zilnice cu evenimente din trafic;*
- ⇒ *documentele care au stat la baza efectuării programului de transport;*
- ⇒ *avizul tehnic al vehiculelor urbane care circulă pe șină (tramvaie) și care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu*

În urma analizării documentelor și informațiilor menționate mai sus, s-au constatat următoarele:

- ⇒ *depoul a fost inclus în programul de modernizare, beneficiind atât de logistică nouă, în ce privește partea de exploatare comercială, cât și de dotări tehnice la rețeaua de alimentare cu energie electrică, cale de rulare, vagoane etc*

- Sondaje în terminale

În anul 2015, personalul de specialitate din cadrul Compartimentului de Urmărire a Aplicării Reglementărilor Privind Serviciul Public de Transport Public Local al AMRSP a colectat date din teren prin măsurători realizate (sondaje) în terminale și capete de traseu, precum și în trafic.

În decursul anului, au fost supuse măsurătorilor și evaluate un număr de 43 linii de transport călători după cum urmează:

- ⇒ *21 linii de autobuze din 98 linii existente;*
- ⇒ *24 linii de tramvaie din 24 linii existente;*
- ⇒ *10 linii de troleibuze din 15 linii existente*

Culegerea de date din teren prin măsurători făcute (sondaje) în terminale și capete de traseu, precum și în trafic.

Determinările realizate au urmărit modul în care sunt îndeplinite anumite cerințe esențiale privind calitatea serviciului de transport public local prin curse regulate, pus la dispoziția utilizatorilor, și anume:

- ⇒ *regularitatea la program;*
- ⇒ *siguranța în exploatare a mijloacelor de transport participante la program;*
- ⇒ *confortul în saloanele mijloacelor de transport;*
- ⇒ *respectarea timpilor de succedare în stații;*
- ⇒ *gradul de aglomerație.*

Măsurătorile au fost făcute prin sondări în terminale (capete) de linii simultan, la ore, zile, și luni diferite. Măsurătorile făcute (sosiri - plecări) în terminale și capete de traseu au fost comparate cu înscrisurile din graficele de circulație și foile de parcurs în unitățile de exploatare, care asigură parcul de vehicule aferent liniilor monitorizate. Rezultatele sondajelor, realizate și regăsite în fișele de monitorizare completate pentru fiecare terminal, au fost anexate la rapoartele de evaluare lunare ale operatorului, confirmate atât de reprezentanții AMRSP, cât și de conducătorul unității de exploatare care gestionează parcul aferent liniei. În urma analizelor au fost identificate o serie de cauze care au afectat regularitatea la program.

Cauzele nerespectării programului de circulație au fost generate în principal de:

- ⇒ *coeficientul (gradul) de încărcare a salonului peste limita normală, în orele de vârf;*
- ⇒ *stațiile comune de îmbarcare/debarcare a călătorilor extrem de aglomerate;*
- ⇒ *căile de circulație subdimensionate;*
- ⇒ *restricțiile impuse de anumite situații (lucrări edilitare programate sau accidentale);*
- ⇒ *creșterea numărului de zone de conflict datorate defectării sistemului automat de management al traficului;*
- ⇒ *imobilizări de vehicule active din motive tehnice;*
- ⇒ *devierile de la traseul inițial datorate lucrărilor edilitare;*
- ⇒ *sectoare din infrastructura de transport electric pe șină nemodernizate;*
- ⇒ *lipsă personal (conducători de vehicule);*
- ⇒ *rețea de drumuri, precum și construcții și instalații aferente necorespunzătoare;*
- ⇒ *amenajări stradale aferente liniilor de transport (stații de îmbarcare - debarcare) comune care creează aglomerație;*
- ⇒ *rețea de transport nefluidizată corespunzător (reducerea vitezei comerciale de deplasare);*
- ⇒ *lipsa pieselor de schimb necesare proceselor de întreținere și reparații;*
- ⇒ *benzi dedicate transportului public insuficiente;*
- ⇒ *indisciplina participanților la trafic*

Compararea valorilor determinate în teren cu valorile din grafice și documente pe baza cărora să se desfășoare serviciul, în scopul stabilirii neconformităților.

Datele culese în urma monitorizării în terminale au fost comparate cu datele din graficele de circulație și foile de parcurs verificate la operator, metoda folosită fiind cea de potrivire.

Pentru a urmări modul în care se respectă programul de circulație au fost necesare măsurători simultane. Acestea s-au făcut în terminale și în capete de linii și stații intermediare, iar valorile culese din teren au fost comparate cu înscrisurile din documentele care stau la baza desfășurării activității în unitățile de exploatare a parcului de vehicule care gestionează parcul.

Documentele în baza cărora s-au făcut verificările în subunitățile operatorului au fost următoarele:

- ⇒ *grafice de circulație*
- ⇒ *foi de parcurs*
- ⇒ *registre de evidență*
- ⇒ *program de prestații*

Măsurarea calității serviciului de transport public local, devenită practică curentă pentru evaluarea activității operatorului de transport public local prin curse regulate (R.A.T.B.) la nivelul municipiului București, a constituit o altă activitate desfășurată de AMRSP, odată cu reevaluarea importanței neconformităților cum ar fi: timpii de întârziere (punctualitatea), timpii de așteptare, gradul de confort, siguranța și securitatea în deplasare, care au o influență directă asupra nivelului de satisfacție al clienților.

Din fișele rezultate în urma procesului de monitorizare s-a observat că orele de sosire - plecare în/din terminal (capăt traseu), confirmate în foile de parcurs, au fost apropiate sau au coincis cu măsurătorile

făcute în teren de către reprezentanții AMRSP, diferențele fiind cuprinse în medie între **1-6** minute pentru intervalele în care s-a făcut sondajul.

Constatări:

Din totalul de 653 măsurători, făcute la cele 45 de linii monitorizate în anul 2015, s-au constatat întârzieri la program mai mari de 6 minute la un număr de 214 măsurători la sosirea în terminale, ceea ce reprezintă 32% din total măsurători. La plecările din terminale se înregistrează întârzieri mai mari de 6 minute la un număr de 130 de măsurători, ceea ce reprezintă 19% din total măsurători. Toate aceste întârzieri au fost generate de o serie de cauze prezentate la capitolul 4.2 al prezentului raport.

Capitolul 5

Identificarea anumitor aspecte negative legate de modul în care se desfășoară serviciul de transport public local și supunerea în dezbatere a acestora, cu responsabili activității în vederea găsirii de soluții și de promovare a unor proiecte de reglementare care să permită o îmbunătățire a calității serviciului

5.1 Siguranța în exploatare a mijloacelor de transport

În acest sens, pornind de la prevederile legale existente și de la starea actuală a parcului de vehicule, prin care se asigură Serviciul de transport public local de către R.A.T.B. la nivelul Municipiului București, AMRSP prin compartimentul de specialitate, în limita competențelor, a considerat că sunt necesare o serie de măsuri ce trebuie luate de operator și de elaborare a unor **proceduri** în ceea ce privește **siguranța călătorilor**, astfel încât mijloacele de transport utilizate în procesul de exploatare să corespundă din punct de vedere al siguranței. Vechimea ridicată a mijloacelor de transport utilizate, starea tehnică precară, precum și lipsa unor acte normative, au fost punctele de plecare în elaborarea unor norme privind acordarea **avizului tehnic** vehiculelor urbane care circulă pe șină (tramvaie) și care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu. Astfel, o comisie tehnică numită prin Decizia Directorului General al R.A.T.B., a procedat la întocmirea unui **normativ propriu** care a fost aprobat în C.T.E. - R.A.T.B. și în C.C.E.. Faptul că transportul urban pe șină nu diferă cu mult de cel feroviar, în elaborarea normativului propriu a fost consultat „*Ordinul nr. 1484/2008 pentru aprobarea Normelor privind acordarea avizului tehnic vehiculelor feroviare care au depășit durata normală de funcționare/durata de serviciu*” emis de Ministerul Transporturilor și, prin asimilare, a fost elaborată o procedură.

Așadar la această dată, operatorul dispune de procedura clară în baza căreia, o comisie tehnică poate emite **avizul tehnic** pentru menținerea în funcțiune și acordarea unei noi durate normale de funcționare a unui vehicul electric de transport pe șină care a depășit durata normală de funcționare. Avizul tehnic, potrivit noii proceduri, este însoțit de un raport tehnic întocmit de către comisia constituită și conține toată documentația aferentă. Potrivit procedurii, avizul eliberat de S.M.C. și aprobat de Directorul M.A.S., se va atașa cărții vehiculului și va constitui document de referință în analiza viitoare în ceea ce privește prelungirea duratei de funcționare a mijlocului de transport. Așadar, au beneficiat de verificări și de prelungirea duratei normale de utilizare în baza procedurilor, un număr de 145 de tramvaie.

Confortul în saloanele mijloacelor de transport

Asigurarea minimului de confort prin funcționarea aparatelor de aer condiționat, în special la transportul auto cu precădere pe timp de vară, precum și igienizarea saloanelor, este o necesitate și nu un lux. Aceasta trebuie să reprezinte o preocupare, dar și o obligație a operatorului mai ales în condițiile în care fluxul de călători la anumite ore depășește capacitatea de transport pusă la dispoziție de prestator. De cele mai multe ori situațiile conflictuale create între călători și conducătorul mijlocului de transport (aceștia din urmă fiind considerați responsabili de condițiile oferite de operator de către utilizatori) degenerază, ducând la aspecte care depășesc de cele mai multe ori sfera unui comportament civilizat în spațiile publice.

Potrivit Ordinului nr. 18/2008 privind aprobarea Normelor de igienă pentru transporturile de persoane, emis de Ministerul Sănătății Publice și Ministerul Transporturilor, la art. 9, se precizează: „**Operatorii economici sau autoritățile care au în administrare traseele sunt obligate să le întrețină, împreună cu stațiile și mijloacele de transport în comun în condiții optime de igienă, să asigure întreținerea, salubritatea și curățarea permanentă, să realizeze dezinsecția și dezinsecția vehiculelor ori de câte ori este nevoie și să asigure un microclimat favorabil în mijloacele de transport**”. Așadar, conținutul actului normativ face trimitere la responsabilitate atât din partea autorităților publice locale, cât și la prestatorii serviciului în ceea ce privește norma de igienă în saloanele de transport public, cât și în stațiile publice.

Dacă la capitolul siguranța în circulație a mijloacelor de transport, operatorul face eforturi considerabile pentru a nu avea evenimente prin utilizarea la maxim a capacității tehnice existente și a experienței personalului, în ceea ce privește activitatea de curățenie, igienizare și asigurarea unui confort corespunzător, dependența de materii și materiale necesare unei activități normale este vizibilă în saloanele de transport. Igienizarea mijloacelor de transport este realizată de operator în regie proprie și este o activitate care trebuie făcută zilnic sau ori de câte ori este nevoie.

Gradul de igienizare și calitatea acestuia sunt strict legate de ritmicitatea în ce privește aprovizionarea cu materii (soluții dezinfectante pentru podea, mână curentă, bară de sprijin, scaune etc.) și materiale la timp, de calitate și în cantități corespunzătoare. De asemenea, dotările necesare (stațiile de spălare și igienizare) asigurării fluxului de întreținere specific activității, necesită modernizări și adaptări la noile cerințe privind calitatea mediului. Cu toate că, operatorul, în baza unor acte normative (afișate) privind buna conviețuire și ordine în spațiile publice, recomandă utilizatorilor un comportament civilizat și decent, obligații ce le revin în calitate de consumator de servicii, aceste recomandări nu sunt respectate. Așadar, cumulul de factori care include în principal subfinanțarea serviciului, comportamentul necorespunzător al unor utilizatori în mijloacele de transport în ce privește păstrarea curățeniei, precum și deficiențele operatorului privind prevederile art. 31 alin. (23): *“să asigure, zilnic și ori de câte ori este nevoie salubritatea, spălarea și dezinfectarea mijloacelor de transport”* din Ordinul nr. 972/2007, duc în final la creșterea gradului de nemulțumire a unui procent semnificativ de utilizatori ai serviciului. *Lipsa aerului condiționat în saloanele mijloacelor de transport*, când temperaturile depășesc indicele de confort termic, constituie o altă nemulțumire a utilizatorilor. Cauzele neutilizării aparatelor de aer condiționat o constituie lipsa pieselor de schimb și a materialelor necesare repunerii acestora în funcțiune. De menționat faptul că nu toate mijloacele de transport, achiziționate sau modernizate, din dotarea R.A.T.B. au fost echipate de constructor cu echipamente sau accesorii pentru climatizare. Mijloacele de transport din generație mai nouă (autobuze euro 4) sunt dotate cu aer condiționat, pentru cele din generație mai veche, costurile cu echiparea acestora cu aparate de climatizare fiind foarte mari. Așadar, repunerea în funcțiune a aparatelor de aer condiționat rămâne în continuare o problemă atât timp cât operatorul nu dispune la această dată de sumele aferente activării echipamentelor defecte.

5.2 Infrastructura serviciului de transport

5.2.1 Călea de rulare

Ca parte integrantă a infrastructurii tehnico-edilitare, calea de rulare la transportul pe șină, cu toate că aparține municipalității, întreținerea și repararea suprastructurii acesteia, formate din linii de tramvai, piese de cale, instalații de automatizare și semaforizare (stradale sau din depouri), precum și din refugii și mobilierul stradal aferent, inclusiv gardurile de protecție, revine operatorului. Acestea se execută prin secția linii din cadrul Direcției de Infrastructură Sisteme Energetice și Cale de Rulare din cadrul R.A.T.B. Lucrările de întreținere și reparații ale căii de rulare sunt necesare în scopul preîntâmpinării unor consecințe grave după cum urmează:

- ⇒ creșterea întreruperilor de circulație datorate remedierii liniei distruse;
- ⇒ creșterea numărului de deraieri a materialului rulant;
- ⇒ deranjamente în traficul general;
- ⇒ vibrații care creează disconfort locuitorilor din zonele aferente căii de rulare defecte

5.2.2 Rețele electrice și substații energetice

Activitatea de întreținere și reparații se execută de către operator în conformitate cu reglementările și normele specifice în vigoare și cu respectarea graficelor de revizii și reparații, cu mențiunea că o parte din actualele normative în baza cărora este dimensionată resursa umană, în raport cu inventarul existent al lucrărilor la acest moment, nu a mai fost actualizată, după reorganizare potrivit Legii nr. 15/1990 a unităților economice de stat ca regii autonome sau societăți comerciale.

De menținerea în exploatare în condiții de deplină siguranță a căii de rulare depinde realizarea programului de transport, în baza căruia se desfășoară serviciul public de transport prin curse regulate. Dacă la nivelul parcului de tramvaie necesar realizării sarcinii de transport, defectarea unui tramvai, care poate fi înlocuit, nu are consecințe atât de mari încât să afecteze major un program de circulație, la calea de rulare apariția unui defect poate imobiliza temporar o linie și implicit un număr de tramvaie care asigură capacitatea de transport. Așadar, importanța menținerii în exploatare a căii de rulare actuale este vitală, ținând cont și de vechimea acesteia. Investițiile din ultimii ani în modernizarea căii de rulare au fost făcute în limita alocațiilor de la bugetul local, de multe ori insuficiente față de necesar. Păstrarea unor standarde în domeniu prin creșterea vitezei de circulație, fără a afecta confortul călătorilor, fluidizarea traficului urban, menținerea în limite a parametrilor de mediu (vibrații, zgomot) nu poate fi realizată decât cu investiții. Creșterea cheltuielilor cu întreținerea și repararea căii de rulare vine ca o consecință a subfinanțării capitolului investiții în ce privește înlocuirea sau modernizarea căii de rulare.

Utilizarea în procesul de reparații a materialelor refolosibile rezultate din dezafectări, casări sau deșeuri, ca alternativă la lipsa materialelor ce nu pot fi achiziționate din cauza resurselor financiare insuficiente, din punct de vedere economic constituie o soluție de acceptat (costuri reduse), dar din punct de vedere tehnic implică lucrări de intervenții ce implică adaptări, soluții noi, care de cele mai multe ori, fără un personal specializat, nu pot fi realizate. La întreținerea căii de rulare se adaugă menținerea în stare funcțională a instalațiilor de automatizare și semaforizare din rețeaua stradală, cât și a depourilor, a refugiilor pietonale și a adăposturilor pentru călători, a gardurilor de protecție, a indicatoarelor de stații, etc. Aceasta se poate realiza în măsura în care baza materială este asigurată ritmic și la nivel de necesar. Este adevărat, însă, că modul în care operatorul este organizat în ceea ce privește intervenția la nivelul rețelei de cale de rulare arată eficiența cu care sunt rezolvate problemele apărute atât la calea de rulare cât și la piesele de cale, instalațiile de automatizare sau alte lucrări adiacente.

5.2.3 Mentenanța serviciului

Această activitate este într-o strânsă legătură cu finanțarea serviciului și depinde de asigurarea condițiilor tehnice corespunzătoare și continue a lucrărilor de revizii și reparații astfel încât parcul disponibil să poată fi în circulație, acoperind într-un grad cât mai mare programul de circulație.

Finanțarea la nivel de necesar asigură desfășurarea corespunzătoare a serviciilor. Aceasta este prevăzută de legislație și reprezintă elementul cheie în furnizarea unui serviciu de transport public de calitate.

Potrivit art. 41 alin. (1) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 *„Finanțarea cheltuielilor curente și de capital necesare pentru efectuarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate se asigură din veniturile operatorilor de transport sau ale transportatorilor autorizați”. La alin. (5) al aceluiași articol se precizează că: „Finanțarea investițiilor pentru **înființarea, reabilitarea, modernizarea și/sau dezvoltarea** sistemelor de transport public local de persoane se face din bugetele locale, din bugetul de stat sau din fonduri private, pe baza hotărârilor Consiliilor Locale, ale Consiliilor Județene, ale Consiliului General al Municipiului București sau ale Guvernului, după caz, cu respectarea legislației în vigoare privind finanțele publice, respectiv finanțele publice locale, și a legislației în vigoare privind achizițiile publice”*. De modul în care sunt asigurate sumele necesare atât pentru activitatea de exploatare, cât și pentru cea de **investiții** depinde buna funcționare a serviciului de transport. Mentenanța parcului de vehicule este asigurată atât de subunitățile care gestionează parcul, dar și de Uzina de Reparații, în special pentru lucrări de complexitate care depășesc capacitatea tehnică de execuție a subunităților, cu precădere la transportul pe șină.

Aportul **U.R.** în menținerea parcului de tramvaie activ în funcțiune este extrem de important. Uzina de Reparații dispune și are capacitatea tehnică de execuție în ceea ce privesc reparațiile capitale sau modernizările la vagoane și poate asimila orice reper, ansamblu sau subansamblu din componența vagoanelor aflate în exploatare de către R.A.T.B., care la această dată nu se mai află în fabricație. Totodată, Uzina de Reparații are capacitatea de a proiecta și fabrica tramvaie de tip Bucur LF-CA, cu platforma coborâtă, chiar în condițiile în care funcționează ca o structură de producție a R.A.T.B. Bugetarea activității de producție, atât în ceea ce privește activitatea de reparații, cât și cea de modernizare și fabricație de tramvaie, devine extrem de dificilă în condițiile în care statutul actual al Uzinei de Reparații este unul nepermisiv în derularea unor contracte multianuale, care să asigure o aprovizionare liniară și ritmică cu materii și materiale necesare procesului de fabricație, dar și de modernizare și dotare la standardele actuale.

Din constatările AMRSP, activitatea U.R. este una defectuoasă, menirea acestei uzine fiind departe de ceea ce se întâmplă în prezent în această entitate economică. Pe parcursul anilor s-au făcut multe schimbări în bunul mers al acestei uzine, forțate de situațiile financiare dificile prin care a trecut R.A.T.B., după cum au explicat cei implicați în procesul de producție al U.R.. Am constatat că sunt în fiecare depou R.A.T.B. tramvaie care așteaptă să fie reparate în uzină, unele de ani de zile. Așa ceva pare a fi un lucru dezastruos, tramvaie imobilizate pe perioade lungi de timp pentru că nu s-au găsit fondurile necesare pentru repararea lor la U.R.

Ne aflăm în fața unor situații reale, într-o perioadă extrem de dificilă pentru serviciul de transport public local în municipiul București și în fața unor provocări europene care ar trebui să oblige operatorii serviciilor de transport la indicatori de performanțe mult îmbunătățite.

Pornind de la aceste aspecte și de la importanța pe care o reprezintă U.R. în actuala structură a R.A.T.B. este necesar ca, la tratarea activității de mentenanță a parcului de vehicule să se țină cont de aportul Uzinei de Reparații și implicarea ei în prestarea serviciului de transport public local, în contextul în care

parcul existent este deja îmbătrânit fizic și moral. Soluțiile de perspectivă ale Uzinei de Reparații de integrare sau externalizare sunt strict legate de starea actuală în care aceasta se află, iar măsurile imediate, ce trebuie luate pentru redresarea situației, implică o analiză extrem de profundă care să includă toți factorii responsabili și de decizie, ambele variante de organizare fiind responsabile de costuri și rentabilitate.

Reducerea costurilor, ca o primă etapă, aduce în prim plan nevoia de a transfera unele activități considerate periferice (conexe), dar analiza trebuie să țină cont și de implicațiile ulterioare. Activitatea care pe moment ar putea fi considerată nedecisivă, poate deveni ulterior una decisivă, având în vedere și perspectiva în timp a mediului și a cererii. Dependența activității de exploatare a parcului de vehicule față de uzină, face ca alegerea unei soluții de integrare sau externalizare să fie bine analizate, ținând cont și de riscurile legate de controlul exploatării serviciului. Activitatea de externalizare cu toate că aparent generează o reducere semnificativă a costurilor ce pot fi percepute, poate provoca o creștere a costurilor indirecte ascunse/induse, sau chiar neluate în calcul de întreprindere. Nu întotdeauna activitatea externalizată este de calitate corespunzătoare, iar produsul sau serviciul oferit de aceasta se încadrează în termenul solicitat de beneficiar.

În consecință, alegerea unei strategii, în ce privește modul în care uzina poate presta activitatea pentru care a fost creată în parametrii de calitate, are ca fond controlul riscurilor ce nu pot fi suprimate. Așadar, activitatea de exploatare tehnică se concretizează prin realizări la prestație, realizări cu caracter economic ce intră în sfera activității de exploatare comercială.

Evoluțiile reglementărilor naționale după anul 2007, indiferent de natura lor, nu au inclus în totalitate o serie de recomandări sau principii generale din regulamentele C.E. Sub rezerva dispozițiilor dreptului intern Autoritatea Publică Locală, în conformitate cu Legea nr. 15/1990 privind reorganizarea unităților economice de stat ca Regii autonome și societăți comerciale, a emis Decizia nr. 1179/1990 de înființare a R.A.T.B. prin reorganizarea Întreprinderii de Transport București.

De la această dată, Regia Autonomă de Transport București a funcționat pe bază de gestiune economică și autonomie financiară. Cu toate că o parte importantă din legislația internă specifică serviciului de transport rutier s-a armonizat cu cea comunitară, în mod progresiv, a existat și o anumită încetinire în punerea acesteia în practică. Este adevărat că o serie de regulamente și directive europene au fost transpuse în legislația internă, în măsura în care au fost create condițiile de punere în practică a acestora.

Calitatea armonizării legislației interne cu cea europeană și transpunerea în practică arată măsura în care autoritățile au înțeles importanța acestora. Coerența reglementărilor europene ar trebui regăsită și în reglementările interne, la nivel național și local, adaptate evident de către agențiile sau autoritățile de reglementare care au acest atribut. În acest context, la această dată U.R., ca structură a R.A.T.B., nu poate să funcționeze la potențialul pentru care a fost creată și nici nu poate ridica pretenții în elaborarea de strategii în ceea ce privește procesul de modernizare și fabricație a tramvaielor. Toate aceste neajunsuri sunt generate de forma actuală de organizare a serviciului de transport public local, dar și de modalitatea de gestiune a acestuia. Așadar, pentru a avea o viziune pe termen mediu și lung, dezvoltarea echilibrată a transportului public local la nivelul Municipiului București, pe lângă obiectivele propuse, Administrația Publică Locală trebuie să aibă în vedere, ca la întocmirea planului de mobilitate urbană durabilă să țină cont de anumite aspecte ce au influențat în mod negativ calitatea serviciului de transport, fie din neaplicarea la timp a unor prevederi legale, fie dintr-o gestionare necorespunzătoare a sistemului de transport public local.

5.2.4 Exploatarea comercială

Ca activitate economică, în asamblul serviciului public aceasta ține evidența realizărilor prestațiilor operatorului. Potrivit art. 41, alin. 2, din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007 „Veniturile operatorilor de transport rutier și ale transportatorilor se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor, denumite în continuare taxe de călătorie, reprezentând contravaloarea serviciului prestației/sau din subvenții de la bugetul de stat și de la bugetele locale, calculate ca diferență de tarif în condițiile legii.”

Fiind vorba de cheltuieli curente și de capital, ponderea veniturilor din încasări au o importanță deosebită în susținerea prestației serviciului, la un nivel de calitate corespunzător. R.A.T.B. în calitate de operator al serviciului de transport public local, prin centrele de emisie și reîncărcare carduri, pune la dispoziția utilizatorilor, spre vânzare, produsele tarifare sub diferite forme (abonament în funcție de perioadă, număr de linii și tarif, portofel electronic, călătorii etc.), ofertă care include întreaga gamă de

produs tarifar, în funcție de opțiunile utilizatorului. Cu toate că operatorul, prin întreaga rețea de comercializare formată din centre de emisie - reîncărcare pe întreaga arie a Municipiului București, inclusiv în județul Ilfov, acoperă pretențiile utilizatorilor, au fost întreprinse de către acesta măsuri pentru introducerea unui sistem automat de eliberare a cardurilor, în paralel cu actualul sistem de distribuție pe anumite zone cu trafic intens, sau zone care, din diverse motive, nu beneficiază de puncte de vânzare. Realizarea și extinderea acestuia depinde de posibilitățile de finanțare. Produsele tarifare sunt puse la dispoziția utilizatorilor, iar modul lor de utilizare – validare în timpul călătoriei constituie o problemă care implică comportamentul utilizatorului în mijloacele de transport, odată cu respectarea unor norme privind desfășurarea transportului în comun de către călători. Unele din aceste aspecte au fost reglementate prin H.C.G.M.B. nr. 156/2001, cu modificările și completările ulterioare. Plecând de la premiza, dar și obligația „consumi, deci plătești”, trebuie ca printr-o serie de reglementări locale, de a elimina acele ambiguități cu privire la diverse situații (călătorie nevalidată de utilizatorul de bună credință, din motive justificate - pierdere, furt al cardului etc), în care se regăsesc utilizatorii serviciului în raport cu personalul controlor din partea prestatorului, situații care nu au fost prevăzute de anumite norme, dar care au generat dispute între operator și utilizator, uneori rezolvate în instanțele de judecată. Credem că se poate găsi o variantă de verificare a călătorului respectiv dacă a plătit călătoria sa, printr-una din variantele de alimentare a cardului. În felul acesta se evită situațiile neplăcute pentru călător de a plăti în plus alte sume față de ceea ce a achitat la unul dintre centrele R.A.T.B. pentru călătoria sa.

Procentul tot mai scăzut de încasări obținut în ultima perioadă de operator, în urma prestației, a dus la o alterare a calității serviciului, grevarea bugetului de venituri fiind simțită aproape la orice capitol de cheltuieli. Această situație nu poate fi pusă numai pe seama operatorului, care nu reușește să găsească soluții de redresare a situației. Situația actuală creată în ce privește volumul scăzut de încasări are la bază un fenomen vizibil, care este legat de modul în care o parte din utilizatorii serviciului de transport local înțeleg importanța acestuia în contextul economic și social. Fraudarea călătoriilor de către o anumită parte a utilizatorilor este resimțită în bugetul operatorului, efectele de cele mai multe ori fiind regăsite în activitatea curentă de exploatare. Măsurile luate în ultimul timp, prin permanente controale pe anumite linii de către personalul cu atribuții de control, a determinat o creștere a încasărilor. Fluxul de călători foarte mare pentru zi lucrătoare face ca acțiunea de control să nu poată fi realizată din lipsă de personal specific activității. Soluțiile propuse de către operator pentru a diminua eludarea validărilor în mijloacele de transport, cel puțin la transportul pe șină, ar fi găsit rezolvare prin amenajarea peroarelor de așteptare în stație cu sisteme care să nu permită urcarea în mijlocul de transport a utilizatorilor, fără confirmarea în prealabil a deținerii și validării de către utilizator a titlului de călătorie. Soluția putea fi pusă în practică de către U.R., în colaborare cu celelalte instituții din subordinea Primăriei Municipiului București. Chiar dacă ponderea transportului pe șină este mai mică față de transportul pe pneuri, peroarele de așteptare se pretau la o astfel de adaptare și ar fi reprezentat un program pilot cu posibilități de adaptare și extindere și la alte tipuri de transport. Procentele de pierdere la încasări, utilizate în analizele operatorului, nu capătă relevanță atât timp cât nu există un element la care se poate raporta întreaga prestație și anume, numărul total de călători transportați zilnic și nu numărul de călătorii. Această deficiență rămâne în continuare nerezolvată la nivelul întregului parc și va putea fi rezolvată în măsura în care Autoritatea Publică Locală se va implica. De asemenea, s-a constatat o deficiență în ceea ce privește modul în care operatorul calculează și evaluează compensațiile pentru unele categorii sociale de utilizatori ai serviciului (reduceri și gratuități).

În acest sens, a fost făcută analiza de stabilire a categoriilor de utilizatori ai serviciului de transport care beneficiază potrivit legii de reduceri și gratuități pe mijloacele de transport, în vederea înaintării unei propuneri a AMRSP către CGMB, de inițiere a unui proiect de hotărâre cu privire la acordarea unor gratuități, altor categorii de utilizatori ai serviciului. În aceasta analiză am ținut cont și de modul în care trebuie calculate și evaluate compensațiile pentru toate categoriile sociale beneficiare de facilități la transportul public de persoane, pentru identificarea surselor de finanțare a acestor compensații de care trebuie să beneficieze operatorul serviciului, astfel încât să se evite situația ingrată de plată a unor sume (T.V.A.) către ANAF în mod nejustificat.

Capitolul 6

Starea actuală a sistemului și a serviciului

Sistemul se confruntă cu o serie de probleme legate atât de starea tehnică a parcului aflat în dotare, cât și a căilor de rulare. Dacă la transportul pe pneuri (autobuz - troleibuz) calea de rulare permite o deplasare a mijloacelor de transport în funcție de trafic, la transportul pe șină lipsa investițiilor în ce privește modernizarea la calea de rulare, face ca pe anumite tronsoane deplasarea vagoanelor să fie lentă, cu efecte negative asupra programului de circulație, cât și asupra mediului înconjurător (zgomot peste limitele admise în zonele urbane).

La aceasta dată, situația parcului se prezintă astfel:

Mod de transport	Parc inventar	Vehicule cu durata normală de funcționare depășită	Vehicule în exploatare
Tramvai	485	315	251
Troleibuz	297	282	169
Autobuz	1147	667	724

Uzura parcului de autobuze la data de 31.12.2015

Marca autobuz	Nr. autobuze inventar la data de 01.01.2015	Perioada intrare în exploatare (ani)	Grad uzură (ani)	Rulaj mediu (km. efectivi)	Observații
ROCAR	ROCAR U412	79	1995-2000	15 - 20	647.953
	ROCAR U812	1	2001	14	575.595
	DAF SB 220	60	1995-1998	17 - 20	827.527
	DAF LPG	2	2000	15	147.876
	IK-206.50	2	1993	22	581.819
	Iveco	3	2006	9 ani RATB	168.536
Mercedes Euro 3	Mercedes Euro 3	400	2006	9	407.375
	Mercedes Euro 3	100	2007	8	371.082
Mercedes Euro 4	Mercedes Euro 4	20	2007	8	332.766
	Mercedes Euro 4	330	2008	7	329.261
	Mercedes Euro 4	150	2009	6	302.264
TOTAL		1147 autobuze (din care 1000 Mercedes în exploatare)		360.709	

Uzura parcului de tramvaie și troleibuze la data 31.12.2015

Nr. crt.	Marca	Parc inv.	0 - 25%	25 - 50%	50 - 75%	75 - 100%	Peste 100%
1	V2 ST	2					2
2	V2 AT	9			7	2	
3	V3 AM	302			17	82	203
4	V3AM-CA	3					3
5	V3AM 2S	14		8	6		
6	V3 APPC	4			4		
7	V3AMCHPPC	46		26	20		
8	VTM*	10					10
9	T4R	80					80
10	BUCUR LF	13	8	5			
TOTAL TRAMVAIE		483	8	39	54	84	298
1	DAC 412 E	1					1
2	DAC 812 E	1					1
3	ASTRA	195					195
4	IRIS BUS	100				57	43
TOTAL TROLEIBUZE		297	0	0	0	57	240

Uzura cale de rulare la 31.12.2015

Artera	LT(cod tronson traseu)	Sina cale uzata (mcd)	Linii tramvai
Bd. Vasile Milea	1441	361	1,11,35
	1442	339	1,11,35
Str. Barbu Văcărescu	1443	4199	5
Str. Puțul lui Crăciun	1815	372	42
Bd. Expoziției	1425	766	42
Bd. Gloriei	1422	1059	24
	1810	113	24
Bd. I. Mihalache	1423	1913	24,42,45
	1405	877	24,42,45
Bd. Bucureștii Noi	1418	120	24
	1419	44	24
	1420	605	24
	1421	1465	nu se circula
Calea Griviței	1822	237	nu se circula
Bd. Ferdinand	1200	446	14
	1233	926	14
Șos. Pantelimon	1230	551	14,36,46
	1222	870	14,36,46
	1235	372	14,36,46
	1201	1909	nu se circula
	1240	-	nu se circula
Calea Călărași	1209	686	14,40,56
	1206	1384	40,56
Bd. Basarabia	1205	1735	40,56
	1236	1030	14,40,46,56
	1237	1046	36,46,56
Bd. Chișinău	1238	922	14,36,46
Str. Lizeanu	1122	397	16
Str. Maica Domnului	1124	1377	16,36
Str. Reînvierii	1151	490	36
Str. Ziduri Moși	1155	933	36
	1154	90	36
Bd. Pache Protopopescu	1232	1019	nu se circula
Str. Vasile Lascăr	1138	1006	16
Str. Traian	1208	622	14
Șos. Petricani	1126	3173	16,36
Total		15910	

Vechime rețele electrice troleibuz

Nr.crt.	Tronsoane cu număr precizat de artere cu rețea de contact pentru alimentare tb (buc)	Lungime (Kmfs)	Vechime (ani)	% din inv.
1	4	39,13	0-10	12,44
2	8	82,19	10-25	26,12
3	38	193,36	> 25	61,44
Total	50	314,68		100

Vechime rețele electrice Tramvai

Nr.crt.	Tronsoane cu număr precizat de artere cu rețea de contact pentru alimentare tw (buc)	Lungime (Kmfs)	Vechime (ani)	% din inv.
1	37	183.859	0-10	52.78
2	7	54.607	10-25	15.68
3	39	109.884	>25	31.54
Total	83	348.35		100

La aceasta dată, situația patrimonială a parcului de vehicule administrat de R.A.T.B. care asigură prestarea Serviciului de Transport Public Local se prezintă astfel:

Tramvai		Troleibuz		Autobuz	
Parc inv.	Parc activ	Parc inv.	Parc activ	Parc inv.	Parc activ
483	261	297	192	1147	722

Din cauza lipsurilor la capitolul materiale de întreținere la liniile de contact, exploatarea parcului are de suferit, iar efectele se regăsesc în nerealizări la program.

Vechimea parcului și dotările mijloacelor de transport constituie un alt impediment în prestarea unui serviciu de calitate:

⇒ din cele 483 de tramvaie, doar 9 au o vechime sub 14 ani, diferența de 474 fiind înregistrată cu o vechime medie care depășește durata normală de funcționare/utilizare. Menținerea în continuare în exploatare se face pe baza unor avize tehnice emise de operator

⇒ din totalul de 297 troleibuze aflate în inventar, 107 au fost puse în funcțiune anterior anului 2000, iar 190 între 2000 - 2010

⇒ din cele 1147 autobuze incluse în parcul inventar, doar 1000 de autobuze Mercedes participă la program, și a căror vechime este de 6-7 ani pentru 480 autobuze, respectiv 8-9 ani pentru celelalte 580 autobuze, cu un rulaj efectiv realizat de 300-400 mii km/autobuz

Așadar, uzura tehnică și morală a parcului, coroborată cu lipsa de finanțare în ceea ce privesc investițiile în modernizări și înlocuiri de mijloace de transport, nu fac decât să scadă calitatea serviciului prestat și să crească nemulțumirea utilizatorilor.

În tabelul de mai jos sunt prezentate valorile privind vechimea parcului comparativ cu duratele normale de utilizare prevăzute în HG nr. 2139/2004:

Situația imobilizărilor la autobuzele Mercedes-Benz Citaro - 0530 la 31.12.2015

Nr. crt.	Autobaza	Parc inventar	Autobuze imobilizate	Pondere imobilizări
1	Floreasca	91	9	9,89%
2	Ferentari	170	44	25,88%
3	Nordului	102	3	2,94%
4	Alexandria	141	39	27,66%
5	Militari	122	9	7,38%
6	Titan	177	51	28,81%
7	Pipera	137	20	14,60%
8	Obregia	60	15	25,00%
Total		1000	190	19%

Situația imobilizărilor la tramvaie la 31.12.2015

Nr. crt.	Depou	Parc inventar	Vagoane imobilizate	Pondere imobilizări
1	Victoria	45	20	44,44%
2	Bucureștii Noi	54	33	61,11%
3	Dudești	43	17	39,55%
4	Alexandria	72	22	30,56%
5	Colentina	71	38	53,52%
6	Militari	91	43	47,25%
7	Giurgiu	42	24	57,14%
8	Titan	65	29	44,62%
Total		483	226	46,79%

Situația imobilizărilor la troleibuze la 31.12.2015

Nr. crt.	Depou	Parc inventar	Vagoane imobilizate	Pondere imobilizări
1	Vatra Luminoasă	104	51	49,04%
2	Bucureștii Noi	44	20	45,45%
3	Berceni	44	23	52,27%
4	Bujoreni	105	54	51,43%
Total		297	148	49,83%

Pentru menținerea în exploatare în condiții de siguranță a tramvaielor cu duratele de funcționare depășite, în baza unei proceduri interne, R.A.T.B., prin comisia tehnică constituită, poate emite, în baza

unui raport tehnic de specialitate, un aviz tehnic care va permite prelungirea cu încă un an a duratei de exploatare, dacă sunt îndeplinite condițiile de siguranță impuse de normativele în vigoare.

Astfel, în anul 2015 au fost emise un număr de 149 de avize tehnice:

Nr. crt.	Depou	Parc inventar	Număr de avize emise
1	Victoria	45	11
2	Bucureștii Noi	54	8
3	Dudești	43	6
4	Alexandria	72	13
5	Colentina	71	19
6	Militari	91	64
7	Giurgiu	42	12
8	Titan	65	16
Total		483	149

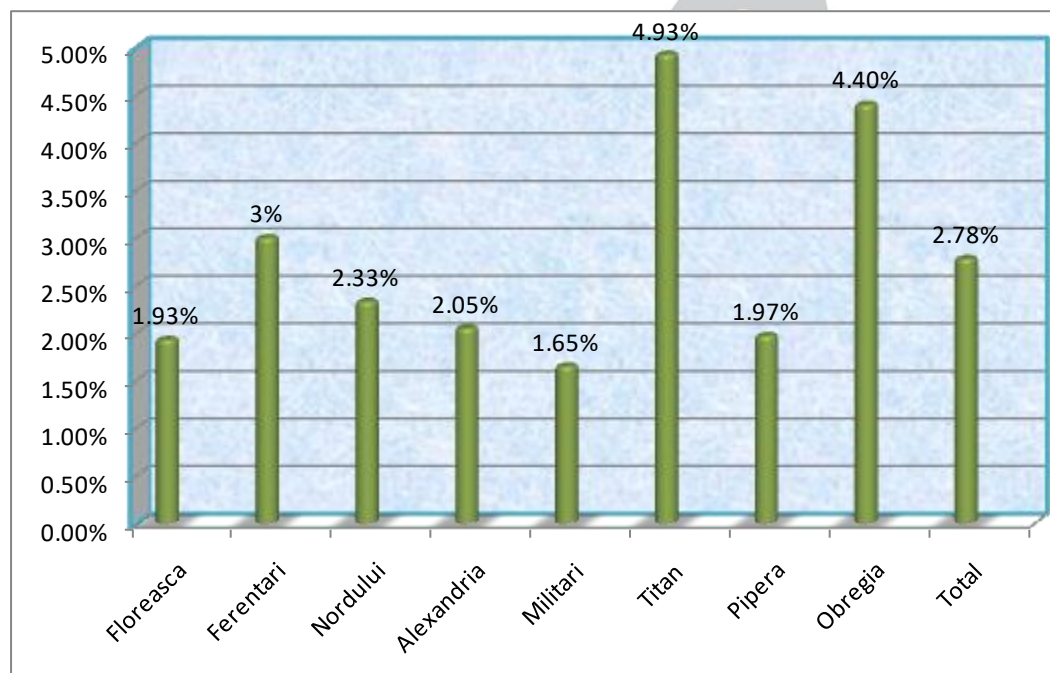


Fig.7 - Defecte traseu înregistrate 2015 (ian - nov) raportate la autovehicule zile circulație

Autobaza	Floreasca	Ferentari	Nordului	Alexandria	Militari	Titan	Pipera	Obregia	Total
Defecte înregistrate	652	1770	632	1093	502	2010	1144	744	8547
Autovehicule zile circulație (VZC)	19.943	34.087	23.093	27.323	27.404	31.583	29.084	12.084	204.601
Parc programat	20.316	37.049	22.668	30.461	29.230	35.596	30.408	13.572	218.300
Defecte raportate la 100 VZC	1,93%	3,00%	2,33%	2,05%	1,65	4,98%	4,98	4,40%	2,78%

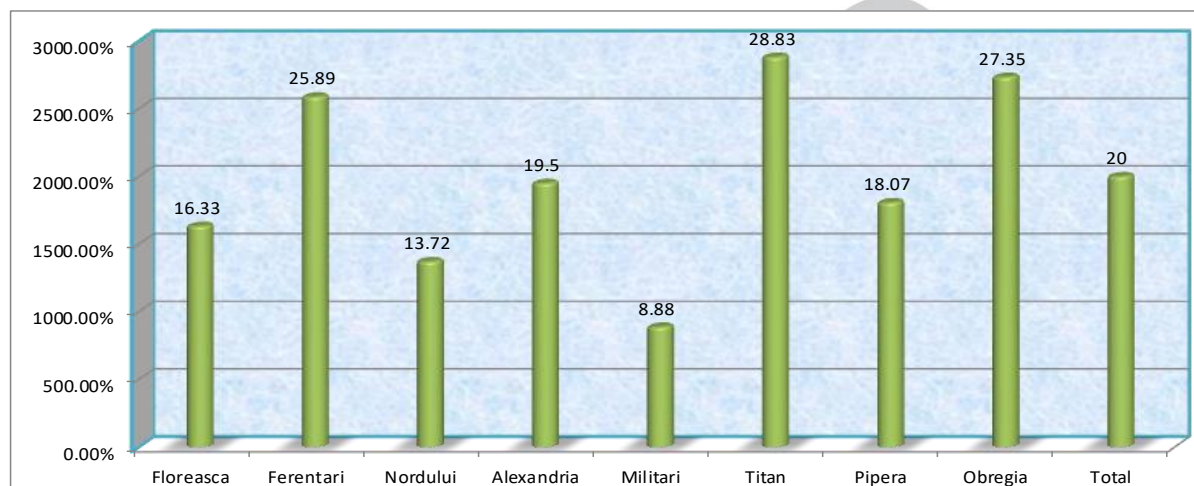


Fig. 8 - Defecte traseu înregistrate 2015 (ian - nov) raportate la sută de mii de km

Autobaza	Floreasca	Ferentari	Nordului	Alexandria	Militari	Titan	Pipera	Obregia	Total
Defecte înregistrate [nr.]	652	1770	632	1093	502	2010	1144	744	8547
Km realizați [km]	3.993.790	6.843.255	4.606.732	5.606.372	5.655.998	6.971.358	6.329.287	2.720.227	42.727.019
Defecte raportate la 100000 km	16,33	2,86	13,72	19,50	8,88	2,83	18,07	27,35	20,00

Defecte	Număr cazuri
Acumulatori	325
Alternator	505
Anexe salon/șofer	115
Anvelope	505
Caroserie	408
Climatizare	653
Cutie viteze	56
Direcție	37
Electromotor	68
Inst. aer comprimat	678
Inst. alim. AdBlue	67
Inst. alim. motorină	130
Inst. electrică	1085
Inst. racire	1429
Mod. cdt si ctrl	15
Motor și anexe	146
OBD/comenzi șofer	163
Roți	161
Sistem frânare	289
Sistem taxare	204
Sistem Thoreb/info	26
Suspensie	342
Transmisie	266
Uși	876
Total	8549

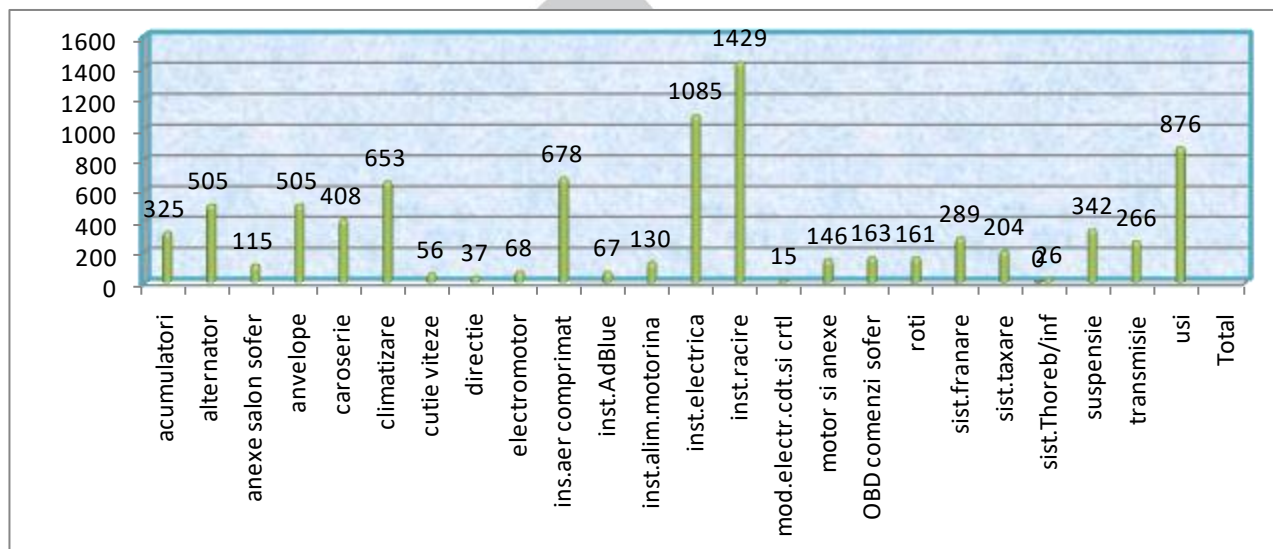


Fig. 9 - Clasificarea defectelor de traseu cumulate - 2015 (ian - nov)

Capitolul 7 Concluzii AMRSP

Rezultatele activității de monitorizare, evaluare, concluzii și propuneri au fost incluse în rapoartele lunare însoțite de R.A.T.B.

În urma activității de monitorizare desfășurate de AMRSP s-au constatat o serie de probleme cu care se confruntă aceasta și anume:

Constatări:

- ⇒ lipsă program de transport aprobat de CGMB;
- ⇒ parc de tramvaie, troleibuze și autobuze îmbătrânit care necesită achiziții noi sau modernizări, care să respecte condițiile de calitate, confort și de mediu;
- ⇒ lipsă licențe de traseu;
- ⇒ cale de rulare pentru transportul pe șină care nu a beneficiat de reabilitări;
- ⇒ creșterea intervalelor de succedare în stații (timp de așteptare);
- ⇒ scăderea vitezei comerciale cu implicații asupra realizării sarcinii de transport;
- ⇒ sistem de monitorizare și dispecerizare on-line care nu acoperă întregul parc aflat în exploatare, precum și sistem pentru informarea călătorilor în vehicule, stații și terminale deficitar;
- ⇒ lipsa unui sistem de monitorizare, numărare și cuantificare a fluxului de călători, la nivel de serviciu de transport valid, pe fiecare mijloc de transport/flotă/pe intervale orare și zile;
- ⇒ benzi insuficiente dedicate transportului în comun, iar dintre cele existente unele sunt utilizate ca spațiu de parcare;
- ⇒ număr mare de reduceri și gratuități care au un impact semnificativ în construirea veniturilor de bază, pentru susținerea serviciului. Unele dintre aceste reduceri/gratuități nu sunt acoperite de compensații acordate operatorului;
- ⇒ unități de exploatare care gestionează parcul de vehicule (depouri, autobaze) care necesită modernizări;
- ⇒ evaluarea patrimoniului public și privat utilizat de R.A.T.B., precum și atestarea apartenenței acestuia la domeniul public al Municipiului București, lucru care trebuia făcut prin Hotărâre de Guvern

Propuneri:

- ⇒ studii în vederea identificării zonelor de conflict și a măsurilor optime de deblocare în caz de incidente sau evenimente care afectează sistemul de transport urban în special cel electric;
- ⇒ introducerea obligativității în ce privește validarea pentru toate categoriile de utilizatori, în scopul determinării exacte a cererii de transport;
- ⇒ implementarea unui sistem de securitate în toate mijloacele de transport public precum și în unitățile R.A.T.B. în scopul evitării actelor de violență și de distrugere;
- ⇒ modernizarea prin investiții a căilor de rulare, în vederea reducerii nivelului de zgomot și vibrații;
- ⇒ implementarea unor strategii de dezvoltare urbană și a transportului public;
- ⇒ implementare de locații parc & ride la intrările principale în Municipiul București prin a limita deplasările cu autoturismul din afara orașului către zona centrală;
- ⇒ tarife diferențiate în funcție de zone și intervale orare;
- ⇒ implementarea politicilor de dezvoltare a parcarilor pentru creșterea capacității rețelei de transport existente;
- ⇒ adoptarea unor măsuri de politică fiscală prin limitarea accesului autovehiculelor în zona centrală, care să se facă pe baza de taxă;
- ⇒ înființarea unui serviciu specializat (eventual în cadrul R.A.T.B.), sau alte structuri din cadrul PMB, pentru ridicarea vehiculelor parcate ilegal de pe spațiile sau căile de circulație aferente mijloacelor de transport public în scopul fluidizării traficului

Studii, analize, prognoze

În baza HCGMB nr. 209/26.11.2015, Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice a fost încredințată să elaboreze „Studiul de Oportunitate privind reorganizarea Regiei Autonome de Transport București”. Perioada de analiză 01.01.2013-31.12.2015.

Structura:

A.	SCOP:	Identificarea oportunităților de reorganizare a R.A.T.B. pe criterii de eficiență, eficacitate și economicitate.
	OBIECTIV PRINCIPAL:	Creșterea performanțelor economice și manageriale ale R.A.T.B.-ului pentru optimizarea gestiunii serviciului de transport public de călători.

B.	Obiective specifice:	Identificarea factorilor interni și externi de influență economică și socială care justifică reorganizarea regiei.
		Elaborarea matricei SWOT pentru diagnosticarea situației actuale a regiei.
		Stabilirea direcțiilor de reorganizare a regiei în plan managerial și structural.

C. Căi de acțiune:

Capitolul 1.	Analiza legislației care reglementează serviciul public de transport călători în municipiul București
---------------------	--

Capitolul 2	Identificarea oportunităților și amenințărilor care justifică procesul de reorganizare
2.1	Analiza diagnostic a activității regiei
2.2	Realizarea matricei SWOT și interpretarea acesteia
2.3	Prezentarea și analiza alternativelor de reorganizare a regiei. Avantaje și dezavantaje

Capitolul 3	Direcții și soluții de reorganizare a R.A.T.B.
3.1	Modalități de aplicare a principiilor guvernării corporative în viitoarea societate
3.2	Propunerea unui nou model de organizare structurală (organigrama, ROF, etc.)
3.3	Soluții de optimizare a gestiunii economico - financiare
3.4	Soluții de perfecționare a managementului resurselor umane
3.5	Căi de eficientizare a procesului de comunicare internă și externă în noua societate
3.6	Alternative de utilizare a tehnologiilor informatice și de comunicație în noua societate

Capitolul 4	Propuneri de fluidizare a relațiilor noii societăți cu CGMB și compartimentele de specialitate din PMB
--------------------	---

Capitolul 5	Concluzii și recomandări privind căile viitoare de acțiune în reorganizarea regiei
--------------------	---

DISPOZIȚII LEGALE CARE IMPUN REORGANIZAREA R.A.T.B. ÎN SOCIETATE PE ACȚIUNI

R.A.T.B., fiind o regie autonomă organizată în temeiul Legii nr. 15/1990, regie care își desfășoară activitatea în coordonarea CGMB, urmează a fi reorganizată administrativ în societate pe acțiuni, conform normelor juridice imperative ale Ordonanței de urgență nr. 30/1997 privind reorganizarea regiilor autonome, în vigoare de la 19.06.1997 și publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 125/19.06.1997, ordonanță aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 207/1997.

Serviciul de transport public local de persoane este un serviciu de utilitate socială, influențând direct calitatea vieții unui oraș, prin asigurarea dreptului fundamental de mobilitate al oricărui cetățean. Cum, în temeiul art. 16 din Legea nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, CGMB este obligat să organizeze, să reglementeze, să coordoneze și să controleze prestarea serviciilor de transport public desfășurat în zona metropolitană a municipiului București, nu se pune problema lichidării R.A.T.B. (ca alternativă precizată în OUG nr. 30/1997).

Se pune deci doar întrebarea dacă soluția este alegerea reorganizării R.A.T.B. ca S.R.L. sau ca S.A.

În cazul reorganizării ca S.R.L., CGMB poate fi asociat unic și controlează părțile sociale.

În cazul reorganizării ca S.A., proprietarii, minim 2, se numesc acționari și dețin acțiuni, totalitatea acestora constituind capitalul social al noii societăți.

Dar într-un S.R.L. asociații pot fi excluși, pe când acționarii nu.

Mai periculos este faptul că asociații dintr-un S.R.L. pot fi excluși din societate conform Legii nr. 31/1990, adică CGMB ar putea fi exclus din noua societate.

Un acționar nu poate fi exclus din noua societate decât dacă nu a făcut vărsămintele către societate.

O altă problemă este că în cazul unui S.R.L. numărul maxim de asociați nu poate fi mai mare de 50. Numărul acționarilor dintr-o S.A. nu poate fi mai mic decât doi.

Dar diferența cea mai importantă din punctul de vedere al funcționării serviciului de transport public local de persoane ca urmare a reorganizării ca S.R.L. sau S.A. constă în faptul că deciziile privind dezvoltarea și activitatea noii societăți reorganizată ca S.R.L. trebuie luate în unanimitate, astfel că orice asociat poate bloca activitatea transportului public de persoane în municipiul București. În cazul reorganizării R.A.T.B. ca societate pe acțiuni, deciziile vor fi luate cu majoritate.

Față de raționamentele juridice de mai sus, considerăm că singura soluție care se impune este reorganizarea R.A.T.B. în societate pe acțiuni.

CAPITALUL SOCIAL ÎNȚIAL AL NOII SOCIETĂȚI. PATRIMONIUL ÎNȚIAL. DISPOZIȚII LEGALE.

În temeiul art. 1-3 din Ordonanța de Urgență nr. 30/1997 privind reorganizarea regiilor autonome, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 207/1997, reorganizarea R.A.T.B. se face printr-un act administrativ individual de reorganizare emis de CGMB.

Noua societate rezultată în urma reorganizării R.A.T.B. preia toate drepturile și obligațiile fostei regii, în limitele și în condițiile stabilite prin actul administrativ individual de reorganizare.

Capitalul social inițial al societăților comerciale rezultate în urma reorganizării regiilor autonome se stabilește prin actul administrativ individual de reorganizare, cu avizul Ministerului Finanțelor și al CGMB și se varsă integral la data constituirii lor, conform art. 4 din OUG nr. 30/1997.

Obligatoriu, conform alin. (2) al art. 4 din OUG nr. 30/1997, în capitalul social al noii societăți rezultate din reorganizarea R.A.T.B. nu vor fi incluse bunuri de natura celor prevăzute la art. 136 alin. (4) din Constituția României: „*Bunurile proprietate publică sunt inalienabile...*”, adică în principal elementele de infrastructură: linii de tramvai, rețele pentru tracțiunea electrică a tramvaielor și troleibuzelor, depouri de tramvaie, garaje pentru troleibuze și autobuze, etc.

Bunurile din categoria celor prevăzute la alineatul precedent, aflate în administrarea R.A.T.B., se vor atribui noii societăți în baza unor contracte de concesiune, pe un termen ce se stabilește prin actul administrativ individual de reorganizare al CGMB. Societățile comerciale rezultate în urma reorganizării regiilor autonome au obligația de a încheia, prin grija administratorilor lor, contractele de concesiune în termen de 30 de zile de la data înmatriculării în Registrul Comerțului.

CGMB trebuie să precizeze în actul administrativ de reorganizare, avizat de Ministerul Finanțelor Publice, lista bunurilor care formează aportul în natură, cu excepția celor care sunt numai concesionate. În temeiul OUG nr. 30/1997, valoarea netă a mijloacelor fixe din actul administrativ de reorganizare trebuie reevaluat conform HG nr. 500/1994.

Patrimoniul propriu al R.A.T.B. se compune din totalitatea activelor și datoriilor acesteia declarate prin situațiile financiare de la finalul exercițiului 2015, avizate de CGMB.

Predarea-preluarea activului și pasivului de către noua societate se va face în temeiul bilanțului contabil încheiat la 31.12.2015, precum și în raport cu rezultatele inventarierii patrimoniului R.A.T.B., reflectate în situațiile financiare anuale.

Personalul R.A.T.B., existent la data reorganizării, va fi preluat în totalitate de către noua societate. Personalul își va păstra toate drepturile și obligațiile stabilite prin CIM și CCM la nivelul R.A.T.B., în vigoare la data reorganizării.

Începând cu data înregistrării la Oficiul Registrului Comerțului al Municipiului București, noua societate se va subroga în drepturi și obligații R.A.T.B..

CERINȚA LEGALĂ CA NOUA SOCIETATE SĂ AIBĂ MINIM 2 ACȚIONARI, ÎN TERMEN DE 9 LUNI DE LA ÎNFIINȚARE. DISPOZIȚII LEGALE

În cazul în care societatea are mai puțin de doi acționari pe o perioadă mai lungă de nouă luni, orice persoană interesată poate solicita instanței dizolvarea societății. Societatea nu va fi dizolvată dacă, până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești de dizolvare, numărul minim de acționari prevăzut de lege se reface.

Este adevărat că art. 31 din Legea nr. 51/2006 prevede că societatea rezultată prin reorganizarea R.A.T.B. poate avea acționar unic CGMB. Această lege este o lege ordinară și prevederile menționate anterior contrazic art. 10 din Legea nr. 31/1990. Deși Legea nr. 31/1990 a fost adoptată de Parlamentul României înainte de intrarea în vigoare a Constituției, în opinia noastră Legea nr. 31/1990 are caracter organic și ar fi neconstituțional ca printr-o lege ordinară să fie lipsită de efect o prevedere a unei legi de grad superior, o lege organică.

În sprijinul nostru indicăm și jurisprudența Curții Constituționale a României, respectiv DECIZIA nr. 442 din 10 iunie 2015, care arată că modificarea Legii nr. 51/2006 a fost făcută prin lege ordinară, iar modificările introduse astfel în lege nu pot contravine prevederilor unei legi organice.

Soluția este reorganizarea R.A.T.B. în societate pe acțiuni cu acționar unic CGMB, ulterior, în termen de 9 luni, CGMB urmând să asigure îndeplinirea și a prevederilor Legii nr. 31/1990, cu respectarea următoarelor cerințe:

- acționar majoritar – Consiliul General al Municipiului București;
- acționar minoritar – Asociația salariaților din R.A.T.B.

Legea nr. 31 din 16 noiembrie 1990, privind societățile, cu modificările și completările ulterioare, republicată și actualizată până la data de 13.07.2015, publicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 519 din 13 iulie 2015.

Sub această formă, incluzând modificările introduse prin Legea nr. 152/2015, este în vigoare din data de 16 iulie 2015:

Articolul 10

(1) Capitalul social al societății pe acțiuni sau al societății în comandită pe acțiuni nu poate fi mai mic de 90.000 lei. Guvernul va putea modifica, cel mult o dată la 2 ani, valoarea minimă a capitalului social, ținând seama de rata de schimb, astfel încât acest cuantum să reprezinte echivalentul în lei al sumei de 25.000 euro.

(2) Cu excepția cazului în care societatea este transformată într-o societate de altă formă, capitalul social al societăților prevăzute la alin. (1) nu poate fi redus sub minimul legal decât dacă valoarea sa este adusă la un nivel cel puțin egal cu minimul legal prin adoptarea unei hotărâri de majorare de capital în același timp cu hotărârea de reducere a capitalului. În cazul încălcării acestor dispoziții, orice persoană interesată se poate adresa instanței pentru a cere dizolvarea societății. Societatea nu va fi dizolvată dacă, până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești de dizolvare, capitalul social este adus la valoarea minimului legal prevăzut de prezenta lege.

Alin. (2) al art. 10 a fost modificat de pct. 5 al art. 18, Titlul IV din LEGEA nr. 76 din 24 mai 2012, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 365 din 30 mai 2012.

(3) Numărul acționarilor în societatea pe acțiuni nu poate fi mai mic de 2. În cazul în care societatea are mai puțin de 2 acționari pe o perioadă mai lungă de 9 luni, orice persoană interesată poate solicita instanței dizolvarea societății. Societatea nu va fi dizolvată dacă, până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești de dizolvare, numărul minim de acționari prevăzut de prezenta lege este reconstituit.

Alin. (3) al art. 10 a fost modificat de pct. 5 al art. 18, Titlul IV din LEGEA nr. 76 din 24 mai 2012, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 365 din 30 mai 2012.

Art. 10 a fost modificat de pct. 11 al art. I din LEGEA nr. 441 din 27 noiembrie 2006, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 955 din 28 noiembrie 2006.

Față de cele menționate în cele ce preced și în temeiul prevederilor:

-	Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, art. 36 alin. (2), lit. a, c și d, alin. (3), lit. b și c, alin. (5), lit. a, pct. 14 și art. 45 alin. (3).
-	Legii nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, art. 25 alin. (2).
-	Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, art. 30 alin. (2) lit. a și b și alin. (3) lit. a și b.
-	Legii nr. 31/1990 privind societățile, art. 10 alin. (3).
-	OUG nr. 30/16 iunie 1997, privind reorganizarea regiilor autonome.

asa cum au fost modificate și completate până la 01.02.2016

se propune reorganizarea R.A.T.B. prin transformare în societate pe acțiuni cu următorul acționariat:

- **acționar majoritar – Consiliul General al Municipiului București**
- **acționar minoritar – Asociația salariaților din R.A.T.B.**

Bunurile proprietate publică a CGMB, aferente sistemului de transport public local în Municipiul București, nu vor putea fi aduse ca aport la capitalul social al noii societăți, fiind inalienabile, imprescriptibile și insesizabile.

Se vor stabili premisele pentru implementarea unei organigrame moderne, în care echipa managerială răspunde solidar de îndeplinirea criteriilor de performanță economică și de calitate a serviciului public de transport public de călători.

PREVEDERI LEGALE CARE ÎN PRACTICĂ SUNT CONTRADICTORII SAU NECLARE, DIFICIL SAU IMPOSIBIL DE ÎNDEPLINIT DE NOUA SOCIETATE

Art. 18 din ORDINUL Ministrului Internelor și Reformei Administrative nr. 353 din 23 noiembrie 2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007 – care poate fi consultat în Anexa 1, prevede la alin. (1) că pe perioada de valabilitate a programelor de transport, operatorii de transport rutier pot utiliza la efectuarea curselor de pe un traseu oricare dintre autovehiculele înscrise la atribuirea traseelor din județul respectiv, pentru care au obținut licențe de traseu.

Aliniatul următor, alin. (2), cere ca înlocuirea unui autovehicul cu care operatorul de transport rutier a obținut licențe de traseu pe perioada de valabilitate a programului de transport să se facă numai cu un autovehicul care are cel puțin aceeași capacitate cu cea prevăzută în programul de transport și care întrunește cel puțin același punctaj cu al autovehiculului înlocuit, după notificarea consiliului județean și a agenției A.R.R.

Apreciem inaplicabilă în practică această prevedere, având în vedere că pe traseu dispecerul trimite autobuzele care îndeplinesc la acel moment toate condițiile de a fi în trafic și a transporta călători, iar între momentul constatării că un autobuz nu poate ieși pe traseu și obținerea aprobării de înlocuire cu altul poate să treacă și o săptămână.

Deși art. 57 din ORDINUL Ministrului Internelor și Reformei Administrative nr. 353 din 23 noiembrie 2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007 – care poate fi consultat în Anexa 1, prevede că „operatorul de transport rutier/transportatorul autorizat are dreptul de a utiliza gratuit pentru circulație infrastructura publică (străzi, poduri, pasaje denivelate, mobilier stradal, etc.) și instalațiile auxiliare aferente acesteia”, autobuzele care circulă pe traseele preorășenești au nevoie de rovinietă.

Această cheltuială suplimentară este suportată de bugetul CGMB, deși legea îi dă dreptul noii societăți care asigură transportul public de persoane să folosească gratuit pentru circulație infrastructura publică.

ORDINUL Ministrului Transporturilor nr. 972 din 03 octombrie 2007, pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007 precizează la art. 11 un număr de 8 documente care trebuie să se afle la bordul mijlocului de transport în comun, pe toată durata transportului public de persoane prin curse regulate (pentru depozitarea lor este nevoie de un mic corp de bibliotecă). Apreciem că sunt suficiente licența de traseu, programul de circulație, licența de transport și legitimația de serviciu. Restul documentelor pot fi verificate la sediul societății, dacă există suspiciuni rezonabile privind neîndeplinirea unor cerințe legale.

CERINȚE IMPUSE DE REGULAMENTELE, DIRECTIVELE ȘI DECIZIILE UE, CARE AU EFECT DIRECT SAU INDIRECT ASUPRA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT CĂLĂTORI

Prezentăm în cele ce urmează cerințele impuse de normele Uniunii Europene, care au efect direct sau indirect asupra serviciului public de transport de persoane, inclusiv condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public.

În sensul **Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători:**

-	prin „transport public de călători” se înțelege serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu;
-	prin „autoritate locală competentă” se înțelege orice autoritate competentă a cărei zonă de competență teritorială nu corespunde teritoriului național;
-	prin „operator de serviciu public” se înțelege orice întreprindere publică sau privată sau orice grup de astfel de întreprinderi care exploatează servicii publice de transport de călători, sau orice organism public care prestează servicii publice de transport de călători;
-	prin „valoare” se înțelege valoarea unui serviciu, a unei rute, a unui contract de servicii publice sau a unui regim de compensare pentru transportul public de călători și care este echivalentul remunerației totale, înainte de aplicarea TVA, cuvenită operatorului sau operatorilor de serviciu public, inclusiv compensația de orice fel plătită de autoritățile publice și venitul din vânzarea biletelor care nu este restituit autorității competente în cauză;
-	prin „normă generală” se înțelege o măsură care se aplică în mod nediscriminatoriu tuturor serviciilor publice de transport de călători de același fel într-o anumită zonă geografică și pentru care este responsabilă o autoritate competentă;
-	prin „servicii publice integrate de transport de călători” se înțelege serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.
-	în cazul în care o autoritate locală competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui Contract de servicii publice.
-	contractele de servicii publice și normele generale definesc în mod clar obligațiile de serviciu public pe care trebuie să le respecte operatorul de servicii publice, precum și zonele geografice în cauză:
-	stabilesc în prealabil, în mod obiectiv și transparent, parametrii pe baza cărora urmează să se calculeze plata compensației, dacă există, și natura și întinderea oricărui drept exclusiv acordat, într-un mod care să prevină compensarea în exces. În cazul contractelor de servicii publice acești parametri se stabilesc astfel încât nici o plată compensatorie să nu poată depăși suma necesară pentru acoperirea efectului financiar net asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de venitul legat de acestea și care este reținut de către operatorul de serviciu public, precum și de un profit rezonabil;
-	stabilesc modalitățile de alocare a costurilor legate de prestarea de servicii. Aceste costuri pot include, în special, cheltuielile cu personalul, consumul de energie, redevențele aferente infrastructurii, întreținerea și reparațiile autovehiculelor de transport în comun, materialul rulant și instalațiile necesare pentru exploatarea serviciilor de transport de călători, costurile fixe și o rentabilitate adecvată a capitalului;
-	contractele de servicii publice și normele generale determină modalitățile de alocare a veniturilor încasate din vânzarea de bilete, venituri care pot fi reținute de operatorul de servicii publice, restituite autorității locale competente sau partajate de cele două entități.

Durata Contractelor de servicii publice este limitată și nu depășește 10 ani pentru serviciile de transport cu autocarul și cu autobuzul și 15 ani pentru serviciile de transport de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine. Durata Contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul feroviar sau cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză.

Fără a aduce atingere dreptului intern sau dreptului comunitar, inclusiv Contractelor colective încheiate de partenerii sociali, CGMB poate solicita ca noua societate să acorde personalului angajat anterior pentru a presta servicii drepturile pe care acesta le-ar fi avut dacă ar fi fost transferat în sensul Directivei 2001/23/CE.

În cazul în care CGMB solicită noului operator de serviciu public să respecte anumite standarde sociale, Caietele de sarcini aferente procedurilor competitive de atribuire și Contractele de

servicii publice cuprind o listă cu personalul în cauză și oferă în condiții de transparență detalii privind drepturile contractuale ale acestuia și condițiile în care angajații sunt considerați ca fiind legați de serviciile respective.

CGMB poate decide să presteze el însuși servicii publice de transport de călători sau să atribuie Contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia CGMB exercită un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente.

Noul operator de serviciu public de transport local poate participa la proceduri competitive echitabile de atribuire **începând cu doi ani înaintea expirării Contractului său de servicii publice atribuit direct**, cu condiția să se fi luat o decizie finală, în sensul ca serviciile publice de transport de călători vizate de contractul operatorului intern să facă obiectul unei proceduri competitive echitabile de atribuire și ca operatorul intern respectiv să nu fi încheiat nici un alt Contract de servicii publice atribuit direct.

CGMB este obligat să publice anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public de care este răspunzător, operatorii de serviciu public selectați și subvențiile și drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub forma rambursării.

Raportul în cauză trebuie să facă distincția între transportul cu autobuzul și transportul pe șine, să permită monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport în comun și să furnizeze, dacă este cazul, informații cu privire la natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate.

Fiecare autoritate competentă publică anual un raport cumulativ privind obligațiile de serviciu public de care este răspunzătoare, operatorii de serviciu public selectați și plățile compensatorii și drepturile exclusive acordate operatorilor de serviciu public respectivi sub forma rambursării. Raportul în cauză trebuie să facă distincția între transportul cu autobuzul și transportul pe șine, să permită monitorizarea și evaluarea funcționării, a calității și a finanțării rețelei de transport în comun și să furnizeze, dacă este cazul, informații cu privire la natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate.

Contractele de servicii publice se atribuie în conformitate cu normele stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, începând cu 3 decembrie 2019.

Cu toate acestea, Contractele de servicii sau Contractele de servicii publice, astfel cum sunt acestea definite în Directivele 2004/17/CE, respectiv 2004/18/CE, pentru servicii publice de transport de călători cu autobuzul sau tramvaiul, se atribuie în conformitate cu procedurile prevăzute în temeiul respectivelor Directive, în cazul în care astfel de Contracte nu iau forma Contractelor de concesiune de servicii, astfel cum sunt definite în Directivele în cauză.

Contractele de servicii publice atribuite în conformitate cu dreptul comunitar și cu dreptul intern după 26 iulie 2000 și înainte de 3 decembrie 2009, pe baza unei proceduri, alta decât o procedură competitivă echitabilă de atribuire, pot continua până la expirare, cu condiția să fie încheiate pe termen limitat, comparabil cu durata de 15 ani.

Conform art. 32 alin. 3 din Legea nr. 51/2006 privind serviciile de utilitate publică prevede un termen maxim de 35 de ani, dacă noua societate de transport public local de persoane obține contractul de delegare de gestiune în mod direct pe 35 de ani înainte de 3 decembrie 2019, acesta va rămâne valabil până la expirare.

Contractele de servicii publice pot continua până la expirare, în cazul în care rezilierea lor ar produce consecințe juridice sau economice disproportionale. În aceste condiții Comisia trebuie să-și dea acordul.

ANALIZA FACTORILOR INTERNI ȘI EXTERNI CARE INFLUENȚEAZĂ OPORTUNITATEA REORGANIZĂRII R.A.T.B. ÎN SOCIETATE PE ACȚIUNI – ANALIZA SWOT

În analiza SWOT prezentată mai jos s-a ținut cont și de prevederile:

-	Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, art. 36 alin. (2), lit. a, c și d; alin. (3), lit. b și c; alin. (5) lit a, pct. 14 și art. 45 alin. (3);
-	Legii nr. 51/2006 privind serviciile comunitare de utilități publice, art. 25 alin. (2);

-	Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local, art. 30 alin. (2) lit. a și b și alin. (3) lit. a și b;
-	Legii nr. 31/1990 privind societățile, art. 10 alin. (3);
-	OUG nr. 30/16 iunie 1997, privind reorganizarea regiilor autonome;

așa cum au fost modificate și completate pînă la 01.02.2016

respectiv de conceptul de reorganizare a R.A.T.B. prin transformare în societate pe acțiuni cu respectarea următoarelor cerințe:

- **acționar majoritar – Consiliul General al Municipiului București**

- **acționar minoritar – Asociația salariaților din R.A.T.B.**

Bunurile proprietate publică a CGMB, aferente sistemului de transport public local în Municipiul București, nu vor putea fi aduse ca aport la capitalul social al noii societăți, fiind inalienabile, imprescriptibile și insesizabile.

ANALIZA SWOT

Puncte slabe:

-	RATB nu are contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local; CGMB este obligat de lege să atribuie acest serviciu unuia sau mai multor operatori titulari de licență, în condițiile legii; delegarea gestiunii serviciului de transport public local creează dreptul și obligația legală a operatorului de a administra și exploata partea sistemului de transport public local pentru care are contract de delegare de gestiune. <i>Art. 2 lit. e din Legea nr. 51/2006 privind serviciile de utilitate publică.</i>
-	nu are licență emisă de autoritatea de reglementare competentă, ANRSC, prin care să se recunoască calitatea de operator de servicii de transport public de persoane, precum și capacitatea și dreptul de a furniza/presta acest serviciu de utilități publice; neavând licență nu are calitatea de operator, organizație care are competența și capacitatea, recunoscute prin licența emisă de ANRSC, sau autoritatea națională de reglementare competentă din Uniunea Europeană, de a furniza/presta, în condițiile reglementărilor în vigoare, serviciul de transport public de călători și care asigură nemijlocit gestiunea serviciului, precum și administrarea, funcționarea și exploatarea sistemului de transport public de călători. <i>Art. 2 lit. f din Legea nr. 51/2006 privind serviciile de utilitate publică;</i>
-	nu are licențe de traseu, acordate de către comisia constituită în acest scop la nivelul CGMB; deținerea licenței este obligatorie, indiferent de modalitatea de gestiune a serviciilor adoptată la nivelul CGMB, precum și de statutul juridic, forma de organizare, natura capitalului, tipul de proprietate ori țara de origine din Uniunea Europeană ale operatorilor. <i>Art. 38 alin. (2) și alin. (3) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală. Art. 3 alin. (1) pct. 25 din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	nu se califică drept operator rutier în lipsa certificatului unic de înregistrare, nedeținând în prezent nici licență de transport, deși efectuează transport rutier public cu autobuze și autobuze urbane. <i>Art. 3 alin. (1) pct. 29 din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	nu are în stațiile publice orarul conform căruia opresc autovehiculele pentru urcarea și coborârea persoanelor transportate. <i>Art. 3 alin. (1) pct. 38 din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	nu are la bordul fiecărui autobuz/autobuz urban, pe toată durata transportului, o copie conformă a licenței de transport, precum și licența de traseu însoțită de graficul de circulație. <i>Art. 32 alin. (1) din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	nu are inclus în tariful de transport perceput călătorilor, primele de asigurare pentru aceștia și pentru bagajele lor, precum și pentru riscurile ce pot decurge din efectuarea operațiunilor de transport public local de persoane. <i>Art. 55¹ din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	nu există abonamente la Monitorul Oficial, la Buletinul Insolvenței și la un program legislativ performant, abonamente necesare având în vedere dinamica modificărilor legislative;
-	personalul organizației nu are la vedere un ecuson cu numele și denumirea locului de muncă, pentru a impune disciplina la locul de muncă;

-	nu există șoferi pentru vehicule de transport călători hibride, impuse de Comisia Europeană, pentru a asigura protecția mediului;
-	din datele puse la dispoziție de R.A.T.B. rezultă că 99% dintre călătorii care au un abonament valabil nu validează cardul, iar cel puțin 50% din călători au un tip de abonament sau gratuitate;

Puncte tari:

-	R.A.T.B. are licență comunitară pentru autobuzele CITARO, Mercedes. <i>Art. 2 lit. f din Legea nr. 51/2006 privind serviciile de utilitate publică;</i>
-	are atât autobuze cât și autobuze urbane, pentru a putea desfășura legal transportul public local de călători cu mijloace auto; <i>Art. 3 alin. (1) pct. 2-5 din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	are inclus în biletul de călătorie, care reprezintă contractul de transport rutier public de persoane, încheiat între R.A.T.B. și călător, contract prin care RATB se obligă să execute transportul în condiții de siguranță și confort ale călătorului, asigurarea persoanelor și a bagajelor. <i>Art. 53¹⁰ din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere.</i>
	ca operator licențiat de transport rutier, poate desfășura activități conexe/complementare transportului rutier. <i>Art. 3 alin. (1) pct. 1 din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	are capacitatea și autorizarea de a efectua inspecția tehnică periodică a vehiculelor aflate în exploatare, care privește în principal sistemele și componentele acestora ce contribuie la siguranța circulației, protecția mediului și încadrarea în categoria de folosință. <i>Art. 3 alin. (1) pct. 20 din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	are capacitatea și autorizarea de a efectua cursuri de pregătire profesională pentru conducători auto, cursuri ale căror tematică și mod de organizare sunt stabilite de autoritatea competent. <i>Art. 10 alin. (1) din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	are capacitatea și autorizarea de a organiza examenul pentru eliberarea unui certificat de competență profesională la absolvirea cursului de pregătire profesională inițială CPI; <i>Art. 10 alin. (2) din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	îndeplinește condiția de capacitate financiară, R.A.T.B. dispunând de un nivel financiar de minimum 9.000 euro pentru primul autovehicul rutier și 5.000 euro pentru fiecare dintre celelalte autovehicule rutiere deținute și utilizate în condițiile prezentei ordonanțe de urgență; modul de evaluare a capacității financiare a unei organizații este stabilit de autoritatea competent. <i>Art. 18 alin. (3) din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>
-	îndeplinește condițiile de onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională pentru a dobândi calitatea de operator de transport rutier. <i>Art. 18 din OUG nr. 109/2005 privind transporturile rutiere;</i>

Amenințări:

-	CGMB are dreptul să rezilieze unilateral contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local și să organizeze o nouă procedură pentru delegarea gestiunii acestuia, dacă constată și dovedește nerespectarea repetată de către operator a obligațiilor contractuale și dacă operatorul nu adoptă programe de măsuri care să respecte condițiile contractuale și să asigure atingerea, într-un interval de timp prestabilit, a parametrilor de calitate asumați. <i>Art. 9 alin. (3) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală.</i>
-	dacă CGMB solicită operatorului, pentru buna executare a serviciului, realizarea unor investiții ce nu ar putea fi amortizate în termenul rămas până la finalizarea contractului decât printr-o creștere excesivă a tarifelor și taxelor, contractul poate fi prelungit, în aceleași condiții contractuale, ori de câte ori este nevoie; prelungirea se poate face cu condiția ca durata maximă a contractului să nu depășească 49 de ani.

	<i>Art. 32 alin. (3) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;</i>
-	noua societate, având statut de societate reglementată de Legea nr. 31/1990, cu capital majoritar al CGMB, dacă va beneficia de un contract de delegare a gestiunii prin atribuire directă, nu se va putea asocia pe toată durata contractului de delegare a gestiunii. <i>Art. 34 alin. (6) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;</i>
-	noua societate va fi obligată să plătească despăgubiri persoanelor fizice sau juridice pentru prejudiciile provocate din culpă, inclusiv pentru restricțiile impuse deținătorilor de terenuri în perimetrul zonelor de protecție instituite, conform prevederilor legale. <i>Art. 36 alin. (2) lit. d, din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;</i>
-	subvenția acordată de către CGMB pentru a acoperi costurile ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public trebuie calculată în așa fel încât să se evite compensarea în exces; în cazul în care CGMB intenționează să atribuiască contractul de servicii publice de transport local fără ca acesta să facă obiectul unei proceduri competitive de atribuire, CGMB trebuie, de asemenea, să respecte o serie de norme detaliate care să asigure o compensație cu un quantum corespunzător și care să reflecte dorința de eficiență și calitate a serviciilor. <i>Alin. (27) din preambulul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;</i>
-	subvenția trebuie acordată pentru a asigura prestarea serviciilor care sunt servicii publice de interes general, respectiv serviciul de transport public local de persoane; pentru a evita denaturarea nejustificată a concurenței, această subvenție nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete ocazionate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public de transport local de persoane, ținând seama de venitul generat prin aceasta și de un profit rezonabil. <i>Alin. (34) din preambulul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;</i>
-	în cazul în care CGMB decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii serviciului de transport public local de persoane, CGMB poate face aceasta numai în cadrul unui contract de servicii publice/contract de delegare de gestiune. <i>Art. 3 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;</i>
-	Curtea de Justiție a Comunităților Europene a hotărât că subvenția acordată unui serviciu public de transport local de persoane este inadmisibilă dacă nu sunt îndeplinite următoarele cerințe: - în primul rând, organizația a fost însărcinată efectiv cu executarea obligațiilor de serviciu public de transport local de persoane și aceste obligații au fost clar definite; - în al doilea rând, parametrii pe baza cărora este calculată subvenția au fost stabiliți în prealabil în mod obiectiv și transparent; - în al treilea rând, subvenția nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea integrală sau parțială a costurilor implicate de executarea obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile rezultate și un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații; - în al patrulea rând, în cazul în care organizația însărcinată cu executarea unor obligații de serviciu public nu este selectată pe baza unei proceduri de achiziții publice, nivelul subvenției trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o organizație obișnuită, bine gestionată și dotată corespunzător cu mijloace de transport, astfel încât să poată îndeplini condițiile necesare pentru serviciul public, le-ar fi suportat pentru executarea acestor obligații, ținând seama de veniturile rezultate și de un profit rezonabil pentru executarea acestor obligații. <i>Alin. (33) din preambulul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;</i>
-	<i>Hotărârea Curții de Justiție a Comunităților Europene din 24.07.2003 în Cauza C-280/00 Altmark Magdeburg</i> (3) durata Contractelor de servicii publice care vizează mai multe moduri de transport public local de persoane, cu autobuzul, pe șină etc., este limitată la 15 ani, în cazul în care transportul

	cu alte moduri de transport pe șine reprezintă peste 50% din valoarea serviciilor în cauză; altfel este de 10 ani. <i>Art. 4 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.</i>
-	Schimbarea normelor sociale și a profilului populației, a stilului de viață, în sensul folosirii tot mai largi a automobilului personal pentru deplasare în interiorul localității de reședință, coroborat cu numărul tot mai mare de parcuri subterane sau supraterane din centrul orașului, reprezintă evident o amenințare pentru dezvoltarea viitoare a noii societăți care va rezulta din reorganizarea R.A.T.B.
-	Instabilitate legislativă și organizatorică.
-	Implicarea ridicată a politicului în managementul de vârf al R.A.T.B.

Oportunități:	
-	CGMB are competență exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, coordonarea și funcționarea serviciului de transport public de călători, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, administrarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a CGMB aferente sistemelor de transport public de călători în aria metropolitană a Municipiului București. <i>Art. 8 alin. (1) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;</i>
-	CGMB poate hotărî asupra participării cu capital sau cu bunuri, în numele și în interesul cetățenilor rezidenți în Municipiul București, la înființarea, funcționarea și dezvoltarea unei organizații prestatoare de servicii publice și de utilitate publică de interes local pentru transport local, în condițiile legii. <i>Art. 17 din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;</i>
-	delegarea gestiunii serviciului de transport public local implică atât operarea propriu-zisă a serviciului de transport public de călători cât și în mod obligatoriu concesionarea sistemului de utilități publice aferent serviciului delegat, precum și dreptul și obligația operatorului de a administra și exploata gratuit sistemul de utilități publice respectiv. <i>Art. 29 alin. (1) din Legea nr. 51/2006 privind serviciile de utilitate publică;</i>
-	gestiunea delegată a serviciului de transport public local trebuie să se realizează prin intermediul unor operatori organizați ca societăți reglementate de Legea nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv prin societăți rezultate ca urmare a reorganizării regiilor autonome de interes local, existente în anul 2006, al căror capital social este deținut în majoritate de CGMB, în calitate de acționar majoritar. <i>Art. 29 alin. (4) din Legea nr. 51/2006 privind serviciile de utilitate publică;</i>
-	contractul de delegare a gestiunii serviciilor publice de transport public local, se atribuie direct operatorului cu statut de societate reglementată de Legea nr. 31/1990, cu capital majoritar al CGMB, pentru noua societate înființată prin reorganizarea pe cale administrativă, în condițiile legii, a R.A.T.B., care a avut în administrare și în exploatare bunuri, activități ori servicii de utilități publice. <i>Art. 31 alin. 1 din Legea nr. 51/2006 privind serviciile de utilitate publică;</i>
-	noua societate, având statut de societate reglementată de Legea nr. 31/1990, cu capital majoritar al CGMB, dacă va beneficia de un contract de delegare a gestiunii prin atribuire directă, nu va putea fi privatizată și nu va putea fi atribuit managementul unor entități private. <i>Art. 34 alin. (6) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;</i>
-	noua societate, reglementată de Legea nr. 31/1990, prestatoare de servicii de transport public local și deținătoare de licențe corespunzătoare, poate participa, în condițiile legii, în calitate de operator, la procedurile concurențiale organizate pe raza altor unități administrativ-teritoriale pentru atribuirea contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local de persoane. <i>Art. 35 alin. (1) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală;</i>
-	din perspectiva dreptului comunitar, nu prezintă importanță dacă serviciile publice de transport de călători sunt exploatate de către întreprinderi publice sau private.

	<i>Alin. (12) din preambulul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;</i>
-	sub rezerva dispozițiilor relevante ale dreptului intern, CGMB poate decide să presteze propriile servicii publice de transport de călători în domeniul pe care îl administrează sau să le încredințeze unui operator intern fără a organiza o procedură competitivă de atribuire. <i>Alin. (18) din preambulul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;</i>
-	Curtea de Justiție a Comunităților Europene a hotărât că subvenția acordată unui serviciu public de transport local de persoane nu constituie un avantaj în sensul articolului 87 din Tratatul de la Lisabona, cu condiția îndeplinirii unor condiții. <i>Alin. (33) din preambulul Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;</i>
-	CGMB poate acorda compensații noii societăți pentru costurile suportate și/sau acorda drepturi exclusive în aria metropolitană, în schimbul prestării serviciului de transport public local de persoane. <i>Art. 1 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;</i>
-	întrucât dreptul intern permite, CGMB, poate decide să presteze ea însăși servicii publice de transport de călători sau să atribuie Contracte de servicii publice în mod direct unei entități cu personalitate juridică distinctă asupra căreia CGMB să exercite un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor sale departamente. <i>Art. 5 alin. (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;</i>
-	organizarea de licitații în vederea atribuirii de Contracte de servicii publice nu este obligatorie în cazurile în care contractele se referă la sume sub 1.000.000 euro/an sau distanțe mici sub 300.000 km/an. <i>Art. 5 alin. (4) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;</i>
-	subvenția pentru exploatarea serviciilor publice de transport de călători sau pentru respectarea obligațiilor tarifare instituite prin norme generale și achitate în conformitate cu normele legale este compatibilă cu Piața comună; o astfel de compensație este scutită de obligația de notificare prealabilă stabilită la articolul 88 alineatul (3) din Tratatul de la Lisabona. <i>Art. 9 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători.</i>
-	<i>În 2020 România, respectiv Bucureștiul, pe stadionul Național, 5 stele UEFA, va găzdui meciuri de fotbal din cadrul Campionatului European de fotbal. Apreciem că este o bună oportunitate pentru R.A.T.B. de a recuceri o piață pentru transportul în comun. UEFA impune, pentru a acorda dreptul de organizare a meciurilor de fotbal din cadrul Campionatului European de fotbal într-o unitate administrativă, ca să existe un operator cu exclusivitate pentru transportul în comun în localitatea în care se desfășoară meciurile de fotbal și într-o zonă cu raza de 10 km în jurul localității principale.</i>

IDENTIFICAREA OPORTUNITĂȚILOR ȘI AMENINȚĂRILOR CARE JUSTIFICĂ PROCESUL DE REORGANIZARE

STAREA SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI.

ANALIZA SWOT.

(a) CARACTERISTICILE SERVICIULUI DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

Considerat serviciu de interes și utilitate publică locală, cu regim de funcționare permanent, serviciul de transport public local din municipiul București deține cea mai mare pondere ca arie de deservire și ca număr de utilizatori.

Sistemul de transport public local se realizează prin intermediul unei infrastructuri specifice serviciului, la care se adaugă mijloacele de transport călători. În ceea ce privește infrastructura de transport, care face parte din patrimoniul public al autorității publice locale, este reprezentată de **20**

de unități de exploatare (depouri, autobaze) cu o capacitate de **574** locuri de parcare pentru tramvaie în cele **8** depouri independente și un depou comun (tramvai și troleibuz), situat în cartierul Bucureștii Noi, **404** locuri de parcare pentru troleibuze în cele **3** depouri, inclusiv depoul Bucureștii Noi și **1240** locuri de parcare pentru autobuze, în cele **8** autobaze.

În cadrul infrastructurii se regăsesc **328 km** cale simplă pentru rețeaua de transport cu tramvai, căreia îi corespunde o rețea aeriană de alimentare cu energie electrică de **353 km**.

Pentru rețeaua de transport cu troleibuze există o rețea aeriană de alimentare cu energie electrică de **144 km**. Întreaga rețea de contact în lungime de **497 km** (tramvai, troleibuz) asigură energia electrică de acționare (U-750 Vcc + și -) furnizată de cele **38** de stații de tracțiune, **11** stații în container și **79** posturi de transformare a energiei electrice. Puterea instalată a întregului sistem de alimentare cu energie electrică pentru tracțiune, iluminat și forță este de **140,239 Mw** din care **137,2 Mw** pentru tracțiune și **3,039 Mw** pentru iluminat și forță. Pentru a asigura energia electrică necesară acționării tramvaielor și troleibuzelor rețeaua de contact este susținută de un număr de **15.283** stâlpi de beton și metal. În rețeaua stradală și în interiorul unităților de exploatare (depouri) regăsim un număr de **257** instalații de automatizare, compuse din macazuri manuale și automatizate, **1020** rezistențe de încălzire a macazelor, precum și **194** ungătoare automate ale macazelor. Pe traseele de transport cu tramvai regăsim **437** refugii pietonale, în care sunt amenajate **267** adăposturi pentru călători și **36 km** garduri de protecție. Întreaga rețea de transport are o lungime de **1592 km** (cale dublă) din care **132 km** liniile preorășenești.

Îmbarcarea și debarcarea călătorilor din mijloacele de transport este asigurată în cele **2117** stații de oprire, din care **220** stații de oprire comune (autobuz, troleibuz). Pentru traseele preorășenești sunt amplasate **213** stații de oprire. Există ca suport pentru activitatea de bază, dar și pentru modernizarea și fabricația tramvaielor, Uzina de Reparații.

În cadrul sistemului de transport un rol important îl reprezintă mijloacele de transport necesare serviciului de transport public local de persoane, cu următoarea structură de inventar:

-	tramvaie	485 vagoane de mărci diferite
-	troleibuze	297
-	autobuze	1147, din care 1000 de autobuze sunt de tipul Mercedes Euro 3 și Euro 4 și 147 de autobuze care nu mai îndeplinesc normele tehnice și de poluare fiind propuse la scoaterea din funcțiune.

Pentru suportul serviciului de transport de tramvai există un număr de **56** vagoane utilitare.

Toate aceste elemente ale sistemului de transport din municipiul București sunt utilizate pentru furnizarea serviciului de transport public local de persoane pe cele **24** linii de tramvai, **15** linii de troleibuz și **110** linii de autobuz.

Traseele din rețeaua de transport dispun de **46** de cabine la capetele de traseu necesare monitorizării activității specifice, **17** tonete, **125** centre de reîncărcare a cardurilor titluri de călătorie și **99** centre de emiteri și reîncărcare carduri titluri de călătorie.

(b) STAREA TEHNICĂ A MIJLOACELOR DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

Vechimea mijloacelor de transport influențează în mod radical calitatea serviciului, iar efectele pot fi regăsite în gradul scăzut în ceea ce privește siguranța mijloacelor de transport aflate în exploatare. Starea tehnică este strâns legată de vechimea parcului, dar și de modul în care sunt executate lucrările de mentenanță, la standarde de calitate și în termenele planificate, precum și de o regularitate în ce privește asigurarea necesarului de piese de schimb. Așadar, mentenanța trebuie asigurată în așa fel încât sistemul să nu ajungă la limita de avarie. În momentul de față R.A.T.B. se confruntă cu mari probleme din acest punct de vedere, cu toate că dispune de o structură necesară mentenanței bine pusă la punct (Uzina de Reparații, autobaze, depouri, stații de inspecție tehnică), prin care s-ar asigura condițiile optime de exploatare a sistemului. Experiența în timp a arătat că este mult mai ieftin să repari mijloacele de transport și utilajele folosite după principii preventive, decât să aștepti să se deterioreze complet și apoi să se intervină.

Există o vechime considerabilă a parcului de tramvaie de exemplu. Această situație prezentată este determinată de sumele insuficiente alocate de la bugetul local, pentru întreținerea/repararea și modernizarea parcului de tramvaie. Același lucru se poate observa și la transportul electric pe pneuri

(troleibuze). Lipsa de echipamente tehnologice necesare asigurării mentenanței parcului, lipsa pieselor de schimb și a materialelor strict necesare unei funcționări în limite normale, au făcut ca subunitățile de exploatare să întâmpine greutăți în asigurarea parcului circulant în condiții de siguranță și securitate maximă.

Capacitatea de a asigura parcul zilnic activ necesar realizării programului de transport prin menținerea stării tehnice în limitele impuse de securitatea și siguranța circulației (programe de revizii și reparații realizate la timp) este strâns legată de finanțarea serviciului.

Vechimea medie a parcului de mijloace de transport

Tip transport	Vechimea medie a parcului	Durata normală de utilizare conf. H.G. nr. 2139/2004 [ani]
Tramvai	18 ani si 5 luni	12 - 18
Troleibuz	12 ani si 8 luni	6 - 10
Autobuz	8 ani si 4 luni	4 - 8

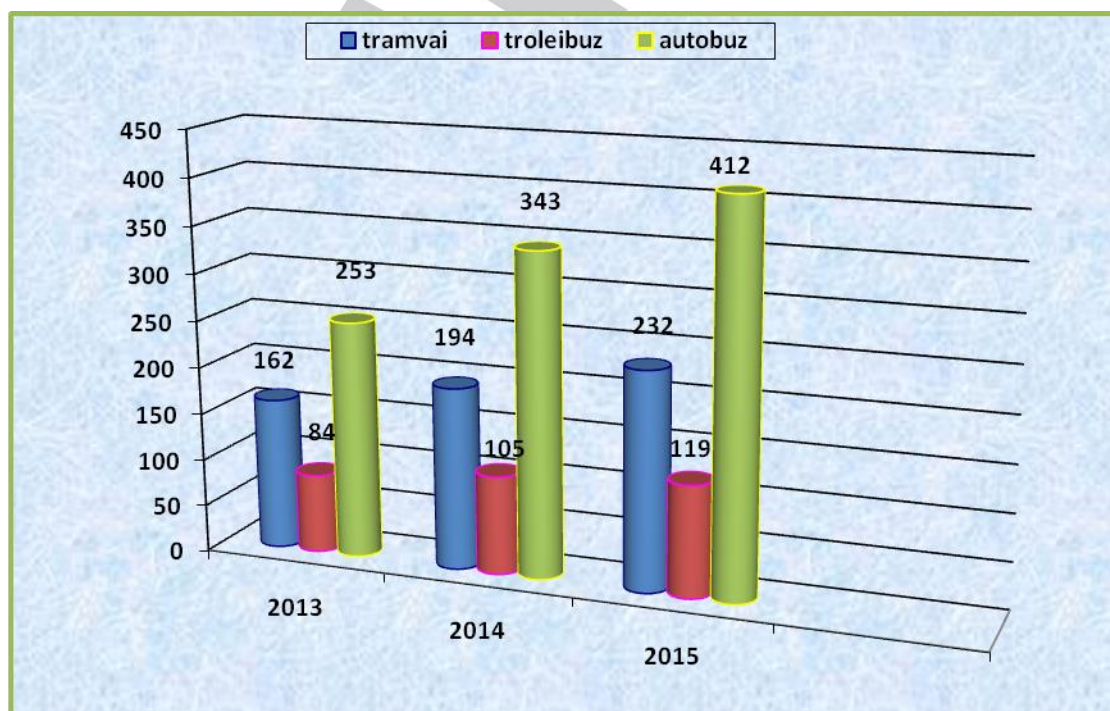
Vechimea parcului de vehicule din dotarea R.A.T.B., conform datelor furnizate, ridică mari probleme în realizare a programului de transport, prin creșterea numărului de defecte cu imobilizări pe perioade mari de timp. Înnoirea parcului de vehicule devine dificilă în condițiile în care, autoritatea publică locală în calitate de proprietar al tuturor bunurilor din componența serviciului, nu dispune la aceasta dată de sumele necesare înlocuirii celor cu duratele normale de utilizare expirate.

Nici capacitățile din subunități prin care se asigură menținerea în exploatare a vehiculelor (ateliere de revizie, întreținere și reparații, stații de inspecție tehnică, etc.) nu mai pot asigura în totalitate condiții optime de desfășurare a activităților specifice serviciului. Calitatea lucrărilor de întreținere și reparații este strâns legată de dotările din ateliere, pregătirea personalului și nu în ultimul rând de asigurarea constantă cu piese și subansamble de schimb. Dezechilibrele create în timp din lipsa unei finanțări necorespunzătoare sunt vizibile și se reflectă în numărul mare de imobilizări.

Starea tehnică precară a influențat evoluția parcului de vehicule neutilizat.

În anul **2013** numărul de vehicule neutilizate a fost de **499** de vehicule.

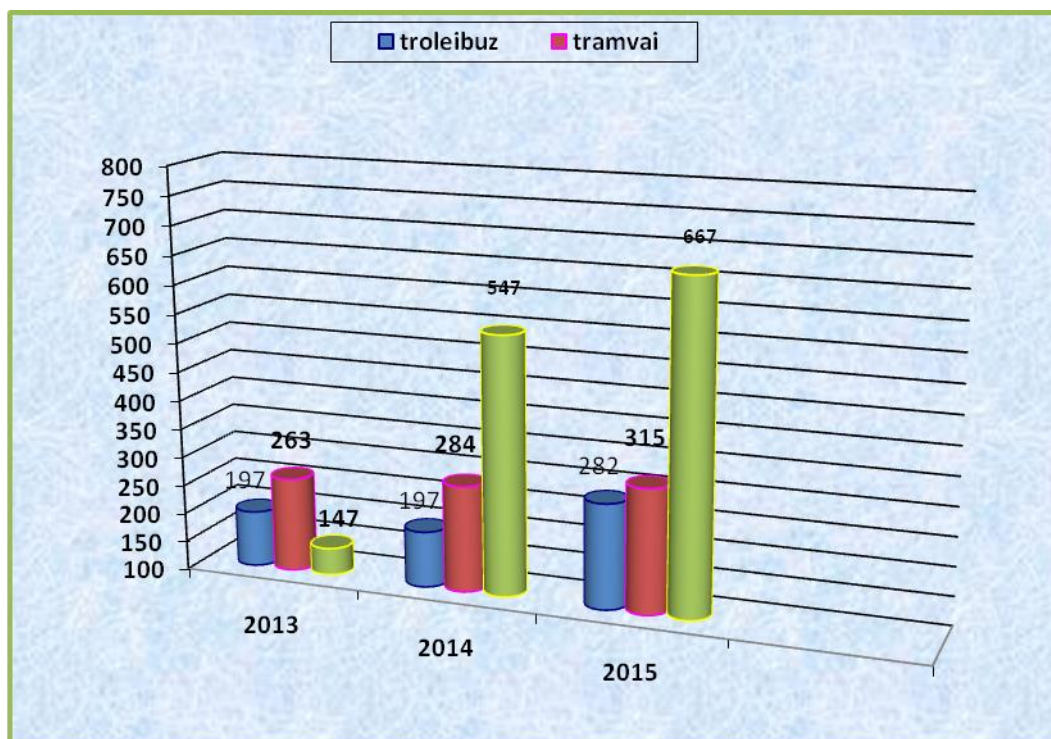
În anul **2015** numărul de vehicule neutilizate a crescut la **763**.



Evoluția parcului de vehicule neutilizat (2013-2015)

Cauzele care au generat imobilizări la parcul auto sunt de natură tehnică și lipsă de personal (conducători vehicule). Creșterea parcului neutilizat este mai pronunțată după anul 2013, când, contractul de service garanție de tip „full warranty” de 4 ani a expirat, fără ca R.A.T.B. să aibă o altă

alternativă. La transportul electric cu tramvai situația este extrem de dificilă, subfinanțarea afectând negativ atât programele de reparații din depouri cât și cele de la Uzina de Reparații.

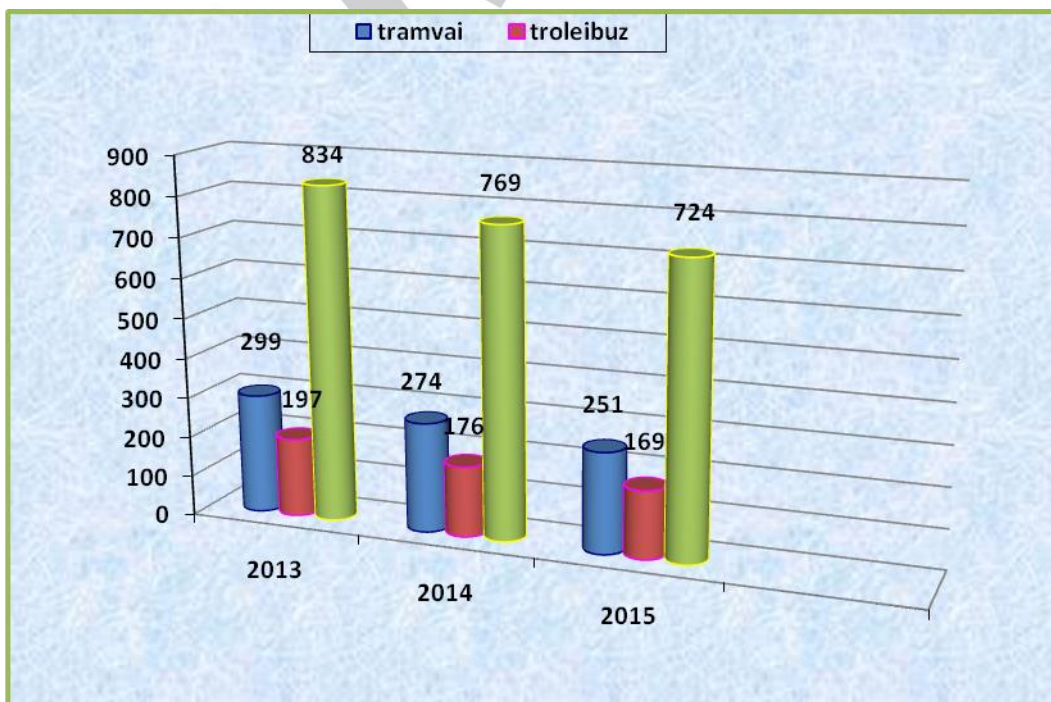


Evoluția parcului de vehicule cu durata normală de funcționare depășită, dar aflate în exploatare (2013-2015)

Numărul mare de vehicule cu durata normală de funcționare depășită, aflate în exploatare alterează calitatea serviciului, confort scăzut și efecte negative asupra mediului.

Din acest punct de vedere în perioada 2013-2015 se înregistrează o dinamica negativă. În anul **2013** numărul de vehicule cu durata normală de funcționare depășită era de **607** vehicule.

În anul **2015** acesta a crescut la **1264** de vehicule.



Evoluția parcului de vehicule aflate în exploatare (2013-2015)

În ceea ce privește dinamica parcului aflat în exploatare în perioada **2013-2015**, acesta a avut o evoluție negativă. Dacă în anul **2013** parcul de vehicule aflat în exploatare era de **1330** vehicule, în anul **2015** acesta a scăzut la **1144** vehicule aflate în exploatare.

Această scădere este generată de creșterea numărului de imobilizări din motive tehnice sau din lipsă de personal.

Pe moduri de transport situația vehiculelor aflate în exploatare se prezintă astfel:

Tramvai	2013	2014	2015
Parc inventar	481	483	485
Parc disponibil	299	274	251
Parc programat	269	247	258
Parc realizat	267	243	230

Troleibuze	2013	2014	2015
Parc inventar	297	297	297
Parc disponibil	197	176	169
Parc programat	161	155	159
Parc realizat	163	154	150

Autobuze	2013	2014	2015
Parc inventar	1147*(1000)	1147*(1000)	1147*(1000)
Parc disponibil	834	769	724
Parc programat	730	687	707
Parc realizat	720	667	641

Evoluția numărului de km realizați (2013 - 2015)

An	Mil. km.			
	Total	Autobuz	Tramvai	Troleibuz
2013	83,679	52,706	20,264	10,709
2014	77,609	49,145	18,394	10,070
2015	74,212	46,549	17,951	9,712

Număr curse pierdute (2012 - 2015)

Tip transport	Curse pierdute			
	2012	2013	2014	2015
Tramvai	13766	7436	11712	81897
Troleibuz	13520	8646	9589	38512
Autobuz	54010	37009	44743	243566
Total	81296	53091	66044	363975

Evoluția curselor pierdute în raport cu cele programate

	2013	2014	2015	Medie perioada (2013 - 2015)
Curse programate	4198663	3911274	4060429	4056788,6
Curse pierdute	53091	66044	363975	161036,6
Coeficient de pierdere din cursele programate	1,26 %	1,69%	8,96%	3,97%



Evoluția curselor pierdute (2012-2015)

PROBLEMELE CU CARE SE CONFRUNTĂ R.A.T.B

-	lipsă program de transport aprobat de CGMB;
-	cererea și oferta de capacitate de transport la nivelul Municipiului București se află la această dată într-un dezechilibru (între potențialul operatorului și fluxul de călători);
-	deficitul de capacitate de transport care determină în cele mai multe cazuri aglomerația în vehicule pe perioade lungi din zi, îndeosebi în zonele unde fluxul de călători din transportul subteran se intersectează cu cel de suprafață, în special la orele de vârf. Deficitul de capacitate de transport are efecte nefavorabile, nu numai asupra confortului călătoriei, dar și asupra încasărilor și a solicitării vehiculelor. Acest neajuns conduce la o alterare continuă a calității serviciului, cu consecințe negative asupra gradului de satisfacție a utilizatorului, prin: - creșterea intervalelor de timp în stații (timp de așteptare din ce în ce mai mari); - capacitatea de circulație redusă prin creșterea numărului de mijloace de transport imobilizate;
-	benzi insuficiente dedicate transportului în comun, iar dintre cele existente unele sunt utilizate ca spațiu de parcare;
-	rețeaua de transport existent este necorelată cu planul de dezvoltare urbanistic;
-	scăderea vitezei comerciale datorită aglomerației, cu implicații asupra realizării programului de transport;
-	sistem de monitorizare și dispecerizare on line nu acoperă întregul parc aflat în exploatare, precum și un sistem deficitar pentru informarea călătorilor în vehicule, stații și terminale;
-	unitați de exploatare (depouri și autobaze) nemodernizate;
-	lipsa unui sistem de monitorizare, numărare și cuantificare a fluxului de călători, pe fiecare mijloc de transport pe intervale orare și zile;
-	scăderea numărului de călătorii;
-	număr mare de reduceri și gratuități care au un impact negativ în constituirea veniturilor de bază, pentru susținerea serviciului. Unele dintre aceste reduceri/gratuități nu sunt acoperite de compensații acordate operatorului;
-	tariful de prestare a serviciului nu a mai fost modificat din anul 2008;
-	Ordinul ANRSC nr. 272/2007 pentru aprobarea normelor cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport local de persoane nu oferă o metodologie clară de fundamentare a majorării tarifelor;
-	inexistența unui contract de delegare a gestiunii serviciului de transport între R.A.T.B. și Consiliul General al Municipiului București. În aceste condiții, modificarea tarifelor și subvenționarea serviciului de transport prezintă un nivel ridicat de relativitate, subiectivism

	și dependență de voința politică a momentului;
-	deficit de personal (conducători de vehicule și casieri pentru deservirea unităților de Vânzare și alte categorii de personal implicate în activitatea de transport), ca urmare a subfinanțării accentuate din ultimii ani așa cum declară operatorul;
-	evaluarea patrimoniului public și privat utilizat de R.A.T.B., precum și atestarea apartenenței acestuia la domeniul public al Municipiului București, lucru care trebuia făcut prin hotărâre de guvern;
-	sistemul aplicațiilor și produselor (SAP) utilizat parțial și nu la capacitatea pe care o poate oferi acesta.

MATRICEA SWOT

Puncte slabe:	
-	calea de rulare și rețeaua electrică aeriană pentru transportul electric care nu au beneficiat de reabilitări sau modernizări;
-	deficit de capacitate de transport datorată neutilizării întregului parc disponibil;
-	necorelare între rețeaua de transport existentă și planul de dezvoltare urbanistic (studiu privind reconfigurarea rețelei de transport);
-	sistem de monitorizare și dispecerizare on line care nu acoperă întregul parc aflat în exploatare, precum și un sistem deficitar pentru informarea călătorilor în vehicule, stații și terminale;
-	unități de exploatare – depouri și autobaze, nemodernizate;
-	lipsa unui sistem de monitorizare, numărare și cuantificare a fluxului de călători, pe fiecare mijloc de transport/flotă/pe intervale orare și zile;
-	scăderea numărului de călătorii validate;
-	deficit de personal pentru activitatea de bază a serviciului (conducători de vehicule și alte categorii de personal implicate în activitatea de transport), ca urmare a subfinanțării accentuate din ultimii ani;
-	grad de uzură ridicat al parcului în special la transportul cu tramvaiele și troleibuzele;
-	lipsa unui sistem de informare a călătorilor în stațiile de îmbarcare-debarcare, cu privire la programul orar de circulație;
-	lipsa unei autorități la nivel PMB de integrare tarifară pentru toate tipurile de transport, în baza căruia să se permită călătorilor utilizarea aceluiași titlu de călătorie atât pe mijloacele de transport R.A.T.B. cât și Metrorex;
-	lipsa contractului privind gestiunea serviciului între R.A.T.B. și CGMB;
-	se circulă fără călători pe anumite porțiuni de traseu neexistând condiții de amenajare de capete de traseu în locații noi (spații);
-	reducerea subvenției în paralel cu menținerea valorilor actuale ale titlurilor de călătorie;
-	reduceri și gratuități legale neacoperite prin compensare din surse specificate de lege (bugetele locale) care au un impact negativ în construirea veniturilor de bază, pentru susținerea serviciului;
-	grad de uzură ridicat al parcului în special la transportul cu tramvaiele și troleibuzele;
-	SAP utilizat parțial și nu la capacitatea pe care o poate oferi acesta;
-	neaprobarea bugetului de venituri și cheltuieli ale R.A.T.B. în termenele legale;
-	lipsa aprobării programului de transport;
-	lipsa autorizației de transport pentru transport rutier;
-	influența factorului politic prin blocarea programului de reorganizare a regiei pentru transformarea în societate;
-	lipsa dotărilor și mijloacelor tehnice pentru realizarea obligației călătorilor de a nu folosi mijloacele de transport fără a plăti;
-	lipsa benzilor dedicate (unice) transportului în comun insuficiente sau unele din cele existente utilizate ca spațiu de parcare;
-	scăderea vitezei comerciale cu implicații asupra realizării sarcinii și a programului de transport.

Puncte tari:	
-	rețea densă de transport cu potențial mare de extindere sau restrângere și adaptabilă la cerințele de dezvoltare urbană;
-	spații de garare suficiente, care permit creșterea parcului de vehicule;
-	posibilitatea introducerii de mijloace de transport nepoluante sau de capacitate mică pe traseele cu solicitări reduse;
-	existența rutelor preorășenești cu posibilitate de extindere;
-	adaptabilitate la orice reconfigurare a rețelelor de transport public local (logistică, tehnică și experiență) capacitate de adaptare rapidă prin introducerea de linii navetă în situațiile în care anumite linii electrice sunt suspendate (lucrări edilitare, accidente, etc);
-	capacitate mare de adaptare la cerințele pieței.

Amenințări:	
-	creșterea numărului de autovehicule care circulă pe străzile din București;
-	subfinanțarea serviciului prin neacordarea subvenției la nivelul solicitat de către operator;
-	migrația fluxului de călători de la suprafață către subteran și alte mijloace de transport;
-	influența în continuare a factorului politic în administrarea operatorului;

Oportunități:	
-	trecerea transportului subteran (metrou) sub coordonarea administrației publice locale;
-	transformarea în societate și apariția contractului de gestiune a serviciului;
-	disponibilitate cu privire la dezvoltarea viitoare a transportului public de persoane în corelare cu transformarea în operator regional pentru Zona Metropolitană;
-	Master-planul de transport elaborat de BERD și aplicarea măsurilor în acest document.

GESTIUNEA ECONOMICO-FINANCIARĂ A R.A.T.B. ANALIZA SWOT

CONSIDERAȚII GENERALE PRIVIND PERFORMANȚA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI

Performanța poate fi definită drept realizarea obiectivelor organizaționale indiferent de natura și diversitatea lor. La nivelul unei entități economice, a fi performant înseamnă în primul rând a fi eficace și eficient. Întreprinderea este eficace dacă își atinge obiectivele propuse și este eficientă dacă maximizează rezultatele obținute (fizice sau valorice) utilizând o cantitate dată de resurse (mijloace). Altfel spus, o întreprindere este eficace dacă reușește să transpună în practică o strategie prealabil definită și este eficientă dacă îmbunătățește permanent cuplul cost-valoare. Alocarea resurselor sau angajarea costurilor trebuie să se facă în principal în scopul creării de valoare percepută de către acționari, clienți sau de alte părți interesate.

Definirea conceptului de performanță în cazul serviciilor de transport public de călători are o serie de valențe specifice, pornind de la scopul și dezideratul furnizării acestor servicii. Organizarea, exploatarea și gestionarea serviciilor de transport public de călători, ca de altfel în cazul tuturor categoriilor de utilități publice, trebuie să asigure:

-	satisfacerea cerințelor cantitative și calitative ale utilizatorilor, corespunzător prevederilor contractuale;
-	sănătatea populației și calitatea vieții;
-	protecția economică, juridică și socială a utilizatorilor;
-	funcționarea optimă, în condiții de siguranță a persoanelor și a serviciului, de rentabilitate și eficiență economică a construcțiilor, instalațiilor, echipamentelor și dotărilor, corespunzător parametrilor tehnologici proiectați și, în conformitate cu caietele de sarcini, cu instrucțiunile de exploatare și cu regulamentele serviciilor;
-	introducerea unor metode moderne de management;
-	introducerea unor metode moderne de elaborare și implementare a strategiilor, politicilor, programelor și/sau proiectelor din sfera serviciilor de utilități publice;
-	protejarea domeniului public și privat și a mediului, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare;
-	informarea și consultarea comunităților locale beneficiare ale acestor servicii;

-	respectarea principiilor economiei de piață pentru asigurarea unui mediu concurențial, restrângerea și reglementarea ariilor de monopol.
---	--

Puncte forte:	
-	În prezent R.A.T.B. este administrată și condusă de o echipă managerială profesionistă, dedicată intereselor regiei și personalului acesteia.
-	Situație financiară echilibrată. Indicatorii Necesari de fond de rulment, Fond de rulment și Trezorerie Netă respectă corelațiile care caracterizează o gestiune adecvată a activității.
-	Regia a acționat constant în sensul reducerii cheltuielilor totale. Conform Execuțiilor Bugetare 2013 – septembrie 2015 volumul cheltuielilor totale are un trend general de diminuare.
-	Menținerea programului de circulație în parametri normali, fără afectarea semnificativă a calității serviciului de transport în condițiile deficitului de lichidități și a surselor corespunzătoare de finanțare a activității de exploatare și a investițiilor.
-	Desfășurarea activităților conexe activității principale de transport, generează venituri care contribuie la diminuarea volumului subvenției de exploatare.
-	Rata autonomiei financiare globale în cazul R.A.T.B. înregistrează valori ridicate, ponderea capitalului propriu (conform Situației financiare) fiind de peste 80% în anul 2009, cu un trend de scădere. La nivelul anului 2014 scăderea înregistrată este drastică. Oricum, existența unui capital propriu cu mult mai mare decât o treime din pasivul firmei este o premisă a autonomiei financiare.
-	Preocupările permanente ale regiei pentru modernizarea flotei de transport. Acest lucru se concretizează în încercările, an de an, de modernizare și reînnoire prin investiții a parcului de tramvaie (construite de U.R.) și a parcului de troleibuze.

Puncte slabe:	
-	Lipsa fondurilor investiționale pentru susținerea unor programe coerente și adecvate de modernizare și înnoire a flotei de transport. În lipsa surselor de finanțare asigurate din alocații bugetare de către CGMB nu s-a realizat în ultimii ani re tehnologizarea activității desfășurate de R.A.T.B. prin modernizări, achiziții de utilaje și realizarea unei infrastructuri adecvate. În mod normal, un proces investițional de anvergură, cu rezultate benefice durabile, trebuie bugetat multianual, pentru întreg orizontul de timp necesar finalizării și dării în exploatare a obiectivului investițional. În prezent nu se procedează de această manieră;
-	restrângerea prestației de transport public. Efectul nefavorabil se manifestă în primul rând prin reducerea volumului veniturilor din vânzarea titlurilor de călătorie și scăderea accentuată a calității serviciilor publice de transport public;
-	evoluție nefavorabilă în ritmul anual de realizare a veniturilor din servicii prestate: încasări din titluri de călătorie.
-	Neactualizarea ofertei tarifare R.A.T.B. (tarifele în vigoare au fost aprobate de CGMB în luna februarie 2008). Acest lucru produce regiei pierderi semnificative și încasări lunare din vânzarea titlurilor de călătorie mult diminuate în raport cu costurile de exploatare aferente activității de transport. Efectul negativ manifestat direct și imediat constă într-un necesar de subvenționare substanțial ca volum, în condițiile în care resursele financiare ale municipalității sunt limitate ca nivel; În contextul menținerii constante a valorii tarifului încasat pe o călătorie (1,048 lei fără TVA), costul mediu al unei călătorii a scăzut (în condițiile eforturilor de diminuare a costurilor medii anuale pe o călătorie), ponderea valorii încasate pentru titlurile de călătorie vândute în costul mediu al unei călătorii au înregistrat un trend favorabil de creștere. Se impune însă observația că nivelul costului mediu unitar al unei călătorii are un anumit grad de relativitate datorită necunoașterii exacte a numărului real de călătorii efectuate anual. <i>Introducerea obligativității validării pentru toate tipurile de transport (prevăzută și în oferta tarifară actualizată transmisă spre aprobare C.G.M.B.) determină obținerea prin S.A.T. a informațiilor corecte privind gradul de încărcare pe fiecare linie de transport.</i>
-	Deși situația netă (Total activ-Datorii totale) este pozitivă, înregistrează un trend constant de

	diminuare de la an la an. Se manifestă o diminuare constantă a resurselor proprii de care dispune regia, cu efecte nefavorabile asupra stabilității financiare a întreprinderii. Scăderea situației nete are loc pe fondul reducerii constante a valorii activelor imobilizate nete concomitent cu creșterea volumului datoriilor totale.
-	În exercițiul financiar 2013 cheltuielile totale depășesc cu - 46.969.664 lei veniturile totale realizate. Dezechilibrul constatat derivă pe de o parte din nivelul mai scăzut al cifrei de afaceri nete în anul 2013 față de exercițiile financiare 2009-2012 (cuprinde și un nivel mai scăzut al veniturilor din subvenții de exploatare reflectat în contabilitate), iar pe de altă parte din creșterea cheltuielilor totale în anul 2013 față de 2011 și respectiv 2012. Pierderea obținută și deficitul de lichidități din cursul anului 2013 au grevat asupra activității operatorului în anul 2014 iar activitatea acestuia s-a realizat cu dificultate;
-	Nedeschiderea subvenției aferente activității R.A.T.B. la nivelul aprobat. Se produce astfel, în mod inevitabil, deficit de trezorerie și imposibilitatea achitării de către R.A.T.B. a datoriilor fiscale, salariale și comerciale.
-	Creșterea de la an la an a indicatorului plăți restante și instituirea în anul 2014, de către Agenția Națională de Administrare Fiscală a sechestrului pentru neplata datoriilor fiscale;
-	Din perspectiva dinamicii cheltuielilor de natură salarială la R.A.T.B. pentru intervalul 2009-2013 se constată o evoluție destul de inconstantă în ceea ce privește evoluția numărului de salariați, ceea ce arată lipsa unei strategii coerente în gestionarea resurselor umane, și implicit a cheltuielilor de natură salarială.
-	Volumul cheltuielilor înregistrate pentru domeniu 100 Organizația Centrală este semnificativ, pe de o parte datorită faptului că aici sunt înregistrate, pe lângă cheltuielile de exploatare, și cheltuielile financiare, pierderile din creanțe, cheltuielile cu Casa de odihnă de la Predeal (obiectiv neidentificat distinct la nivelul contabilității), despăgubiri, amenzi, penalități, provizioanele și ajustările pentru depreciere, protocol, reclamă, publicitate, cheltuieli cu colaboratorii, deplasări, detașări, etc. Cheltuielile domeniului 100 Organizația centrală evoluează astfel: - 2013: 137.387.683 lei - 2014: 162.035.705 lei - 2015 (9 luni): 133.888.400 lei <i>Apreciem că la nivelul acestui domeniu există posibilități semnificative de reducere a volumului de cheltuieli generate de activitatea de administrație și de conducere generală.</i>
-	Cheltuielile nu sunt urmărite și nu sunt decontate în funcție de destinația acestora. Se manifestă fenomenul de "alunecare" a cheltuielilor de la un domeniu la altul, astfel că nu sunt obținute informații precise în ceea ce privește rezultatele financiare aferente activităților desfășurate în R.A.T.B. raportate prin balanțele de verificare contabile. Concret, nu se realizează conectarea costurilor aferente cu veniturile realizate, iar rezultatul financiar obținut de un anumit centru nu are nicio putere informațională nereflectând exact performanța economică realizată. Condițiile de acordare a compensației pentru serviciul public prestat, indiferent de forma juridică a actului în baza căruia se desfășoară acest serviciu, impun definirea clară a costurilor ocazionate.
-	Gradul ridicat de inerție al cheltuielilor fixe indirecte aferente activității desfășurate (de exemplu salariile personalului TESA, cheltuielile sectorului administrativ și de conducere) determină o intervenție redusă pentru optimizarea lor în corelație cu nivelul prestației de transport. Acest lucru determină intervenția imediată și vizibilă asupra cheltuielilor directe variabile (combustibili, energie electrică, piese de schimb) în scopul reducerii costurilor totale și încadrării în sursele bugetare acordate de municipalitate cu efecte nefavorabile asupra calității serviciilor de transport public (număr redus de vehicule în circulație).
-	Activele totale ale R.A.T.B. au înregistrat o permanentă scădere de la un an la altul. Acest fapt este o consecință a lipsei investițiilor în active imobilizate corporale și necorporale. Scăderea valorii activului bilanțier are loc pe fondul diminuării constante a valorii nete a activelor imobilizate. Valoarea acestora în anul 2014 era cu 43,36% mai mică decât în anul 2009 (818.237.479 lei valoare netă active imobilizate la 31.12.2014 față de 1.444.707.599 lei valoarea netă a activelor imobilizate la 31.12.2009), chiar dacă în urma reevaluării efectuate

	la sfârșitul exercițiului 2013 a rezultat un spor al valorii activelor imobilizate brute de 207.593.363 lei față de 2012.
-	Creșterea ponderii creanțelor în activele circulante, acestea ajungând să dețină mai mult de 3/4 din activele circulante.
-	Diminuarea drastică a disponibilităților.
-	Gradul de recuperabilitate al creanței raportate de Regie în relația cu Primăria Municipiului București, creanțe corespunzătoare subvențiilor de exploatare, este incert.
-	Potrivit Raportului Auditorului din 2012, creanța față de Casa de Asigurări de Sănătate a Municipiului București (CASMB) are o vechime ridicată, plățile către Regie se fac cu întârziere.
-	Existența unui risc ridicat de neîncasare a creanțelor - clienți, ceea ce determină premisele pentru un flux de numerar negativ pentru regie. Pe de altă parte, rotația creanțelor totale scade de la un an la altul, cu efecte nefavorabile asupra perioadei de recuperare a creanțelor. Conform Situațiilor finale anuale R.A.T.B. pentru 2014, creanțele totale ale regiei la 31.12.2014 au fost de 142.222 mii lei, în creștere cu 2.562 mii lei față de 2013. La nivelul anului 2014, din totalul creanțelor 61% reprezintă creanțe neîncasate la termenul scadent. Creanța de recuperat de la bugetul local în cursul anului 2015 reprezintă aproximativ 27% din creanțele restante.
-	Creșterea îndatorării Regiei.
-	Nivelul ridicat al datoriei către bugetul de stat cu privire la taxa pe valoarea adăugată neconstituită aferente prestării de servicii gratuite, precum și penalitățile și dobânzile corespunzătoare. De fapt, problematica TVA aferentă gratuităților pentru toate categoriile de persoane beneficiare potrivit legii, TVA aferentă gratuităților pentru pensionari și TVA aferentă reducerilor de tarif cu 50%, pentru care ANAF a stabilit obligații fiscale suplimentare (pentru perioada septembrie 2007-martie 2013) derivă din lipsa unei definiri clare, de natură contractuală, a conținutului, naturii și destinației alocațiilor bugetare acordate de municipalitate către R.A.T.B. sub formă de subvenție de exploatare.
-	Sub titulatura de "Diferență de tarif cuvenită", la fundamentarea anuală a bugetelor de venituri și cheltuieli, se cuprind: - Subvenția acordată de la bugetul local pentru acoperirea diferenței dintre cheltuielile efectuate de operatorul de transport și sumele încasate (art.17, lit. n) - Susținerea parțială sau totală a costului de transport public pentru categorii de persoane defavorizate stabilite prin hotărâri ale consiliilor locale sau prin lege (art 17, lit.o).

Amenințări:	
-	Obiectivul de performanță care vizează obținerea de profit nu este prioritar la nivelul R.A.T.B.. Așa cum se amintește în Raportul Administratorului cu privire la încheierea exercițiului financiar pentru anul 2009-2011 "Prioritar în desfășurarea prestației, atât pentru regie cât și pentru ordonatorul principal de credite, este creșterea calității serviciului de transport concomitent cu asigurarea unui serviciu de transport în condiții de siguranță, confort și accesibilitate".
-	Lipsa de comunicare și de colaborare din partea specialiștilor PMB în problemele care privesc transportul public de călători de suprafață.
-	Dependența financiară a regiei față de CGMB. Volumul semnificativ al subvențiilor de exploatare aferente cifrei de afaceri nete (subvenția de preț) reprezintă partea cea mai consistentă din totalul veniturilor de exploatare realizate de regie.
-	Creșterea costurilor totale ale regiei care nu au un corespondent în creșterea veniturilor conduce la creșterea efortului financiar al Consiliului General al Municipiului București pentru acordarea subvenției de exploatare pentru diferență de tarif și gratuități.
-	Învechirea parcului circulant și tendința de scădere a numărului de călătorii, care are la bază, pe de o parte, preferința cetățenilor de a utiliza alte mijloace de transport, iar pe de altă parte, reorientarea călătorilor spre abonamente mai ieftine și achiziționarea titlurilor tarifare tip portofel electronic.
-	Redimensionarea parcului circulant dar și condițiile de trafic urban supraaglomerat, insuficiența benzilor de circulație proprie, incidente rutiere, etc. care conduc la scăderea

	calității serviciului de transport.
-	Producția realizată de R.A.T.B. pentru scopurile sale și capitalizată a înregistrat scăderi semnificative în ultimile 3 exerciții financiare. Această producție se concretizează în fabricarea de tramvaie în cadrul Uzinei de Reparații, conform programului de investiții pe care regia îl propune anual.
-	Utilizarea unor piese de schimb mai ieftine, provenite de la furnizorii cu cele mai mici prețuri, conduce la economii imediate de trezorerie, dar datorită calității lor reduse, determină un consum cantitativ și valoric mult mai intens, încarcă costurile și diminuează trezoreria (prin achiziții mai dese).
-	Condițiile care generează modificarea tarifelor sau a subvențiilor, precum și procedurile specifice aplicate pentru astfel de situații se prevăd în contractele de atribuire a gestiunii. <i>Între R.A.T.B. și Consiliul General al Municipiului București nu există încheiat un astfel de contract. În aceste condiții, modificarea tarifelor și subvenționarea serviciului de transport prezintă un nivel ridicat de relativitate, subiectivism și dependență de voință politică a momentului.</i>

Oportunități:	
-	Transformarea regiei în societate ar produce o serie de efecte benefice: - în primul rând datorită posibilităților crescute de atragere a unor surse financiare necesare susținerii activității independent de sursele financiare primite de la CGMB; - realizarea unui grad ridicat de autonomie, atât în plan operațional dar și strategic; - implementarea unor metode și tehnici de gestiune economică și financiară care să vizeze obținerea de profit ca sursă proprie de finanțare; - flexibilizarea și adaptabilitatea structurii organizatorice.
-	Existența organizării unui sistem de contabilitate de gestiune și calculație a costurilor la nivelul R.A.T.B. prin modulul Controlling din SAP.
-	Pe total activitate R.A.T.B. veniturile obținute în afara activității de transport sunt în măsură să acopere pe lângă cheltuielile conexe transportului și o parte din cheltuielile activității de transport. Recomandăm derularea în continuare a activităților conexe activității de transport. Cu condiția ca acestea să funcționeze pe bază de bugete proprii, în calitate de centre de profit, cu evidență contabilă analitică pentru venituri și cheltuieli separată de activitatea de transport. Această activitate conexă nu va fi subvenționată. În planul ameliorării veniturilor din vânzarea titlurilor de călătorie și implicit, pentru reducerea nivelului subvenției, intervenția se poate concretiza imediat prin majorarea tariful de transport.

MODIFICAREA ORGANIZĂRII STRUCTURALE A R.A.T.B.

Organizarea structurală a societății rezultată din reorganizarea R.A.T.B. trebuie să satisfacă următoarele cerințe:

-	Zonarea activităților în vederea trasabilității costurilor aferente acestora.
	<i>Această cerință impune o delimitare distinctă a costurilor corespunzătoare activităților de baza (transport auto, transport electric, întreținere și reparații mijloace de transport), a celor corespunzătoare activităților desfășurate în cadrul compartimentelor funcționale ale Societății, precum și a costurilor generate de funcționarea unor verigi organizatorice în care se desfășoară activități distincte față de cele de bază (Cantină și bufete de incintă, Casa de odihnă, Centrul de Sănătate, Tipografia, Baza sportivă). Necesitatea acestui criteriu rezidă din faptul că în viitor Societatea va funcționa prin intermediul unei organizări structurale care va permite identificarea și delimitarea clară a verigilor organizatorice care funcționează ca centre de profit sau centre de costuri, precum și a celor care trebuie să își susțină activitatea din venituri proprii. Respectarea acestui criteriu este esențială pentru asigurarea unei fundamentări corecte a compensației acordată de C.G.M.B. pentru susținerea activității de transport public local, în special, în vederea evitării supracompensării.</i>
-	Asigurarea cadrului organizatoric necesar încheierii și derulării contractului de delegare a gestiunii serviciului, în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al

	Parlamentului European și al Consiliului.
-	Crearea cadrului organizațional adecvat pentru implementarea și exploatarea unor tehnologii informatice și de comunicație care să permită o gestiune integrată a tuturor activităților specifice viitoarei societăți prin utilizarea unor metode și tehnici de management specifice.
-	Crearea premiselor de aplicare a principiilor guvernării corporative și integrarea responsabilităților managementului superior la nivel de echipă managerială.
-	Asigurarea unei entropii organizaționale minime , care să elimine suprapunerile de competențe și de responsabilități și care să permită practicarea unui management strategic performant la nivelul societății.
-	Îmbinarea caracteristicilor unei organizări structurale de tip clasic (funcțional - ierarhic) cu cele specifice organizării structurale de tip divizională.
<i>Această cerință a fost impusă, pe de o parte, de complexitatea activităților specifice serviciului prestat de operator și, pe de altă parte, de diversitatea și eterogenitatea activităților derulate în cadrul verigilor organizatorice ale Societății. Respectarea acestor cerințe în noua organizare structurală a operatorului va crea premisele implementării, sub soluții IT&C corespunzătoare, a unor tehnologii de lucru precum și a unor metode de management organizațional și financiar capabile să elimine aspectele negative sesizate în analiza SWOT a funcționării Regiei.</i>	

Principiile care stau la baza reorganizării structurale a R.A.T.B.

Reorganizarea structurală a R.A.T.B. trebuie să respecte o serie de reguli, cunoscute sub numele de principii, astfel încât noua societate:

-	să aibă o organizare structurală flexibilă și modulară capabilă să se plieze pe schimbările care pot apărea la un moment dat în prestarea serviciului;
-	să poată implementa metodele și tehnicile de management la care s-a făcut referire mai sus.

Pentru viitoarea societate care va presta serviciul public de transport local în Municipiul București, au fost definite următoarele principii de reorganizare:

-	supremația obiectivelor
<i>Conform cerințelor acestui principiu, se asigură o corelare permanentă a obiectivelor Societății cu obiectivele verigilor organizatorice evidențiate prin organigrama propusă. Astfel, compartimentele funcționale și centrele operaționale vor asigura fiecare atingerea obiectivelor specifice care, în totalitatea lor, contribuie la realizarea obiectivelor fundamentale ale Societății. Respectarea acestui principiu asigură participarea tuturor funcțiilor, posturilor și compartimentelor la realizarea obiectivelor Societății și implicit a obiectivelor specifice;</i>	
-	unitatea de decizie și acțiune
<i>Conform acesteia, pe verticala sistemului de management al Societății, fiecare titular de post va fi subordonat unui singur șef direct, evitându-se astfel impactul negativ al unei eventuale duble subordonări;</i>	
-	apropierea managementului superior al Societății de nivelele ierarhice unde se desfășoară procesele de execuție
<i>Conform acestui principiu, s-a urmărit reducerea, pe cât posibil, a numărului de niveluri ierarhice asigurându-se astfel premisele unei mai eficiente comunicări între factorii de decizie și subordonați. Efectul aplicării acestui principiu va conduce la creșterea operativității transmiterii deciziilor și a vitezei de informare a factorilor de decizie, în scopul creșterii calității actului de decizie și îndeplinirea indicatorilor de performanță ai serviciului;</i>	
-	interdependența minimă dintre sarcinile, competențele și responsabilitățile care revin fiecărui post asigurându-se, astfel, o autonomie în realizarea sarcinilor și îndeplinirea indicatorilor de performanță la nivelul fiecărui individ
<i>Respectarea acestui principiu va asigura o mai mare independență în îndeplinirea atribuțiilor care revin compartimentelor funcționale și a centrelor operaționale pentru realizarea obiectivelor specifice ale acestora;</i>	
-	permanența conducerii
<i>Prin Regulamentul de Organizare și Funcționare a noii societăți trebuie să se asigure ca fiecare post de manager să fie dublat de un alt post care să poată prelua temporar sarcinile managerului, în situații</i>	

<i>obiective care presupun lipsa acestuia de la locul de muncă. Se impune precizarea că respectarea acestui principiu nu presupune ca pentru fiecare post de manager din organigrama Societății să fie prevăzut un post de adjunct. În cele mai multe cazuri permanența conducerii va fi asigurată prin delegarea temporară către un subordonat a unor competențe, prin includerea în fișa postului a obligației acestuia de a prelua respectivele competențe, temporar, în urma deciziei managerului său;</i>	
-	economia de comunicații
<i>Acest principiu impune existența unor circuite și fluxuri informaționale la nivelul Societății care să permită o circulație operativă și selectivă a informațiilor și, implicit, o informare coerentă și în timp util a factorilor de decizie. Se va crea astfel posibilitatea definirii corecte a specificațiilor soluției IT&C integrate la nivelul Societății și o implementare facilă a acesteia;</i>	
-	definirea armonioasă a posturilor și funcțiilor
<i>Respectarea acestuia va asigura o corelare corectă între sarcinile, competențele și responsabilitățile fiecărui post, astfel încât să fie posibilă îndeplinirea și evaluarea indicatorilor de performanță din fișa acestuia;</i>	
-	concordanța dintre cerințele postului și capacitatea profesională a titularului acestuia
<i>Este un principiu fundamental care va obliga managementul Societății să-și orienteze politica de recrutare, angajare și promovare a personalului prin asigurarea unei corelări optime între nivelul de pregătire profesională a acestuia și sarcinile, competențele și responsabilitățile precizate în fișele de post;</i>	
-	flexibilitatea structurii organizatorice
<i>Acest principiu reflectă capacitatea structurii organizatorice a noii societăți de a se adapta rapid și eficient la orice schimbare a factorilor interni și externi care influențează calitatea serviciului public prestat;</i>	
-	eficiența structurii organizatorice
<i>Este un principiu care reflectă caracterul de eficiență al organizării structurale care va obliga ca funcționarea structurii organizatorice propuse să genereze într-un timp scurt efecte care să depășească nivelul cheltuielilor angajate de această funcționare. Respectarea acestui principiu va impune managementului superior al Societății să implementeze în timp scurt metode și tehnici performante de management susținute prin tehnologii informatice și de comunicație adecvate;</i>	
-	aplicarea managementului prin proiecte și a managementului de proiect
<i>Organizarea structurală a Societății permite, pentru perioade limitate de timp și în scopuri bine definite, constituirea de colective intercompartimentale pentru rezolvarea anumitor probleme complexe sau pentru atingerea unor obiective pe termen scurt care pot apărea în funcționarea Societății. De asemenea, pentru perioade limitate de timp se va asigura participarea specialiștilor Societății la gestionarea, implementării unor proiecte susținute prin finanțări nerambursabile prin tehnici de tip management de proiect;</i>	
-	măsurarea și controlul performanțelor
<i>Acest principiu presupune crearea mecanismelor de descompunere a obiectivelor și criteriilor de performanță stabilite de CGMB în standarde de performanță atribuite managementului superior al noii societăți. În același timp se asigură premisele de realizare a mecanismelor prin care se va măsura și raporta periodic gradul de îndeplinire a standardelor de performanță.</i>	

CONSIDERAȚII GENERALE PRIVIND PERFORMANȚA SERVICIULUI PUBLIC DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI

Performanța poate fi definită drept realizarea obiectivelor organizaționale indiferent de natura și diversitatea lor. La nivelul unei entități economice, a fi performant înseamnă în primul rând a fi eficace și eficient. Întreprinderea este eficace dacă își atinge obiectivele propuse și este eficientă dacă maximizează rezultatele obținute (fizice sau valorice) utilizând o cantitate dată de resurse (mijloace). Altfel spus, o întreprindere este eficace dacă reușește să transpună în practică o strategie prealabil definită și este eficientă dacă îmbunătățește permanent cuplul cost-valoare. Alocarea resurselor sau angajarea costurilor trebuie să se facă în principal în scopul creării de valoare percepută de către acționari, clienți sau de alte părți interesate.

Definirea conceptului de performanță în cazul serviciilor de transport public de călători are o serie de valențe specifice, pornind de la scopul și dezideratul furnizării acestor servicii. Organizarea,

exploatarea și gestionarea serviciilor de transport public de călători, ca de altfel în cazul tuturor categoriilor de utilități publice, trebuie să asigure:

-	satisfacerea cerințelor cantitative și calitative ale utilizatorilor, <i>corespunzător prevederilor contractuale</i> ;
-	sănătatea populației și calitatea vieții;
-	protecția economică, juridică și socială a utilizatorilor;
-	funcționarea optimă, în condiții de siguranță a persoanelor și a serviciului, de rentabilitate și eficiență economică a construcțiilor, instalațiilor, echipamentelor și dotărilor, corespunzător parametrilor tehnologici proiectați și, în conformitate cu caietele de sarcini, cu instrucțiunile de exploatare și cu regulamentele serviciilor;
-	introducerea unor metode moderne de management;
-	introducerea unor metode moderne de elaborare și implementare a strategiilor, politicilor, programelor și/sau proiectelor din sfera serviciilor de utilități publice;
-	protejarea domeniului public și privat și a mediului, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare;
-	informarea și consultarea comunităților locale beneficiare ale acestor servicii;
-	respectarea principiilor economiei de piață pentru asigurarea unui mediu concurențial, restrângerea și reglementarea ariilor de monopol.

Cerințele față de un astfel de serviciu, după cum se observă, sunt multiple și acoperă o arie foarte largă de interese: de la satisfacerea cerințelor cantitative și calitative ale utilizatorilor, până la respectarea principiilor economiei de piață și asigurarea unui mediu concurențial. Este greu de stabilit, într-o astfel de înșiruire, dacă toate aceste cerințe ocupă același loc pe o scală de apreciere a importanței și relevanței lor în raport direct cu destinatarii acestor servicii. Și, evident, este cu atât mai greu de apreciat care dintre aceste cerințe se poate constitui sau nu în criteriu de apreciere a performanței serviciului.

În calitatea ei de regie autonomă înființată prin Decizia nr. 1179/1990 a Primăriei Municipiului București și aflată sub controlul comunității locale prin Consiliul General al Municipiului București, R.A.T.B. prestează un serviciu de utilitate socială, de interes colectiv și general, ce funcționează pe principiul continuității.

În acest context operatorul de transport beneficiază din partea Consiliul General al Municipiului București de subvenții, astfel:

-	pentru acoperirea diferenței dintre costurile înregistrate de operator pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a efectuării transportului precum și pentru susținerea parțială sau totală a costurilor pentru unele categorii sociale defavorizate stabilite prin hotărâri ale Consiliului General al Municipiului București sau prin lege;
-	pentru investiții: finanțarea, contractarea ori garantarea de către autoritatea publică locală a împrumuturilor pentru realizarea programelor de investiții vizând dezvoltarea și eficientizarea serviciului de transport.

În București, Consiliul General al Municipiului București are în competență organizarea, reglementarea, conducerea, coordonarea, monitorizarea și controlul funcționării serviciilor de transport public de călători, **în condițiile în care în prezent nu există un contract de atribuire a gestiunii.**

Consiliul General al Municipiului București, prin organizarea și desfășurarea serviciului de transport public local prin curse regulate în municipiul București, trebuie să fie în măsură să concretizeze realizarea următoarelor obiective:

-	satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici, prin servicii de calitate;
-	îmbunătățirea siguranței rutiere, protecția mediului, calității și eficienței serviciului;
-	deplasarea în condiții de siguranță și confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora;
-	asigurarea transparenței în ceea ce privește delegarea gestiunii serviciului și stabilirea tarifelor;
-	creșterea siguranței în exploatare și asigurarea continuității serviciului;

-	protecția categoriilor sociale defavorizate.
---	--

Astfel, efectuarea serviciului de transport public local la nivelul Municipiului București trebuie să asigure:

-	creșterea nivelului de calitate al serviciului și de confort al utilizatorilor serviciilor publice de transport public local de persoane prin curse regulate;
-	accesul la serviciile de transport public local și protecția categoriilor sociale defavorizate;
-	executarea transportului public local de persoane prin curse regulate în condiții de regularitate, siguranță și confort;
-	corelarea capacității de transport cu fluxurile de călători existente;
-	continuitatea serviciului de transport public local prin curse regulate;
-	informarea publicului călător;

În esență, creșterea bunăstării și îmbunătățirea vieții membrilor comunității locale se constituie drept conținut al performanței serviciului de transport public local prin curse regulate în municipiul București.

Iar concretizarea acestei performanțe ține de modul de gestiune a acestui serviciu care presupune implicarea coerentă a trei mari categorii de actori: autoritățile administrației publice locale, operatorul serviciilor și utilizatorii care beneficiază de acest serviciu și care plătesc contravaloarea acestuia.

Obiectivul de performanță care vizează obținerea de profit nu este prioritar la nivelul R.A.T.B.. Așa cum se amintește în Raportul Administratorului cu privire la încheierea exercițiului financiar pentru anul 2009-2011 *"Prioritar în desfășurarea prestației, atât pentru regie cât și pentru ordonatorul principal de credite, este creșterea calității serviciului de transport concomitent cu asigurarea unui serviciu de transport în condiții de siguranță, confort și accesibilitate."* Totuși, la nivelul unei entități economice, chiar dacă aceasta îmbracă forma regiei autonome, profitul îndeplinește o serie de funcții, printre care cele mai semnificative sunt:

-	se constituie drept indicator sintetic de apreciere a eficienței activităților desfășurate;
-	este un instrument de orientare a gestiunii economice și financiare ;
-	reprezintă o sursă importantă de autofinanțare și de autodezvoltare a organizației precum și o sursă de plată a costurilor capitalurilor împrumutate ;
-	reprezintă pârghia de cointerесare a managerilor, acționarilor și a salariaților.

Toate aceste funcții ale profitului se pot regăsi și în cazul activității desfășurate de regie, cu atât mai mult cu cât efortul financiar al Consiliului General al Municipiului București a înregistrat anual pentru perioada 2009-2013 sume considerabile ca volum.

De remarcat, că sistemul de reglementări în vigoare pentru serviciul de transport public local prin curse regulate din România consideră în mod explicit că interesul general al comunităților locale este prioritar în gestionarea și dezvoltarea serviciilor de utilități publice. Prevederile Legii nr. 51 din 8 martie 2006 a serviciilor comunitare de utilități publice vizează satisfacerea cât mai completă a cerințelor utilizatorilor, protejarea intereselor acestora, întărirea coeziunii economico-sociale la nivelul comunităților locale, precum și dezvoltarea durabilă unităților administrativ-teritoriale.

Se afirmă astfel că autoritățile locale se află în centrul aspectelor de performanță a serviciului, deoarece acestea sunt integral responsabile atât în procesul de luare a deciziilor care privesc satisfacerea intereselor comunității cât și în organizarea, funcționarea și dezvoltarea serviciilor de transport public de călători. Astfel că, în virtutea atribuțiilor și competențelor pe care le are, Consiliul General al Municipiului București este garantul bunăstării cetățenilor municipiului București, pornind de la formularea clară și sigură a unei viziuni strategice în realizarea acestui deziderat. Un sistem de transport urban eficient și durabil necesită îmbunătățirea permanentă a accesibilității, disponibilității, siguranței, confortului, în condiții de echitate socială și de protecție a mediului.

Putem concluziona, că obiectivul de performanță a serviciului de transport public local prin curse regulate vizează în primul rând călătorii (utilizatorii serviciului).

În general, exigențele acestora pot fi analizate din trei perspective majore: *accesul la serviciu, calitatea serviciilor și nivelul tarifelor.* În interesul și de partea utilizatorilor serviciului se află autoritatea locală, care prin instrumentarea performanță a managementului public la nivel local pune în aplicare mecanismele de reglementare, monitorizare și control a serviciilor publice furnizate de operatorul de

transport public de călători. Pe de altă parte, operatorul se circumscrie celor trei dimensiuni ale dezvoltării: economice, ecologice și sociale, care impun atingerea obiectivului de performanță globală, în corelare cu îmbunătățirea și modernizarea serviciilor oferite subordonate satisfacerii nevoilor utilizatorilor.

Fundamentarea necesității modificării tarifelor R.A.T.B.

Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane trebuie să asigure realizarea unui transport public local la un nivel suportabil pentru beneficiarii direcți ai transportului, în condiții de calitate, autonomie și independență financiară a operatorului de transport.

Ultima actualizare a tarifelor s-a realizat în conformitate cu Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr.7/17.01.2008, cu aplicare începând cu data de 01.02.2008. Trebuie făcută și precizarea că începând cu data de 01.07.2010, conform legislației aplicabile, cota de TVA a fost majorată de la 19% la 24%, ceea ce a avut o influență financiară negativă (-5%) în volumul încasărilor obținute din comercializarea titlurilor de transport.

Ordinul Președintelui ANRSC nr. 272/2007 prezintă reguli și norme de stabilire și modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de călători. Premisele stabilirii politicii tarifare pentru operatorul de transport, în viziunea Ordinul Președintelui ANRSC nr. 272/2007 *pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane* se prezintă astfel:

Prevederi legale Ordinul Președintelui ANRSC nr. 272/2007	Comentarii
Art. 12, alin. (3) Prin nivelul tarifelor de transport pentru serviciile de transport public local de persoane, suportate de către utilizatori, se vor recupera integral costurile de exploatare, reabilitare și dezvoltare, precum și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se astfel un profit rezonabil pentru operatorii de transport.	<i>Operatorul de transport trebuie să practice un tarif prin care să-și acopere nu numai costurile de exploatare, dar și cele de reabilitare și dezvoltare (tarif plătit pe de o parte de călători, iar pe de altă parte finanțat de la bugetul local). În același context, nivelul tarifului practicat trebuie să asigure condițiile obținerii unui anumit nivel al profitului.</i>
Art. 14, alin. (2) Veniturile operatorilor de transport public local de persoane se formează din încasarea de la utilizatorii serviciului a tarifelor reprezentând contravaloarea serviciului prestat și/sau din subvenții de la bugetul de stat, de la bugetele locale și de la bugetele altor instituții, calculate ca diferență de tarif, în condițiile legii.	<i>Reglementarea nu face referire în cuprinsul articolului despre veniturile obținute de operatori din desfășurarea altor activități, în afara celor de transport public de călători (așa cum este cazul R.A.T.B. care desfășoară o serie de activități care nu au nicio legătură cu activitatea de transport : servicii medicale prin Centrul de Sănătate, servicii de cazare în Casa de odihnă de la Predeal, etc.).</i>
Art. 16, lit. c) condițiile care generează modificarea tarifelor sau a subvențiilor, precum și procedurile specifice aplicate pentru astfel de situații se prevăd în contractele de atribuire a gestiunii.	<i>La nivelul municipiului București, între operatorul de transport - R.A.T.B. și Consiliul General al Municipiului București nu există încheiat un astfel de contract. În aceste condiții, aprobarea solicitărilor pentru ajustarea/modificarea tarifelor de transport și subvenționarea serviciului de transport prezintă un nivel ridicat de relativitate.</i>
Art. 15 (1) Acoperirea financiară a costului călătoriilor efectuate de persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale se asigură din bugetul de stat, din bugetele locale sau din bugetele altor instituții stabilite prin lege. (2) Acoperirea influențelor financiare rezultate din reduceri de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul de transport public local de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de către autoritățile administrației publice locale implicate, sau acoperirea diferențelor dintre costurile înregistrate de operatorul de transport public local de persoane/transportatorul autorizat pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale se asigură din bugetele locale (...).	<i>Este clară necesitatea fundamentării separate a influențelor financiare pe care le are asupra operatorului de transport: Serviciile de transport pentru persoanele care beneficiază, potrivit legii, de gratuitate la legitimațiile de călătorie individuale. Pe de altă parte, din bugetul municipiului București trebuie să se asigure finanțarea: Reducerilor de tarif la legitimațiile de călătorie individuale pentru serviciul de transport public local de persoane, aprobate pentru anumite categorii de persoane de către CGMB. sau Acoperirea diferențelor dintre costurile realizate pentru efectuarea serviciului și sumele efectiv încasate ca urmare a vânzării legitimațiilor de călătorie individuale (în cazul efectuării transportului public local pe traseele sociale nerentabile). Nivelul de referință pentru calculul acestor influențe financiare este dat de nivelul tarifelor de vânzare către populație a legitimațiilor de călătorie individuale.</i>
Art. 16 lit. c) condițiile care generează modificarea tarifelor sau a subvențiilor, precum și procedurile specifice aplicate pentru astfel de situații se prevăd în contractele de atribuire a gestiunii;	<i>Transformarea operatorului de transport din București în societate și organizarea serviciului de transport conform condiționalităților impuse de Regulamentul (CE) nr.1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport</i>

	feroviar și rutier de călători vor impune încheierea contractului de atribuire a gestiunii.
Art. 20 (2) Autoritățile administrației publice locale pot solicita de la operatorii de transport public local de persoane/transportatorii autorizați, efectuat prin curse regulate sau pe cablu, informații pentru clarificarea unor aspecte din propunerile de stabilire, ajustare sau modificare a tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.	<i>Existența unui dialog permanent și constructiv între direcțiile de specialitate din PMB și R.A.T.B. reprezintă o condiție esențială pentru asigurarea unor condiții normale pentru realizarea unor servicii publice de transport de calitate în București pe criterii de eficiență, eficacitate și economicitate.</i>
Art. 26 (1) Tarifele pentru serviciile de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate sau pe cablu <u>se pot modifica</u> , prin hotărâri ale autorităților administrației publice locale implicate, după caz, pe baza cererilor primite de la operatorii de transport/transportatorii autorizați, în cazurile care conduc la <u>modificarea majoră a costurilor ori condițiilor de exploatare</u> , care determină modificarea cheltuielilor <u>cu o influență mai mare decât cea determinată de influența indicelui prețurilor de consum, pe o perioadă de 3 luni consecutive</u> .	<i>Solicitarea R.A.T.B. privind actualizarea tarifelor de transport constă în aplicarea procedurii de modificare întrucât datorită perioadei foarte mari de timp care a trecut de la ultima actualizare tarifară (HCGMB nr. 7/2008 impune "corelarea nivelului tarifelor cu influențele determinate de creșterea elementelor de cheltuieli peste nivelul înregistrat al creșterii indicelui prețurilor de consum în economie" (R.A.T.B.: Documentație solicitare tarife 2015).</i>
Art. 27 alin. (3), pct. 3.8. Modificarea tarifelor la serviciile de transport public local de persoane efectuat prin curse regulate sau pe cablu se determină avându-se în vedere următoarele cheltuieli: a) <u>cheltuielile cu combustibilii și lubrifianții</u> se determină avându-se în vedere prețurile de achiziție în vigoare și consumurile normate standard, luându-se în calcul modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive; b) <u>cheltuielile cu amortizarea</u> se determină respectându-se reglementările legale în vigoare; c) <u>cheltuielile cu întreținerea - reparațiile - piesele de schimb, anvelopele, acumulatori și alte cheltuieli</u> se determină avându-se în vedere modificarea acestora cu o influență mai mare decât cea a indicelui prețurilor de consum pe o perioadă de 3 luni consecutive; d) <u>cheltuielile cu munca vie</u> se fundamentează în funcție de legislația în vigoare, corelată cu principiul eficienței economice; e) <u>cheltuielile cu impozitele, autorizațiile și alte taxe</u> se determină potrivit prevederilor legale în vigoare; f) <u>cheltuielile financiare</u> detaliate corespunzător.	<i>Modificarea tarifelor R.A.T.B. trebuie să aibă la bază calcule tehnico-economice de fundamentare a cheltuielilor lunare pentru stabilirea unui tarif mediu just pentru transportul public local de călători în municipiul București. Pentru estimarea cheltuielilor medii lunare ca bază de fundamentare a noului tarif mediu propus ca bază de calcul o poate reprezenta media lunară a cheltuielilor pe elementele principale ale costului aferent activității de transport public local (conform art. 27, alin. (3), pct. 3.8. din Ordinul ANRSC nr. 272/2007) în condițiile în care se vor avea în vedere influențele pe care le au asupra acestora volumul prestației de transport, costurile unitare ale consumurilor de resurse și indicii prețurilor de consum.</i>
ANEXĂ la normele-cadru Notă: Pentru cheltuielile financiare se vor anexa toate documentele și justificările privind utilizarea acestora.	<i>Întrucât cheltuielile financiare, de regulă, nu fac parte din costul de producție.</i>

Analiza în dinamică a cheltuielilor totale reflectă o evoluție ascendentă a acestora, pe total, aflată, pe de o parte, sub impactul inflației, iar, pe de altă parte, determinată de necesitățile desfășurării activității curente corespunzător perioadei analizate.

O primă concluzie care rezultă din analiza indicelui de creștere a cheltuielilor medii lunare (februarie 2008-februarie 2016) se referă la evoluția diferită a elementelor de cheltuieli în funcție de natura lor:

-	Cheltuielile cu materialele și piesele de schimb au o evoluție descendentă; sunt în marea lor majoritate cheltuieli variabile care își modifică volumul în funcție de variația volumului de activitate (prestație de transport – km rulaj sau număr de călătorii).
-	De remarcat că valoarea cheltuielilor cu combustibilul, energie, gaze și apă înregistrează o majorare semnificativă, în condițiile în care, pe parcursul perioadei de 98 de luni de la intrarea în vigoare a tarifelor actuale (01.02.2008) și până în prezent (februarie 2016) contextul extern economic și fiscal în care regia și-a derulat activitatea a suferit numeroase modificări, de exemplu: criza financiară mondială, majorarea unor componente fiscale din costul de achiziție al combustibililor, creșterea prețului la energie electrică de tracțiune, evoluția prețului barilului de petrol, etc. Toate aceste influențe externe trebuie avute în vedere la modificarea tarifelor R.A.T.B. la momentul februarie 2016, în condițiile în care, dincolo de influența directă a creșterii indicelui mediu al prețurilor de consum pentru intervalul analizat (februarie 2008-februarie 2016), au suferit influențe indirecte de majorare (sau diminuare) prin intermediul costurilor medii unitare aferente diferitelor categorii de consumuri de resurse necesare realizării prestației de transport.
-	Un factor major de influență asupra nivelului cheltuielilor materiale este gradul de înnoire și modernizare a parcului circulant. Un parc circulant învechit presupune un consum sporit de cheltuieli materiale (combustibili, piese de schimb, energie electrică de tracțiune, etc.).
-	Cheltuielile cu lucrările și serviciile au înregistrat o scădere medie lunară (pe intervalul de 98 luni de la 01.02.2008 până în prezent) de 26% față de nivelul mediu lunar (mai 2007) considerat bază pentru ultima ajustare de tarif (cu valabilitate de la 01.02.2008). Redimensionarea strictă a nivelului acestor cheltuieli din partea R.A.T.B. a fost "raportată la necesități și priorități în contextul fenomenelor de instabilitate economică și blocaj financiar". În general, reducerea cheltuielilor de această natură are un efect benefic asupra performanței economice a operatorului.
-	Creșterea celorlalte elemente principale de cheltuieli este inevitabilă pe un orizont larg de timp (98 de luni), sub influența factorilor externi economici și legislativi.

În raport cu media considerată baza de costuri pentru calculația tarifului prestației la transportul de persoane în municipiul București, în condițiile costurilor lunare previzionate pentru anul 2007 (abonament nenominal) la ultima aprobare a majorărilor tarifelor R.A.T.B. (valabile de la 01.02.2008) se constată o creștere semnificativă a mediei costurilor totale de transport pentru 98 luni.

Apreciem absolut necesară aprobarea unei noi ajustări tarifare în condițiile în care art. 16, alin. b) din Ordinul Președintelui ANRSC nr. 272/2007 precizează că "tarifele se pot actualiza periodic prin indexare cu indicele de creștere a prețurilor de consum, prin hotărâre a autorităților administrației publice locale implicate." Un interval foarte mare de timp între două ajustări/modificări de tarife induce pierderea comparabilității între condițiile de exploatare aferente celor două momente (la care se face ajustarea de tarife) și implicit, costurile atașate acestei activități nu mai îndeplinesc condițiile pentru a fi comparate. Menționăm că Ordinul Președintelui ANRSC nr. 272/2007 arată că "justificarea propunerii de stabilire, ajustare sau modificare se face pe baza unui memoriu tehnico-economic, care prezintă oportunitatea fundamentării tarifelor datorată creșterii principalelor elemente de cheltuieli," (Art. 20, alin. a)).

Pentru fundamentarea modificării tarifelor R.A.T.B. considerăm că determinarea corectă a numărului real de călătorii, inclusiv a gratuităților și diferențelor (50%) de tarif este o problemă încă nerezolvată.

Compensația de serviciu public, așa cum este definită de Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători, reprezintă orice beneficiu, în special financiar, acordat direct sau indirect

de către o autoritate competentă din fonduri publice în perioada de punere în aplicare a unei obligații de serviciu public sau în legătură cu perioada respectivă.

AMRSP

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede în mod expres o serie de condiționalități privind compensația de serviciu public, astfel :

COMUNICARE A COMISIEI referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători (2014/C 92/01) (Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 29.3.2014)

Referința	Comentarii
Considerent (9) (...) atunci când sunt acordate compensații sau drepturi exclusive este esențial ca un contract de servicii publice încheiat între autoritatea competentă și operatorul de servicii publice ales să definească natura obligațiilor de serviciu public și retribuirea convenită.	„Obligația de serviciu public” reprezintă o cerință definită sau stabilită de către o autoritate competentă, pentru a asigura servicii publice de transport de călători de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții fără a fi retribuit (Art. 2, alin. (e)). Existența unui contract de serviciu public între municipalitatea București și operator este obligatorie. În conformitate cu articolul 2, litera (i), un contract de servicii publice constă din „unul sau mai multe acte obligatorii din punct de vedere juridic și care confirmă acordul încheiat între o autoritate competentă și un operator de serviciu public cu scopul de a încredința respectivului operator de serviciu public gestionarea și exploatarea serviciilor publice de transport de călători, sub rezerva unor obligații de serviciu public”. Contractul poate consta de asemenea dintr-o decizie adoptată de autoritatea competentă care poate lua forma unui act legislativ sau normativ individual sau care cuprinde condițiile în care autoritatea competentă însăși prestează serviciile sau încredințează unui operator intern prestarea acestora. Noțiunea de „contract de servicii publice” definită în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 acoperă și concesiunile de servicii publice.
Art. 3 (1) În cazul în care o autoritate competentă decide să acorde unui operator ales un drept exclusiv și/sau o compensație de orice natură în schimbul îndeplinirii unor obligații de serviciu public, autoritatea respectivă face aceasta în cadrul unui contract de servicii publice.	Articolul 6 alineatul (1) prevede că, în cazul contractelor de servicii publice atribuite direct sau în cel al normelor generale, compensația trebuie să fie conformă cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și ale anexei la acesta, pentru a garanta absența supracompensării. Contractul de servicii publice trebuie să prevadă și controale regulate pe durata contractului, pentru a detecta și a evita apariția situațiilor de supracompensare clare, aflate într-un stadiu incipient, în special în cazul contractelor pe termen lung. Autoritatea competentă este obligată să verifice respectarea, pe durata contractului de servicii publice, a prevederilor acestuia. Pot fi elaborate instrumente computerizate pentru a facilita executarea acestor verificări în mod standardizat. Compensația nu trebuie să depășească suma la care operatorul are dreptul în conformitate cu parametrii stabiliți în prealabil în contract, chiar dacă suma respectivă nu este suficientă pentru a acoperi costurile nete reale.

Art. 3 (2) (...) autoritatea competentă compensează operatorii de serviciu public pentru efectul financiar net, pozitiv sau negativ, exercitat asupra costurilor ocazionate și asupra veniturilor generate de respectarea obligațiilor tarifare stabilite prin intermediul normelor generale într-o manieră care să evite compensarea în exces. Acest lucru nu aduce atingere dreptului autorităților competente de a integra în contractele de servicii publice obligații de serviciu public care instituie tarife maxime.	Operatorul de transport este compensat financiar pentru îndeplinirea obligației de serviciu public. Compensația trebuie să se limiteze la efectul financiar net al obligației de serviciu public. Acesta se calculează conform formulei: costuri, minus venituri generate de exploatarea serviciului public, minus veniturile potențiale induse de efectele de rețea, plus un profit rezonabil. În ceea ce privește costurile, pot fi luate în considerare toate costurile direct legate de furnizarea serviciului public (de exemplu, salariile mecanicilor de locomotivă, curentul de tracțiune, întreținerea materialului rulant, costurile generale – cum ar fi costurile de management și administrare – precum și costurile contractuale ale întreprinderilor afiliate). Atunci când întreprinderea desfășoară și alte activități care nu intră în domeniul de aplicare al serviciului public, pe lângă costurile directe necesare îndeplinirii serviciului public poate fi luată în considerare și o parte corespunzătoare a costurilor partajate între serviciul public și celelalte activități (cum ar fi costurile de închiriere a birourilor, salariile contabililor sau ale personalului administrativ).
Art. 4 alineatele (1) și (2) și anexa.	Compensațiile primite pentru o obligație de serviciu public nu trebuie utilizate pentru subvenționarea încrucișată a unor activități comerciale. În cazul în care operatorul desfășoară și activități comerciale, <u>este necesar să se garanteze faptul că el nu utilizează compensația publică primită pentru a-și consolida poziția concurențială în activitățile sale comerciale.</u> În acest context, anexa stabilește norme pentru a evita subvenționarea încrucișată a activităților comerciale cu venituri provenind din operațiuni de serviciu public. Aceste norme constau, în principal, în separarea contabilă dintre cele două tipuri de activități (comercială și de servicii publice) și într-o metodă solidă de alocare a costurilor care să reflecte costurile reale ale prestării serviciului public. Pentru a nu constitui ajutor de stat, această compensație ar trebui să respecte cele patru condiții stabilite de Curtea Europeană de Justiție în hotărârea Altmark. Se impune alocarea costurilor și a veniturilor aferente pe de o parte furnizării de servicii în cadrul contractului de servicii publice atribuit operatorului de transport și pe de altă parte activităților comerciale ale acestuia, în mod corect, între cele două tipuri de activități. Aceasta pentru a monitoriza în mod eficient compensația publică și posibila subvenționare încrucișată dintre cele două activități. Caracterul adecvat al măsurilor de restricționare și de partajare a costurilor între obligația de serviciu public și activitățile comerciale este esențial în această privință. Costurile comune trebuie să fie alocate celor două tipuri diferite de activități în funcție de ponderea lor relativă din totalul prestațiilor de transport furnizate de operator.

Art. 4 alin. (1). Proiectarea sistemelor de compensare pentru a promova eficiența	În cazul atribuirii directe sau al respectării unor norme generale, parametrii pentru compensare ar trebui să fie stabiliți astfel încât să reflecte „dorința de eficiență și calitate a serviciilor”. Aceasta înseamnă că, prin mecanismul de compensare, autoritatea competentă ar trebui să încurajeze operatorul de servicii să devină mai eficient, furnizând servicii de un nivel și o calitate corespunzătoare, cu utilizarea unor resurse minime. Autoritatea competentă este obligată să „promoveze întreținerea sau dezvoltarea unei gestiuni eficace efectuate de către operatorul de serviciu public, care poate face obiectul unei evaluări obiective” (punctul 7 din anexă). Acest lucru înseamnă că sistemul compensației trebuie proiectat astfel încât să asigure cel puțin o anumită ameliorare a eficienței în timp. Eficiența trebuie înțeleasă ca fiind raportul dintre calitatea sau nivelul serviciilor publice și resursele utilizate pentru a presta serviciile respective. Stimulentele de creștere a eficienței ar trebui să se concentreze prin urmare pe reducerea costurilor și/sau pe îmbunătățirea calității sau a nivelului serviciilor.
Art. 1 alin. (1) și art. 6 alin. (1). Garantarea faptului că autoritățile competente vor plăti operatorilor compensații „corespunzătoare” pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public	Obligația de serviciu public ar trebui compensată în mod adecvat de către autoritatea contractantă, astfel încât fondurile proprii ale operatorului cu care are încheiat un contract de servicii publice să nu se degradeze pe termen lung, împiedicând astfel îndeplinirea eficientă a obligațiilor contractuale și menținerea furnizării unor servicii de transport de călători de înaltă calitate, așa cum se menționează la punctul 7 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. În orice caz, dacă autoritatea competentă nu plătește o compensație corespunzătoare, ea riscă să provoace operatorului dificultăți financiare grave dacă respectivul contract de servicii publice este atribuit în mod direct și/sau reducând nivelul și calitatea generală a serviciilor publice furnizate pe durata contractului.

Pentru a calcula subvenția aferentă veniturilor (efectul financiar net), autoritatea competentă se orientează după următoarea formulă:

$$S_{AV} = C_{OSP} - EFP_R - V_{OSP},$$

unde :

S_{AV}	reprezintă subvenția de exploatare aferentă veniturilor determinate de obligația de serviciu public (efect financiar net, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007)
C_{OSP}	reprezintă costurile totale suportate de operator în legătură cu obligația acestuia de a presta servicii de transport conform cerințelor autorității contractante (CGMB), obligație prevăzută în contractul de serviciu public
EFP_R	reprezintă eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatare de operator în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public
V_{OSP}	reprezintă sumele încasate din tarife plus orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației de serviciu public

Compensația plătită pentru prestarea unei obligații de serviciu public de transport de călători se supune evaluării în conformitate cu **normele UE privind ajutoarele de stat**. Această evaluare se impune deoarece operatorii care beneficiază de o astfel de compensație financiară desfășoară o activitate economică și, prin urmare, sunt întreprinderi în sensul dreptului european și, ca atare, se supun normelor privind ajutoarele de stat.

Compensațiile acordate operatorilor de transport public local nu constituie ajutor de stat, dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

- întreprinderea beneficiară este efectiv însărcinată cu executarea unor obligații de prestare a serviciilor publice de transport public local de călători, iar aceste obligații trebuie să fie clar definite;
- parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie să fie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent, pentru a evita conferirea unui avantaj economic care poate favoriza întreprinderea beneficiară față de întreprinderile concurente.
- compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru acoperirea totală sau parțială a costurilor ocazionate de executarea obligației de prestare a serviciilor de transport public de călători, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și un profit rezonabil;
- atunci când alegerea operatorului care urmează să fie investită cu obligația de prestare a serviciilor de transport public local de călători, nu se face în cadrul unei proceduri de achiziție publică, care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cele mai mici prețuri, **nivelul compensației trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere bine administrată și dotată corespunzător**, le-ar fi suportat pentru a presta acea obligație de prestare a serviciilor publice de transport feroviar și rutier de călători, ținând cont de veniturile rezultate din această activitate, precum și un profit rezonabil.

Îndeplinirea acestor criterii presupune **definirea și demonstrarea clară a criteriilor de la punctele (a)-(c)**. În plus, stabilirea unui operator prin procedură competitivă de atribuire (licitație) desfășurată în conformitate cu procedurile în materie (inclusiv cu respectarea cerințelor de publicitate) permite ca natura compensației financiare să fie definită ca nefiind ajutor de stat deoarece “nu denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri”, cum prevede TFUE (Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene).

În cazul în care nu sunt respectate toate criteriile Altmark (de exemplu, în caz de atribuire directă), compensația plătită este Ajutor de Stat și intră sub incidența dispozițiilor Regulamentului CE nr. 1370/2007. Dacă toate dispozițiile stabilite în Regulamentul CE nr. 1370/2007 sunt îndeplinite, ajutorul de stat este compatibil cu piața internă și **este scutit de notificare**. Această situație include și atribuirea în regim de urgență a unui Contract de servicii publice, cu respectarea termenelor maxime și a cerințelor de raportare prevăzute în Regulament. Este inclusă aici și dotarea cu active a operatorului, în cazul în care acestea sunt prevăzute în Contractul de servicii publice iar calculul compensației este ajustat în mod corespunzător.

Pe de altă parte, în conformitate cu articolul 3, alineatul (3) din Regulamentul nr. 1370/2007, compensarea financiară pentru obligații de serviciu public care instituie tarife maxime pentru elevi, studenți, ucenici și persoane cu mobilitate redusă trebuie notificate în conformitate cu articolul 108, alineatul (3) din TFUE, înainte de punerea lor în aplicare.

Relația de principiu prezentată mai sus ar trebui să stea la baza fundamentării **nivelului compensației financiare (subvenției)**, pornind de la reconsiderarea cheltuielilor înregistrate în

contabilitatea financiară (după natura acestora) ca fiind cheltuieli încorporabile și cheltuieli neîncorporabile.

Pe de altă parte, destinația cheltuielilor (obiectul de cost – km - prestație de transport de exemplu, respectiv centrele de analiză) conduce la gruparea cheltuielilor în două mari categorii: cheltuielile directe pentru vehicule (combustibilul pentru transport, energia de tracțiune, piese de schimb, etc) și cheltuieli indirecte în raport cu aceste vehicule (cheltuielile comune de producție la nivelul autobazelor și depourilor; cheltuielile activităților auxiliare: reparații, întreținere, exploatare și întreținere cale de rulare și linii, etc.; cheltuielile generale de administrație, etc).

ANALIZA DE SENSITIVITATE PRIVIND VOLUMUL GLOBAL AL SUBVENȚIEI DE EXPLOATARE CONSIDERAȚII LEGALE PRIVIND SUBVENȚIILE

În categoria subvențiilor se cuprind :

a	subvențiile aferente activelor (subvențiile pentru investiții)
b	subvențiile aferente veniturilor

Subvențiile sunt uneori denumite în alte moduri, cum ar fi: compensații, subsidii, alocații, prime sau transferuri.

a	subvențiile aferente activelor (subvențiile pentru investiții) - reprezintă subvenții pentru acordarea cărora principala condiție este ca entitatea beneficiară să cumpere, să construiască sau să achiziționeze active imobilizate. - se recunosc în bilanț ca venit amânat (contul 475 "Subvenții pentru investiții"). Venitul amânat se înregistrează ca venit curent în contul de profit și pierdere pe măsura înregistrării cheltuielilor cu amortizarea sau la casarea ori cedarea activelor.
b	subvențiile aferente veniturilor (subvenții de exploatare) Cuprind toate subvențiile, altele decât cele pentru active : - subvenții legate direct de preț; - subvențiile acordate pentru atingerea unor parametri de calitate; - subvențiile acordate pentru acoperirea unor cheltuieli sau alte situații similare.

Veniturile din subvenții de exploatare aferente cifrei de afaceri nete se prezintă în contul de profit și pierdere **ca parte a cifrei de afaceri nete**.

Celelalte venituri din subvenții de exploatare se prezintă în contul de profit și pierdere ca o corecție a cheltuielilor pentru care au fost acordate ca elemente de venituri.

TRATAMENT TVA

Subvențiile legate direct de preț reprezintă subvențiile aferente cifrei de afaceri și **sunt purtătoare de T.V.A.**, în condițiile Art. 268 - Operațiuni impozabile din **Legea nr. 227/2015 privind Codul Fiscal**, și a Normelor de aplicare Art. 268, alin. (1), pct. a: 30.

"(1) Potrivit art. 286, alin. (1) lit. a) din Codul fiscal, subvențiile legate direct de prețul bunurilor livrate și/sau al serviciilor prestate, se includ în baza de impozitare a taxei."

Subvenția este legată direct de preț **dacă se îndeplinesc cumulativ următoarele condiții** (conform Normelor de aplicare a Legii nr. 227/2015, art. 268, alin. 1):

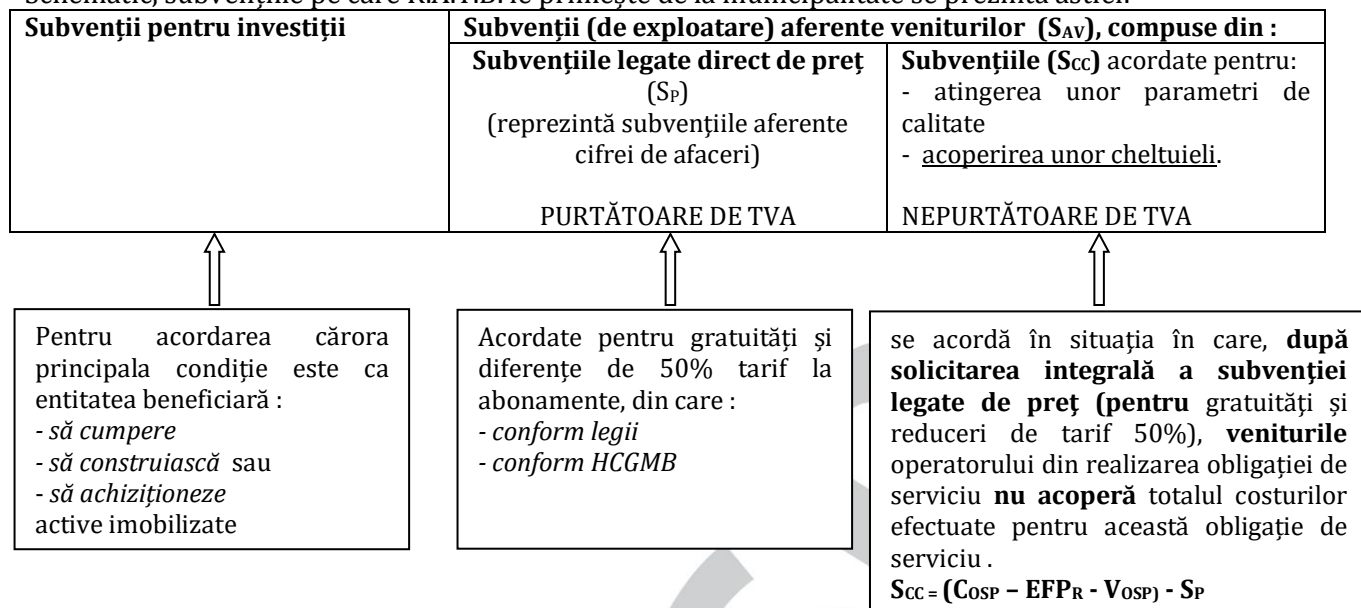
a) subvenția este concret determinabilă în prețul bunurilor și/sau al serviciilor, respectiv este stabilită pe unitatea de măsură a bunurilor livrate și/sau a serviciilor prestate, în sume absolute sau procentual;

b) cumpărătorii trebuie să beneficieze de subvenția acordată furnizorului/prestatorului, în sensul că prețul bunurilor/serviciilor achiziționate de aceștia trebuie să fie mai mic decât prețul la care aceleași produse/servicii s-ar vinde/presta în absența subvenției.

Subvențiile de exploatare pentru acoperirea de cheltuieli sunt scutite de TVA conform Normelor de aplicare a Legii nr. 227/2015, art. 268, alin.2):

(2) Nu se cuprind în baza de impozitare a taxei subvențiile sau alocațiile primite de la bugetul de stat, de la bugetele locale, de la bugetul comunitar sau de la bugetul asigurărilor sociale de stat, care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la alin. (1), respectiv subvențiile care sunt acordate pentru atingerea unor parametri de calitate, subvențiile acordate pentru acoperirea unor cheltuieli sau alte situații similare.

Schematic, subvențiile pe care R.A.T.B. le primește de la municipalitate se prezintă astfel:



Conform Regulamentului CE 1370/2007 : $S_{AV} = C_{OSP} - EFP_R - V_{OSP}$

și

conform Normelor de aplicare Art. 268 - Operațiuni impozabile din **Legea nr. 227/2015 privind**

Codul fiscal: $S_{AV} = S_P + S_{CC}$

Rezulta astfel : $S_{CC} = (C_{OSP} - EFP_R - V_{OSP}) - S_P$

unde:

S_{AV}	reprezintă subvenția de exploatare aferentă veniturilor determinate de obligația de serviciu public (efect financiar net, conform Regulamentului CE nr. 1370/2007);
C_{OSP}	reprezintă costurile totale suportate de operator în legătură cu obligația acestuia de a presta servicii de transport conform cerințelor autorității contractante (CGMB), obligație prevăzută în contractul de serviciu public;
EFP_R	reprezintă eventualele efecte financiare pozitive generate în cadrul rețelei exploatate de operator în temeiul obligației/obligațiilor de serviciu public;
V_{OSP}	reprezintă sumele încasate din tarife plus orice alte venituri generate în îndeplinirea obligației de serviciu public;
S_P	reprezintă subvențiile legate direct de preț (subvențiile aferente cifrei de afaceri);
S_{CC}	reprezintă subvențiile de exploatare acordate pentru: - atingerea unor parametri de calitate; - acoperirea unor cheltuieli.

Ca prim obiectiv urmărit în analiza modului de determinare a subvenției, pornind de la cheltuielile R.A.T.B. înregistrate în contabilitatea financiară, a fost stabilirea unui nivel teoretic al compensației (subvenției) totale, **adică determinarea unui volum global al compensației financiare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public în condițiile impuse de legislația în vigoare.**

Sintetic :

Ipoteze 1	Concluzia 1
- Pentru calculul subvenției (ca volum global) au fost luate în calcul veniturile din prestări servicii - vânzarea titlurilor de călătorie din care au fost deduse cheltuielile activității de bază (fără cheltuielile cu amortizarea activelor considerate bunuri de retur): transport auto, transport electric, întreținere și reparații pentru activitatea de bază. - Toate cheltuielile înregistrate în conturile de cheltuieli (clasa 6) analitice pentru activitățile tramvaie, troleibuze, autobuze (depouri, autobaze),	Volumul global al subvenției (nivel teoretic) diferă de valorile înregistrate în Contul de Profit și Pierdere pentru contul Venituri din subvenții de exploatare aferente cifrei de afaceri nete (ct.7411), respectiv diferă de volumul subvenției încasate efectiv.

combustibil, pentru domeniile 500-504, 800, dar și pentru domeniile 100, 103, 107.	
--	--

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

1.	Urgentarea reorganizării R.A.T.B. prin transformarea ei în societate pentru reglementarea clară și precisă a condițiilor contractuale de realizare a serviciului public de transport de călători în municipiul București.
2.	Stabilirea în cadrul contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport a mecanismului de calcul și acordare a subvențiilor de investiții (în baza programelor/planurilor de investiții anuale sau multianuale) și a subvenției de exploatare.
3.	Stabilirea pe baze contractuale a obligației de serviciu (volumul prestației de transport impus operatorului de către CGMB prin contractul de delegare a serviciului public. În acest fel, operatorul își poate planifica costurile de realizare a prestației de transport în corelație cu îndeplinirea indicatorilor de performanță ai serviciului.
4.	Modificarea sistemului de calculație a costurilor la nivelul operatorului. Implementarea metodei de calculație a costurilor pe activități este o propunere pentru o evidență clară a costurilor indirecte la nivelul operatorului. Aceasta este o cerință imperativă pentru reorganizarea sistemului informațional la nivelul operatorului întrucât contractul de delegare a gestiunii serviciului trebuie să facă precizări exprese legate de modul de alocare a cheltuielilor indirecte în cazul în care operatorul desfășoară și alte activități.
5.	Trebuie clar definite în contract: - cota de cheltuieli indirecte pentru activitățile legate de obligația de serviciu și pentru alte activități, precum și cota de cheltuieli generale ale societății care se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proporțional cu ponderea acestui element în total cheltuieli. - cota de cheltuieli indirecte pentru activitățile legate de obligația de serviciu și pentru alte activități, precum și cota de cheltuieli generale ale societății care se vor repartiza pe fiecare element de cheltuieli proporțional cu ponderea acestui element în total cheltuieli.
6.	Metodologia de alocare a costurilor indirecte de producție și a celor administrative trebuie aprobată de către autoritatea contractantă.
7.	Calculul fundamentat al costului unitar/km (lei/km) pentru serviciile de transport public local de călători prin curse regulate (obligația de serviciu), pe fiecare categorie de mijloc de transport, în baza consumurilor normate de combustibili, de lubrifianti, a cheltuielilor de întreținere-reparații și cu piese de schimb, a cheltuielilor cu munca vie, precum și pe baza celorlalte elemente de cheltuieli prevăzute în Anexă la Normele Cadru ale A.N.R.S.C. (Ordinul Presedintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007).
8.	Practic, anual, operatorul trebuie să stabilească cu ocazia elaborării BVC, un cost standard (prestabilit) pe km pentru fiecare tip de transport pentru fundamentarea valorii subvenției de exploatare. Acest cost trebuie fundamentat nu plecând de la medii de cheltuieli cumulate realizate în anii precedenți, ci pe bază de consumuri normate.
9.	Costurile determinate de ineficiența conducerii operatorului, precum ajustările pentru deprecieri, provizioane, penalități sau amenzi, alte cheltuieli neprevăzute (precum bonusuri acordate membrilor echipei manageriale) nu vor fi alocate activităților de realizare a obligației de serviciu.
10.	Înregistrările contabile trebuie realizate în așa fel încât să existe oricând posibilitatea demonstrării și verificării calculului cheltuielilor pe fiecare mod de transport și a subvenției de exploatare pentru prestația de transport stabilită ca obligație de serviciu în contractul de delegare.
11.	Determinarea corectă a numărului de călătorii (N), ca parametru-cheie în modificarea tarifului de transport, este o condiție esențială a demarării unui proces de determinare a unor noi tarife pentru titlurile de călătorie în București. În prezent numărul mediu lunar de călătorii calculat pentru orizontul de timp cuprins între data ultimei majorări de tarif (februarie 2008) până în decembrie 2015 (54.014.263 călătorii/ lună) este relativ și lipsit de acuratețe.
12.	Reconsiderarea modului de stabilire a subvențiilor de exploatare.
13.	Pensionarii cu domiciliul în municipiul București, începând cu anul 2013, nu sunt incluși în

	evidențele R.A.T.B., ceea ce determină imposibilitatea stabilirii nivelului subvenției pentru gratuități și reduceri de tarif la abonamente. Acest aspect derivă din conținutul HCGMB nr. 139/2006 în care nu se precizează metodologia de determinare a numărului de pensionari care beneficiază efectiv de aceste gratuități.
14.	Recomandăm ca toate categoriile de beneficiari de gratuități și reduceri de 50% la prețul abonamentelor să călătorească pe bază de carduri. Cardurile vor fi încărcate cu valoarea titlurilor de călătorie aprobate prin hotărârile Consiliului General, valabile din luna eliberării, până încetează calitatea pentru care i-a fost acordată.
15.	Pentru a degreva operatorul și municipalitatea de efortul financiar determinat de acordarea de carduri, suportul fizic (cardul de călătorie) propunem să fie eliberat contra cost, în condițiile în care ca suport fizic acest card are durabilitate ridicată în timp (dacă nu este pierdut sau deteriorat, acest card poate fi utilizat 3-5 ani). Suportul fizic al cardului nu are un preț mai mare de 5 lei/buc cu TVA.
16.	Recomandăm crearea unor noi titluri de călătorie specifice gratuităților de tip abonament gratuit (Abonament Gratuit General Urban cf. HCGMB nr. 139/2006, respectiv Abonament Gratuit General Urban cf. HCGMB nr. 33/2011), pe care, lunar, beneficiarii (pensionari și personalul PMB și a instituțiilor din subordine) să-l încarce pe card, astfel încât să poată fi luați în calcul la întocmirea decontului lunar al subvenției legate de preț.
17.	Recomandăm modificarea celor două hotărâri ale CGMB (HCGMB nr. 139/2006 și HCGMB nr. 33/2011) în legătură cu: - <i>Precizarea titlului de călătorie în baza căruia se exercită dreptul la transport gratuit.</i> - <i>Modul de acoperire a influențelor financiare determinate de acordarea acestor gratuități.</i>
18.	Luarea în evidență (încărcarea cardului cu titlul de călătorie aferent gratuității) trebuie să se realizeze lunar, întrucât solicitarea subvenției pentru gratuități și reduceri, în condițiile prevăzute în viitorul Contract de delegare și facturarea subvenției pentru gratuități și reduceri se realizează lunar. Aceasta și datorită faptului că acest tip de subvenție este purtătoare de TVA și R.A.T.B. trebuie să-și onoreze lunar obligațiile fiscale legate de TVA.
19.	Volumul global al subvenției de exploatare este mai mic dacă aceasta se determină în condițiile eliminării din cheltuieli a elementelor care nu au legătura cu prestație de transport. Creșterea tarifului de transport determină încasări mai mari pentru operator, dar determină un nivel mai ridicat al subvenției legată de preț (aferentă gratuităților și reducerilor de 50% la abonamente) datorată de municipalitate (ca efort financiar global, volumul total al subvenției de exploatare nu se modifică pe total, ci ca structură). În condițiile majorării tarifelor, subvenția pentru acoperirea cheltuielilor necesare realizării obligației de serviciu reprezintă aprox. 11% din totalul subvenției de exploatare, în timp ce restul de 89% reprezintă subvenția pentru gratuități și reduceri de tarif. Se impune identificarea și reglementarea explicită și clară în contractul de delegare și a celorlalte venituri obținute de operator în cadrul exploatării sistemului de transport (rețeaua de transport). Ne referim aici la veniturile obținute din publicitatea efectuată pe mijloacele de transport sau în stații, serviciile de transport turistic prestate cu mijloacele de transport încredințate de municipalitate, veniturile din serviciile de transport la comandă etc. Luarea lor în considerare la calculul subvenției de exploatare determină reducerea volumului acesteia și, implicit, a efortului bugetar al CGMB.

DE CE R.A.T.B. TREBUIE SA DEVINĂ SOCIETATE

-	Pentru respectarea dispoziției OUG nr. 30/1997 privind reorganizarea Regiilor Autonome, aprobată prin Legea nr. 207/1997, care prevede (art. 1, alin. 3 și art. 2, alin. 1): - reorganizarea regiilor ca societăți comerciale; - dizolvarea și lichidarea prin vânzarea de active. Dizolvarea și lichidarea prin vânzarea de active este evident exclusă în cazul R.A.T.B., care prestează un serviciu de utilitate publică a cărui continuitate este imperativ obligatorie (Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilitate publică). Se impune precizarea că OUG nr. 30/1997, art. 1, alin. 2, prevede că „... <i>autoritățile administrației publice centrale sau</i>
---	---

	<i>locale sub autoritatea cărora sunt organizate și funcționează regii autonome au obligația ca, în termen de 90 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, să definitiveze programele de reorganizare a regiilor autonome”. (OUG nr. 30/1997 a intrat în vigoare de la 19.06.1997).</i>
-	Reconsiderarea totală a rolului și a implicării CGMB, în calitate de unic acționar în viitoarea societate, pentru elaborarea, implementarea și respectarea strategiei serviciului de transport public local.
-	Așezarea activității operatorului pe noi principii organizatorice, metodologice, economico-financiare și de performanță specifice societăților.
-	Crearea cadrului juridic pentru atragerea de surse financiare nerambursabile, credite bancare, etc.
-	Pentru urgentarea apariției contractului de delegare a gestiunii serviciului, ca document obligatoriu pentru prestarea acestuia.
-	Responsabilizarea personalului societății de pe toate nivelurile ierarhice pentru îndeplinirea obiectivelor și criteriilor de performanță stabilite de CGMB.

ETAPE NECESARE TRANSFORMĂRII R.A.T.B. ÎN SOCIETATE

-	Aprobarea de către CGMB a „Studiului de Oportunitate privind reorganizarea R.A.T.B.”
-	Actualizarea de către AMRSP și R.A.T.B. a Caietului de Sarcini al serviciului de transport public local (depus la PMB de către AMRSP sub nr. 1173217/12.07.2013).
-	Aprobarea de către CGMB a Regulamentului de Organizare și Funcționare a serviciului de transport public local (depus la PMB de către AMRSP sub nr. 1173217/12.07.2013).
-	Aprobarea de către CGMB a Caietului de Sarcini al serviciului de transport public local.
-	Evaluarea patrimoniului Public și Privat transferat de către CGMB în administrarea R.A.T.B., defalcat pe: - active aparținând domeniului public (care nu vor intra în capitalul social al viitoarei Societăți, făcând obiectul unor evidențe extracontabile); - active aparținând domeniului privat al Municipiului București (care vor intra în capitalul social al viitoarei Societăți); - active care fac parte din patrimoniul privat al R.A.T.B.
-	Aprobarea patrimoniului Public și Privat transferat de către CGMB în administrarea R.A.T.B.
-	Elaborarea Actului Constitutiv al noii societăți, a organigramei, ROF și a statului de funcțiuni.
-	Aprobarea de către CGMB a Actului Constitutiv al noii societăți, a organigramei, ROF și a statului de funcțiuni.
-	Elaborarea Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European și ale legislației naționale cu privire la transportul public local de călători, împreună cu anexele acestuia.
-	Aprobarea de către CGMB a Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului.
-	HCGMB de transformare a R.A.T.B. în societate și de delegare a gestiunii serviciului noii societăți prin atribuire directă, potrivit Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului și Consiliului European.
-	Înregistrarea noii societăți la Oficiul Național al Registrului Comerțului.

AMRSP - Sectiunea V - Raportul de monitorizare și evaluare a Serviciului Integrat de Transport Public Local
(01.01.2015 – 31.12.2015)

Nr. Crt.	Etapa	Responsabil	Durata	2016								
				Iuna 1	Iuna 2	Iuna 3	Iuna 4	Iuna 5	Iuna 6	Iuna 7	Iuna 8	Iuna 9
1	Aprobare de catre CGMB a "Studiului de Oportunitate privind Reorganizarea RATB"	CGMB	21									
2	Actualizarea de catre AMRSP și RATB a Caietului de Sarcini al serviciului de transport public local	AMRSP + RATB	21									
3	Aprobare de catre CGMB a Regulamentului de Organizare și Funcționare a serviciului de transport public local	CGMB	30									
4	Aprobarea de catre CGMB a Caietului de Sarcini al serviciului de transport public local	CGMB	30									
5	Evaluarea Patrimoniului Public și Privat transferat de catre CGMB în administrarea RATB	Comisie PMB + RATB	107									
6	Aprobarea Patrimoniului Public și Privat al CGMB transferat de catre CGMB în administrarea RATB	CGMB	21									
7	Elaborarea Actului Constitutiv al noii societati, a organigramei, ROF-ului și a statului de funcțiuni	AMRSP+ RATB	79									
8	Aprobarea de catre CGMB a Actului Constitutiv al noii societati, a organigramei, ROF-ului și a statului de funcțiuni	CGMB	21									
9	Elaborarea Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului public de transport local de calatori cu anexe	AMRSP+RATB	131									
10	Aprobarea de catre CGMB a Contractului de Delegare a Gestiunii Serviciului Public de transport local de calatori cu anexe	CGMB	23									
11	CGMB de transformare a RATB în societate și de delegare a gestiunii serviciului noii societati prin atribuire directa	CGMB	23									
12	Înregistrarea noii societati la ONRC	CGMB	23									

Graficul GANTT de eșalonare în timp a etapelor necesare transformării R.A.T.B. în societate