

SOCIETATEA DE TRANSPORT PUBLIC TIMIȘOARA S.A.



PLAN DE RESTRUCTURARE

a Obligațiilor Bugetare restante la 31 Decembrie 2021,
conform Ordonanței de Guvern nr. 6/2019

SPANDA SPRL

Februarie 2023

Preambul

Reglementarea legală care stă la baza întocmirii prezentului Plan de Restructurare este dată de dispozițiile OG6/2019 privind Instituirea unor măsuri de restructurare a obligațiilor bugetare restante la 31 decembrie 2021, în cazul debitorilor care au obligații de plată la bugetul general consolidat.

Pot beneficia de prevederile OG nr. 6/2019, debitorii persoane juridice de drept public sau privat (cu excepția instituțiilor publice și a unităților administrativ-teritoriale) aflați în dificultate financiară care au depuse toate declarațiile fiscale potrivit vectorului fiscal, nu au fost dizolvați, nu se află în procedura insolvenței, dar există riscul intrării în insolvență și nu îndeplinesc condițiile pentru a beneficia de eşalonarea la plată prevăzută de Codul de procedură fiscal.

Ordonanța menționată de OG 6/2019 oferă cadrul legal pentru restructurarea obligațiilor bugetare principale și a accesoriilor aferente acestora, obligațiilor bugetare principale sau accesorii stabilite de alte organe decât organele fiscale, transmise spre recuperare organelor fiscale, precum și a amenzilor de orice fel.

Scopul adoptării Ordonanței este revitalizarea și evitarea deschiderii procedurii insolvenței debitorului, corelativ cu asigurarea pentru organele fiscale a unui grad mai mare de recuperare a creanțelor bugetare, față de varianta executării silite și/sau a falimentului debitorului.

Deși considerăm că ipotezele de lucru sunt viabile, se pot ivi situații independente de voința noastră, care vor putea conduce la întârzierea încasărilor sau realizarea unor venituri diferite față de cele estimate (întârzieri la plată ale clienților din cauze obiective, un necesar de resurse suplimentar pentru majorarea cifrei de afaceri față de suma estimată, condiții specifice pieței la un moment dat etc.) și care nu pot fi previzionate cu precizie în acest moment.

De asemenea, având în vedere intervalul de timp care va trece între data de referință a propunerii prezentului proiect, data la care acesta va intra în vigoare și data de implementare efectivă, este posibil ca o serie de valori luate în calcul în cadrul estimărilor noastre să suporte modificări. Totuși, în cadrul proiectului, am propus o serie de măsuri pentru a micșora impactul acestor modificări.

Subliniem faptul că Societatea debitoare a solicitat restructurarea obligațiilor bugetare pe baza OG6/2019, propunând prezentul proiect de Plan de Restructurare, măsură care asigură cele mai bune posibilități de plată a creanțelor bugetare. În funcție de oportunitățile care vor apărea, Societatea va putea propune operațiuni economice care nu au fost incluse în acest Plan datorită faptului că în acest moment sunt incerte, urmând ca acestea să fie realizate după obținerea aprobărilor relevante.

În ceea ce privește durata de implementare a Planului de restructurare, în vederea acoperirii obligațiilor de plată asumate către ANAF prin acest Plan, se propune implementarea acestuia pe durata maximă prevăzută de prevederile art. 4 alin. (6), (a) și anume 7 ani de la data aprobării acestuia de către ANAF, cu posibilitatea de prelungire cu 3 ani.

Pe baza acestor informații furnizate de managementul Companiei și a obiectivelor proiectului au fost construite o serie de ipoteze de lucru pentru proiecția fluxurilor de numerar viitoare, care vor sta la baza distribuirilor către ANAF.

Conținut:

Prezentul proiect de Plan de Restructurare cuprinde:

Preambul	1
1. Sumarul Planului de Restructurare	4
1.1. Condiții și premise	4
1.2. Scopul Planului	6
1.3. Durata Planului	6
1.4. Previziuni și indicatori	6
1.5. Înlesniri la plată.....	7
2. Prezentarea generală a Societății	8
2.1. Scurt istoric	8
2.2. Obiectul de activitate	13
2.3. Capitalul social și acționariatul	13
2.4. Considerente privind transportul public urban	13
2.5. Analiza societăților cu profil similar din România	19
2.6. Analiza SWOT	22
3. Analiza situației economico-financiare a Societății	23
3.1. Analiza patrimoniului Societății Debitoare: active imobilizate, active circulante	23
3.2. Prezentare datorii și angajamente Societate	24
3.3. Indicatori financiari: solvabilitate, lichiditate	26
3.4. Analiza contului de profit și pierdere pe ultimii ani	27
3.5. Cash-flow-ul pe perioada analizată.....	29
4. Analiza cauzelor stării de dificultate financiară	30
4.1. Analiza și amploarea dificultății financiare, cauze și efecte	30
4.2. Măsuri luate (anterior) de Societate pentru depășirea dificultății financiare	33
4.3. Cauze pentru care Societatea nu mai poate beneficia de eșalonarea la plată conform Codului de procedură fiscală	34
5. Măsuri specifice restructurării	36
5.1. Măsuri de optimizare a activității societății.....	36
5.2. Măsuri de restructurare de personal	37
5.3. Stingerea parțială a obligațiilor bugetare principale prin darea în plată a unor bunuri imobile ale Debitorului	38
5.4. Măsuri de investiții necesare.....	38
5.5. Implementarea măsurilor în bugetul previzionat pe următoarea perioadă.....	39
• Măsuri de optimizare a activității societății	39
• Politica de personal	39

• Stingerea parțială a obligațiilor bugetare principale prin darea în plată a unor bunuri imobile ale debitorului	40
• Măsuri de investiții necesare.....	40
5.6. Prezentarea bugetului de venituri și cheltuieli pe perioada Planului de Restructurare	40
5.7. Prezentarea previziunilor privind fluxurile de numerar	45
5.8. Condiții și premise	46
5.9. Programul de plată propus al datoriilor fiscale restante	46
5.10. Impactul realizării Planului	49
6. Aplicarea Planului de Restructurare	50
6.1. Monitorizare și supraveghere.....	50
6.2. Condiții de menținere a îlesnirii la plată pe perioada de derulare a Planului	51
7. Glosar de termeni	53
Anexe	55
A.1. Certificatul fiscal cuprinzând obligațiile ce fac obiectul restructurării	55
A.2. Previziuni Bilanț	58
A.3. Previziuni Cont de Profit și Pierderi	59
A.4. Previziuni Fluxuri de Trezorerie.....	60
A.5. Previziuni Cont de Profit și Pierderi și Fluxuri de Trezorerie în scenariul eşalonării în baza Codului de Procedură Fiscală	61

1. Sumarul Planului de Restructurare

1.1. Condiții și premise

OG 6/2019, oferă companiilor cu obligații de plată la bugetul general consolidat la 31 Decembrie 2021, aflate în dificultate financiară, posibilitatea restructurării obligațiilor bugetare restante. Scopul declarat al acestei măsuri de restructurare a obligațiilor bugetare vizează, în principal, reducerea arieratelor bugetare, urmărindu-se în același timp și evitarea deschiderii procedurii insolvenței împotriva contribuabililor eligibili, precum și o ultimă încercare de revitalizare a lor, din punct de vedere economic.

Cadrul legal care reglementează procedura de restructurare a obligațiilor bugetare restante la 31.12.2021, în cazul debitorilor care intră sub incidența Cap I din OG nr. 6/2019, este reprezentat de:

- OG nr. 6/31.07.2019 privind instituirea unor facilități fiscale (MO 648/05.08.2019);
- OUG nr. 67/19 septembrie 2019 pentru modificarea și completarea Legii nr. 96/2000 privind organizarea și funcționarea Băncii de ExportImport a României EXIMBANK - S.A., precum și a Ordonanței Guvernului nr. 6/2019 privind instituirea unor facilități fiscale. Monitorul oficial nr. 784 din 26.09.2019;
- OG Nr. 6/2020 din 28 ianuarie 2020 pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, precum și pentru reglementarea unor măsuri fiscal-bugetare;
- OMFP nr. 2810/26.08.2019 pentru aprobarea procedurii de aplicare a măsurilor de restructurare a obligațiilor bugetare restante la 31 decembrie 2018 în cazul debitorilor care au datorii principale în cuantum mai mare sau egal cu suma de un milion lei (MO 711/29.08.2019);
- Legea 207/20.07.2015 privind Codul de Procedură Fiscală cu modificările și completările ulterioare (Cod de Procedura Fiscală);
- LEGE Nr. 114/8.07.2020 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 90/2020 pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 6/2019 privind instituirea unor facilități fiscale, precum și pentru modificarea altor acte normative prin care se instituie măsuri de restructurare a obligațiilor bugetare restante la data de 31 iulie 2020;
- ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 181 din 22 octombrie 2020 privind unele măsuri fiscal-bugetare, pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și pentru prorogarea unor termene;
- ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 226 din 31 decembrie 2020 privind unele măsuri fiscal-bugetare, pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și pentru prorogarea unor termene;
- ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 19 din 25 Martie 2021 privind unele măsuri fiscale, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul fiscal;
- Ordonanta 4/2022 (M.Of. 92 din 28-ian-2022) pentru modificarea și completarea Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, precum și pentru prorogarea unui termen;
- ORDONANȚA DE URGENȚĂ 90/2020 (M.Of. 459 din 29-mai-2020) pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 6/2019 privind instituirea unor facilități fiscale, precum și pentru modificarea altor acte normative;
- ORDONANȚA DE URGENȚĂ 29/2020 (M.Of. 230 din 21-mar-2020) privind unele măsuri economice și fiscal-bugetare;
- ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 19 din 25 Martie 2021 privind unele măsuri fiscale, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul fiscal.

În baza art.3 din ordonanță, Societatea de Transport Public Timișoara S.A. (STPT) a notificat organului competent intenția de restructurare a obligațiilor bugetare restante.

Pentru a beneficia de restructurarea obligațiilor bugetare, Debitorul trebuie să îndeplinească, în mod cumulativ următoarele **condiții**:

- Să **nu** îndeplinească condițiile pentru a beneficia de eșalonarea la plată, așa cum este ea reglementată de Codul de procedură fiscală;
- Să prezinte un **Plan de Restructurare** și un **Test al Creditorului Privat Prudent** întocmite de către un expert independent, și să îndeplinească Testul Creditorului Privat Prudent, pe baza analizei puse la dispoziție de expert;
- Să **nu** se afle în procedura insolvenței potrivit Legii nr. 85/2014 sau respectiv Legii nr. 85/2006;
- Să **nu** fi fost dizolvat, potrivit prevederilor legale în vigoare;
- Să aibă depuse toate declarațiile fiscale la data eliberării certificatului de atestare fiscală;
- Să stingă, până la data depunerii solicitării de restructurare, toate obligațiile bugetare scadente după data de 31.12.2021 sau care sunt scadente, declarate suplimentar, stabilite sau transmise spre recuperare după eliberarea certificatului de atestare fiscală și până la data solicitării de restructurare.

Planul de Restructurare va cuprinde, în mod obligatoriu, următoarele:

- ☐ Prezentarea cauzelor și amploarea dificultății financiare a Debitorului, precum și măsurile luate de Debitor pentru depășirea acestora;
- ☐ Situația patrimonială a Debitorului;
- ☐ Informații referitoare la cauzele pentru care Debitorul nu poate beneficia de eșalonarea la plată conform Codului de procedură fiscală;
- ☐ Măsurile de restructurare a Debitorului și modalitățile prin care Debitorul înțelege să depășească starea de dificultate financiară, cu termene clare de implementare, măsurile de restructurare a obligațiilor bugetare, precum și prezentarea indicatorilor economico-financiari relevanți care să demonstreze restaurarea viabilității Debitorului.

Principalele premise de restructurare ale activității STPT, care se reflectă în măsurile cuprinse în Plan, sunt:

- Eșalonarea obligațiilor restante către creditorul fiscal, corespunzătoare datei de 31.12.2021 și plata acestora în cuantum de **67%**;
- Plata către creditorul ANAF a contribuțiilor aferente salariilor personalului, pe întreaga perioadă de restructurare, în cuantum de aproximativ **280 milioane Lei**;
- Plata impozitului pe profit pe perioada Planului de restructurare, estimat la aproximativ **4 mil Lei**;
- Plata TVA pe perioada Planului de restructurare;
- Îmbunătățirea indicatorilor de lichiditate și solvabilitate ai Societății la sfârșitul perioadei de restructurare;
- Aplicarea unor măsuri de îmbunătățire a managementului lichidităților Companiei;
- Menținerea competitivității Societății, ca urmare a realizării programului de investiții;
- Stimularea personalului existent.

1.2. Scopul Planului

Planul de Restructurare cuprinde prezentarea în ansamblu a măsurilor de restructurare financiară și operațională și perspectivele de redresare ale Companiei, în raport cu posibilitățile și specificul activității, cu mijloacele/resursele financiare disponibile/accesibile și cu cererea pieței față de oferta STPT S.A.

Scopul Planului este redresarea eficientă și efectivă a afacerii, care să asigure revitalizarea Companiei, restructurarea datoriilor bugetare și evitarea deschiderii procedurii de insolvență ca urmare a lipsei de lichidități necesare acoperirii obligațiilor actuale către ANAF.

1.3. Durata Planului

Propunerea Societății de Transport Public Timișoara referitoare la durata de punere în aplicare a Planului de Restructurare este conformă cu prevederile art. 4 alin. (6), (a) și anume 7 ani de la data aprobării acestuia de către ANAF, cu posibilitatea de prelungire cu 3 ani.

1.4. Previziuni și indicatori

Elaborarea proiecțiilor financiare a avut în vedere **menținerea actualului model de afaceri** folosit de către managementul Companiei, căruia, în baza analizelor efectuate, i-au fost aplicate **ajustările necesare în baza ipotezelor validate și asumate de conducerea Societății.**

Pentru a avea o viziune cât mai obiectivă, această abordare, bazată pe performanță deja realizată, este fundamentată **respectând principiul prudenței, așa cum este acesta prevăzut în reglementările contabile actuale.** Deși previziunile financiare, spre deosebire de situațiile financiare istorice, reprezintă o estimare, comportând în mod inerent un anumit grad de subiectivism, am urmărit, pe cât posibil, acest **principiu al prudenței ca obiectiv în abordarea noastră.**

În elaborarea previziunilor, s-a ținut cont de toate sursele generatoare de venit și de fluxuri de numerar asumate de către societate.

Evoluția principalilor indicatori pe perioada Planului de Restructurare

- mii Lei -

VENITURI ȘI CHELTUIELI	2021	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
<i>Rata de evoluție a serviciilor prestate</i>	26.6%	46.9%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%
Cifra de afaceri (net)	131,118	142,957	153,122	151,458	157,949	164,759	171,903	179,401	187,270	195,532
Total cheltuieli operaționale	-127,663	-146,492	-148,459	-147,071	-153,346	-159,947	-166,891	-173,997	-181,584	-189,674
EBITDA	3,455	-3,535	4,662	4,387	4,603	4,811	5,012	5,404	5,686	5,858
% EBITDA	2.6%	n/a	3.0%	2.9%	2.9%	2.9%	2.9%	3.0%	3.0%	3.0%
Rezultat din exploatare	-452	-10,758	2,060	1,784	6,882	3,167	3,376	3,787	4,120	4,292
Rezultat din activitatea financiară	-184	-629	-2,179	-410	0	0	0	0	0	0
Profit brut	-636	-11,387	-119	1,374	6,882	3,168	3,377	3,788	4,120	4,292
Impozit pe profit	-1,042	-1,384	0	-220	-1,101	-507	-540	-606	-659	-687
Profit net	-1,678	-12,772	-119	1,154	5,781	2,661	2,836	3,182	3,461	3,605
% Profit Net	n/a	n/a	n/a	0.8%	3.7%	1.6%	1.6%	1.8%	1.8%	1.8%

Evoluția indicatorilor din contul de profit și pierdere reflectă efectul măsurilor de restructurare financiară prevăzute în Plan. Totodată, valorile previzionate pentru EBITDA indică potențialul Companiei de a fi profitabilă din punct de vedere operațional pe perioada Planului de Restructurare. Trebuie subliniat faptul că obiectivul principal al STPT, ca și societate de utilitate publică, este de a asigura transportul public în orașul Timișoara și localitățile limitrofe la un standard ridicat, în condițiile menținerii unei profitabilități minime.

Situația fluxurilor de numerar pe perioada Planului de Restructurare relevă capacitatea de plată a Societății, necesară atât pentru onorarea obligațiilor curente, cât și respectării programului de plăți prevăzut în proiectul de restructurare bugetară propus.

Fluxurile de numerar din activitatea operațională includ și sumele prevăzute în programul de plăți aferente restructurării bugetare.

- mii Lei -

Situația Fluxurilor de Numerar	2021	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
Rezultatul net	-1,678	-12,772	-119	1,154	5,781	2,661	2,836	3,182	3,461	3,605
Cash Flow înainte de variația activelor circulante	2,115	-3,535	4,662	4,387	4,603	4,811	5,012	5,404	5,686	5,858
Plati ANAF - OG6		0	-4,152	-3,114	-6,020	-6,643	-6,643	-6,643	-6,643	-1,661
Flux de numerar net după variația capitalului de lucru	-1,074	12,798	-19,070	20,676	-1,153	1,235	750	1,269	707	1,194
Flux de numerar din activitatea operațională	-2,310	10,772	-21,249	20,046	-2,254	728	210	663	694	1,181
Flux de numerar din activitatea de investiții	-4,826	-4,437	-1,000	0	6,893	0	-1,000	0	0	0
Flux de numerar din activitatea de finanțare	7,443	-6,016	22,810	-19,880	-4,563	0	0	0	0	0
Numerar la începutul perioadei	192	500	819	1,380	1,546	1,623	2,351	1,561	2,224	2,918
Flux de numerar net în perioadă	308	319	562	166	77	728	-790	663	694	1,181
Numerar la sfârșitul perioadei	500	819	1,380	1,546	1,623	2,351	1,561	2,224	2,918	4,099

În fluxurile de numerar din activitatea operațională sunt incluse și obligațiile curente anuale ale Societății datorate ANAF.

1.5. Înlensniri la plată

Planul de Restructurare al obligațiilor bugetare propune eşalonarea la plată a obligațiilor ce fac obiectul înlensnirii la plată, ce urmează a se plăti pe o perioadă de **7 ani de la data aprobării Planului** de către organele fiscale competente, perioada maximă prevăzută de Art. 6 alin (5) lit. (a) din OG 6/2019.

Conform Certificatului de Atestare Fiscală nr. 1923384/26.09.2022 emis pentru Societatea de Transport Public Timișoara S.A. de către ANAF prin Direcția Generală de Administrare a Marilor Contribuabili, obligațiile bugetare nete totale ce pot face obiectul restructurării se ridică la suma de **81.834.444 Lei, din care 61.965.662 Lei obligații bugetare principale și 19.868.782 Lei majorări de întârziere, penalități și alte accesorii.**

Din această sumă, prin Planul de Restructurare se propune a se plăti, în mod eşalonat, **pe durata de 7 ani a desfășurării Planului, suma de 41.516.994 Lei**, reprezentând 67% din totalul obligațiilor bugetare principale restante, în conformitate cu OG 6/2019. Restul de obligații bugetare principale, împreună cu accesoriiile aferente, în sumă totală de **40,32 mil Lei**, se vor amâna la plată în vederea anulării la sfârșitul perioadei de restructurare.

Programul privind plata obligațiilor bugetare prevăzute în Planul de Restructurare

- Lei -

Datorii Buget OG6	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
41,516,994	4,151,699	3,113,775	6,019,964	6,642,719	6,642,719	6,642,719	6,642,719	1,660,680

2. Prezentarea generală a Societății

2.1. Scurt istoric

Societatea de Transport Public Timișoara (STPT) este o societate pe acțiuni, înființată potrivit Legii 31/1990, având număr de înregistrare la Registrul Comerțului J35/3034/1991.

Obiectul principal de activitate al STPT este reprezentat de transporturile urbane, suburbane și metropolitane de călători (CAEN 4931). Suplimentar acestuia Compania are și obiecte secundare de activitate, ce constă din prestări de servicii către populație sau alți agenți economici.

STPT are capital integral de stat și se află sub autoritatea Municipiului Timișoara.

Compania desfășoară un serviciu comunitar de utilitate publică, de interes economic și social general, atât la nivelul unității administrativ – teritoriale a Municipiului Timișoara, cât și la nivelul unităților administrativ – teritoriale membre ale Asociației de Dezvoltare Intracomunitară Societatea Metropolitană de Transport Timișoara (SMTT). În vederea prestării acestor servicii, în decursul anului 2020 a fost încheiat un contract de delegare între SMTT și STPT prin care, cel din urmă menționat este operatorul de transport persoane.

În calitate de operator, Compania derulează următoarele activități principale:

- Serviciul public de transport local de persoane prin curse regulate pe raza administrativ – teritorială a Municipiului Timișoara, precum și pe raza unităților administrativ – teritoriale membre ale A.D.I SMTT (cod CAEN 4931), în baza autorizărilor ca operator de transport rutier și transportator autorizat și a licențelor și autorizărilor emise în conformitate cu prevederile Legii 92/2007 a serviciilor de transport public local;
- Serviciul public de transport de pasageri pe căile navigabile interioare – cod CAEN 5030 – în baza autorizației TPMCN nr. 15-DTS emisă de către Autoritatea Navală Română;
- Serviciul de iluminat public, în baza licenței nr. 4495/19.12.2018, Clasa 1, emisă de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.

Societatea de Transport Public Timișoara are dezvoltate 8 subsisteme de transport care asigură conexiunea zonei centrale cu toate cartierele periferice nucleului urban, dar și cu zonele metropolitane în dezvoltare ce gravitează în jurul Timișoarei, după cum este prezentat și mai jos:

1. TRANSPORT TRAMVAIE

În prezent, STPT deține în parcul propriu:

- 26 de tramvaie Bremen și Munchen (primate de Timișoara ca donație, în perioada 2000 – 2010), de la orașele germane cu același nume);

- 30 de tramvaie Armonia (ce fac parte dintr-un proiect demarat în 2014, alături de Primăria Timișoara, Electroputere Pașcani și Astra Vagoane Călători).

Tramvaiele Armonia sunt vechile tramvaie GT4M, reconstruite și modernizate, concepute ca vehicule articulate compuse din 2 module cu o singură comandă. Având o lungimea de 18,38 metri, lățimea de 2,3 metri și o înălțime fără pantograf de 3,7 metri, cu un număr de 29 de locuri pe scaune și 135 în picioare, aceste tramvaie sunt dotate cu camere de supraveghere și înregistrare evenimente, sisteme de sonorizare și informare pasageri și dispun de sistem Wi-Fi gratuit.

În anul 2021, flota de tramvaie a Societății a fost diversificată cu noile tramvaie produse de compania turcească Bozankaya. Noutatea acestor mijloace de transport este că pot funcționa și pe acumulatori (care se încarcă în timpul mersului), autonomia asigurată de aceștia fiind de 70 km și dispun de toate

facilitățile moderne ale oricărui tramvai aflat în circulație pe piața europeană. Numărul total al tramvaielelor care vor sosi la Timișoara la finalul contractului va fi de 21 de unități.

2. TRANSPORT AUTO

Din anul 2010, Timișoara este deservită de **30 de autobuze articulate/cu burdof** marca Mercedes-Benz Conecto G și **55 de autobuze scurte** marca Mercedes-Benz Conecto C, achiziționate în anii 2005-2006, toate dotate cu rampă pentru persoanele cu handicap, aer condiționat și sistem de supraveghere video.

Parcul Societății mai cuprinde, din anul 2017, și 20 de autobuze de capacitate mică/microbuze Mercedes-Benz care activează pe traseele școlare și pe 3 linii de transport urban.

Parcul auto va fi completat în viitorul apropiat de 44 de autobuze electrice, cu o lungime de 18 metri, ce vor fi alimentate de la 15 stații cu încărcare rapidă și 44 cu încărcare lentă, achiziționate cu ajutorul Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice.

3. TRANSPORT TROLEIBUZE

Achiziționate în 2008, cele 50 de troleibuze Skoda Irisbus oferă 30 de locuri pe scaune și 69 în picioare, au caroseria cu podea coborâtă pe toată lungimea pentru facilitarea accesului persoanelor cu handicap, scaunele sunt de tip antivandalizare cu suprafață netedă ușor lavabilă. Troleibuzul este dotat cu instalație de climatizare și sistem de încălzire separat în salon față de postul de conducere și are instalat în interior un sistem video digital cu două camere de supraveghere mascate care să funcționeze în condiții de iluminare redusă.

Rețeaua de transport public cu troleibuze cuprinde 9 linii, ce deservește atât zona urbană, cât și cea metropolitană, cu o lungime pe zona urbană de 61,75 km și pe zona metropolitană de 38,9 km.

4. TRANSPORT BICICLETE/ VeloTm

Ideea că transportul clasic se poate integra armonios în noul concept de transport intermodal gândit la nivel de oraș și zonă metropolitană, a făcut ca, în anul 2015, timișorenii să beneficieze de prima alternativă la transportul public din România. Astfel, prin sistemul VeloTm, rezultatul unui proiect finanțat prin fonduri europene și implementat de către STPT în colaborare cu Primăria Timișoara, s-au instalat pe raza municipiului primele 25 de stații de transport intermodal și au fost achiziționate 300 de biciclete. La momentul de față, sistemul a fost îmbunătățit cu 9 stații amplasate pe malurile canalului Bega și numărul bicicletelor utilizabile se ridică la 425.

5. TRANSPORTUL CU TROTINETE/TROTM

Sistemul TROTM a demarat la 1 aprilie 2019 și cuprinde în prezent 97 de trotinete și 13 stații destinate acestora. Dacă la debutul lui, proiectul a fost centrat pe zona universitară a orașului - Complexului Studențesc, Universitatea de Vest și Universitatea Politehnică, astăzi stațiile sunt răspândite pe raza întregului oraș.

Trotinetele se pot deplasa cu o viteză de 25 km/h și au autonomie de 30 km și pot fi utilizate gratuit, în baza cardului de abonat emis de Societatea de Transport Public, folosind aplicația TroTm.

6. TRANSPORT NAVAL

Data de 4 octombrie 2018, marchează reluarea activității de transport public pe apă în Timișoara. Cele 7 ambarcațiuni aflate în flota STPT, produse la Galați, efectuează curse regulate atât de transport public, cât și în regim de agrement. Dacă în anul relansării la apă, numărul călătorilor care au ales această alternativă la sistemul clasic de transport se ridica la 86.661, în prezent el cuantifică 156.455 de călători.

7. TRANSPORT DESTINAT PERSOANELOR CU DIZABILITĂȚI

Având în dotare 4 autoturisme Dacia Dokker, repartizate pe cele patru coordonate cardinale ale orașului, utilizate conform standardelor în domeniu, noul serviciu oferit persoanelor cu dizabilități a fost lansat la data de 15 august 2019 fiind în creștere în urma mediatizării și informării publicului țintă care se regăsește în baza de date a Direcția de Asistență Socială a municipiului Timișoara pusă la dispoziția Societății în vederea operaționalizării serviciului de transport persoane cu dizabilități.

8. TRANSPORT ȘCOLAR

La 14 ianuarie 2019 a demarat mult așteptatul subsistem destinat elevilor din Timișoara care se realizează cu minibuze Mercedes-Benz. Acestea sunt dotate cu aer condiționat, rampă pentru persoanele cu dizabilități, aparate pentru validat, podea coborâtă, motorizare Euro 6.

Ca urmare a numeroaselor solicitări de extindere a liniilor inițiale și de înființare de noi trasee, sistemul s-a extins de la 4 linii inițiale la 13 linii, în septembrie 2022. În 2022, au utilizat transportul școlar, 18.322 de elevi.

Transportul public la nivelul municipiului și al zonei metropolitane este gestionat de către ADI - Societatea Metropolitană de Transport Timișoara (ADI SMTT), în parteneriat cu Societatea de Transport Public Timișoara în calitate de operator. Numărul de linii ce deservește această zonă a crescut din 2009, de la o primă linie care deservea comuna Ghiroda, la 21 linii în momentul de față care deservește comune ca Șag, Parța, Pădureni, Sânandrei, Săcălaz, Variaș, Becicherecu Mic, Giarmata, Dumbrăvița, Moșnița, Remetea Mare, Dudești, Hodoni, Seceani, Variaș, Sânmihaiu Român și localitățile aparținătoare.

Singura comună neacoperită de traseele metropolitane ale STPT este Girocul, acesta realizându-și transportul public prin intermediul unui operator privat.

Infrastructura transportului public pe sectoarele unde se efectuează astăzi lucrări de reabilitare prin proiecte cu cofinanțare europeană câștigată de Primăria Timișoara - bulevardul Cetății, Calea Stan Vidrighin, zona Freidorf, va asigura noilor mijloace de transport modalități de desfășurare la capacitățile pentru care au fost proiectate și vor reconfigura harta transportului în vederea optimizării traseelor și a timpilor de deplasare.

Societatea mai desfășoară în prezent și alte activități conexe, precum: prestări servicii ITP, închirieri spații, închirieri spații reclamă – publicitate, închirieri utilaje, imobile etc.

STPT este organizată potrivit organigramei proprii și funcționează în baza unui regulament propriu, cu gestiune economică proprie și autonomie financiară.

STPT este condusă de un consiliu de administrație provizoriu, potrivit dispozițiilor O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, iar conducerea executivă este efectuată de iar conducerea executivă este delegată prin contracte de mandat unui Director General și unui Director general adjunct.

Evoluția transportului în comun în Timișoara

După New York și Paris, în 8 iulie 1869, Timișoara a intrat în galeria internațională a orașelor avangardiste prin construirea primei linii de tramvai tras de cai de pe actualul teritoriu al României. Primele linii ale tramvaiului tras de cai au făcut posibil transportul de persoane și mărfuri, într-un mod mai rapid și mai eficient, între suburbiile Fabric, Cetate și Iosefin și gara Căilor Ferate. Vagoanele trase de cai aveau să rămână pe șină timp de trei decenii, după care au fost retrase în depou și înlocuite cu tramvaiele electrice.

În 15 noiembrie 1942, în timpul celui de-al Doilea Razboi Mondial, Timișoara a marcat o nouă premieră națională la nivelul transportului în comun, prin inaugurarea primei linii de troleibuz. Introducerea primului troleibuz, sau firobuz, cum este numit de către timișoreni, este legată de numele lui Corneliu Mikloși, cel de-al patrulea președinte al Uzinei Electrice Comunale și Tramvaiele Comunale Timișoara, între anii 1920 și 1949, unul dintre cei mai longevivi directori ai societății și inventatorul primei mașini de sudat șine de cale ferată și tramvai.

Canalul Bega, primul canal navigabil construit în România, a contribuit la dezvoltarea comerțului în zona Banatului, istoria sa alternând între perioade înfloritoare și stagnare din cauza inundațiilor dese și a distrugerilor cauzate de conflictele militare ale vremii. Din 1869, pe canalul Bega, se fac primele curse de pasageri. Timișoara devine astfel, primul oraș de pe teritoriul românesc ce utilizează acest mijloc de transport în comun. Transportul de pasageri pe canal a cunoscut un vârf de circa 500.000 pasageri în anul 1944, navele de pasageri fiind retrase în anul 1967.

- 1868 - Se înregistrează "Societatea de tramvai cu cale ferată din Timișoara";
- 1869 - Se pune în funcțiune prima linie de tramvai cu cai la 8 iulie;
- 1897 - Se înființează societatea pe acțiuni "Tramvaiele comunale electrice din Timișoara";
- 1899 - Se pune în funcțiune tramvaiul cu tracțiune electrică;
- 1904 - Întreprinderea trece în administrația Consiliului Comunal sub numele de "Tramvaiele Comunale Timișoara";
- 1904 - Punerea în funcțiune a primei stații cu convertizoare electrice și baterii tampon;
- 1919 - Trecerea societății sub administrația românească;
- 1920 - Se pun bazele producției de tramvaie în ateliere proprii;
- 1929 - Punerea în funcțiune a primului redresor cu mercur pentru stațiile de alimentare;
- 1932 - Sectorizarea rețelei de contact;
- 1932 - Mutarea liniei CFR Timișoara - Buziaș în afara orașului;
- 1939 - Înființarea Întreprinderii Electromecanice Timișoara (IET);
- 1942 - Punerea în funcțiune a primei linii de troleibuz în Timișoara;
- 1943 - Apariția primelor linii de autobuze în Timișoara;
- 1948 - Înființarea Întreprinderii de Transport Timișoara;
- 1950 - Se execută primele tramvaie de mare capacitate pe boghiuri din țarăv(Gb 2/2);
- 1955 - Apar primele vagoane de mare capacitate pe boghiuri de tip "Electroputere" Craiova;
- 1958 - Se construiesc în cadrul întreprinderii vagoanele de tip "Pionier";
- 1960 - Se achiziționează primele troleibuze românești tip TV2E (T.Vladimirescu);
- 1961 - Se achiziționează primele tramvaie de tip I T București;
- 1962 - Se construiește în cadrul întreprinderii primul vagon de tip T1-62;
- 1968 - Se pune în funcțiune prima stație telecomandată (R.D.Germană);
- 1969 - Se pune în funcțiune prima instalație de redresare cu diode cu siliciu;

- 1970 - Se construiește în cadrul ITCVTT (Întreprinderea de Transporturi și Construcții Vagoane de Tramvai Timișoara) prototipul tramvaiului de tip Timiș;
- 1971 - Se pune în exploatare Baza Mixtă de exploatare Tramvaie – Troleibuze din Bv. Dâmbovița - str.I.Barac;
- 1972 - Începe fabricația în serie a tramvaiului de tip Timiș;
- 1973 - Se construiește prima linie de tramvai pe pat de beton;
- 1976 - Se experimentează primul tramvai cu chopper din țară;
- 1977 - Fabricația de tramvaie trece în cadrul întreprinderii "Electrometal" Timișoara;
- 1979 - Transportul în comun trece în cadrul I.J.T.L.TIMIȘ (Întreprinderea Județeană de Transport Local Timiș);
- 1986 - Se dă în funcțiune baza de troleibuze din str.Banatului;
- 1988 - Se pune în funcțiune primul troleibuz cu chopper;
- 1990 - Se creează Regia Autonomă de Transport Timișoara;
- 1992 - Refacerea liniei tramvaiului nr. 5;
- 1993 - Modernizarea liniei de tramvai pe str. Ștefan cel Mare (între str. St. O. Iosif - B-dul Eroilor);
- 1996 - Modernizarea liniei de tramvai - buclă Torontalului;
- 1996 - Modernizarea liniei de tramvai pe str. 3 August 1919;
- 1998 - Modernizarea liniei de tramvai pe Bd. Dragalina; Deschiderea bazei de agrement R.A.T.T.
- 1999 - Înființarea liniei 40 autobuze; Încheierea contractului de finanțare a modernizării infrastructurii linie cale, cu Banca Europeană de Investiții;
- 2000 - Amenajare stație capăt linie tramvai Bd. Dâmbovița; Amenajare stație I.T.P.; Amenajare centru de vânzare bilete, abonamente, gratuități - P-ța Badea Cârțan; Înființare linia 11 tramvaie; Achiziții - troleibuze Berliet - 11 bucăți (second-hand); tramvaie second-hand (Germania) - 33 bucăți;
- 2001 - S-au înființat liniile de autobuz Expres1, Expres2, Expres3; Modernizare linie tramvai Bd. Tinereții; Modernizare stație capăt str. Gh.Barițiu; Înființare centru vânzare bilete Str. Gh.Doja; Înființare linie troleibuz str. Paris; Achiziții - troleibuze Vetter - 3 bucăți (second - hand); - troleibuze Berliet - 20 bucăți (second-hand); - tramvaie second-hand Germania - 15 bucăți;
- 2002 - S-au înființat liniile de autobuz 43, 44; Achizitii - tramvaie second-hand Germania - 5 bucăți.
- 2003 - S-a înființat linia de autobuz 42; Achizitii - tramvaie second-hand Germania - 8 bucăți;
- 2004 - Achiziții - troleibuze Berliet - 6 bucăți (second-hand); - autobuze - 11 bucăți (second-hand); - tramvaie second-hand Germania - 8 bucăți;
- 2005 - Achiziții - tramvaie second-hand Germania - 5 bucăți;- autobuze - 17 bucăți (second-hand); - 50 autobuze noi achiziționate de Primăria Timișoara;
- 2006 Achiziții - tramvaie second-hand Germania - 5 bucăți; - 5 autobuze noi achiziționate de Primăria Timișoara; a fost prelungită linia 18 autobuze pana la Metro2 Timișoara;
- 2007 Achiziții - tramvaie second-hand Germania - 20 bucăți; a fost înființată o linie nouă de autobuze, numărul 45; au fost prelungite liniile de autobuze 31 și 43;
- 2009 Achiziții - tramvaie second-hand Germania - 5 bucăți;
- 2010 Achiziții - tramvaie second-hand Germania - 5 bucăți + o remorcă;
- 2010 Achiziții - autobuze articulate tip Mercedes Conecto G - 30 bucăți;
- 2021 Sosește primul tramvai articulat cu podea joasă, fabricat de Bozankaya, având o autonomie pe baterii de peste 60 km;

1969 - 1989 - s-au fabricat 500 vagoane (vagoane motor și remorcă) de tip Timiș pentru mai multe orașe din România;

1991 - 1999 - s-au achiziționat vehicule folosite: tramvaie din Germania (Bremen, Karlsruhe, München), autobuze din Belgia (Bruxelles), Franta (Mulhouse), Austria (Salzburg), troleibuze din Germania (Eberswalde, Weimar, Esslingen), Austria (Salzburg), Elvetia (Winterthur), Franta (Lyon).

2.2. Obiectul de activitate

Activitatea principală a Societății, conform CAEN, constă în “Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători” – Cod CAEN 4931.

Suplimentar obiectului de activitate de mai sus, STPT mai derulează și:

- Serviciul public de transport de pasageri pe căile navigabile interioare – cod CAEN 5030 – în baza autorizației TPMCN nr. 15-DTS emisă de către Autoritatea Navală Română;
- Serviciul de iluminat public, în baza licenței nr. 4495/19.12.2018, Clasa 1, emisă de Autoritatea Națională de Reglementare pentru Serviciile Comunitare de Utilități Publice.

2.3. Capitalul social și acționariatul

Societatea de Transport Public Timișoara S.A. are ca asociat unic Unitatea Administrativ – Teritorială a Municipiului Timișoara.

Societatea are un capital subscris și vărsat de **178 mii Lei** și, la sfârșitul anului 2022, avea capitaluri proprii negative de **60.888 mii RON**.

2.4. Considerente privind transportul public urban

Transportul public la nivel mondial

Traficul, poluarea aerului și creșterea populației urbane sunt printre principalele probleme cu care se confruntă cele mai mari orașe ale lumii. Autoritățile locale încearcă, prin diferite inițiative și măsuri, să îi convingă pe locuitorii orașelor să aleagă transportul în comun în locul mașinilor personale. Sunt căutate metode de transport și soluții inovatoare pentru a desconggestiona traficul, pentru a reduce emisiile și pentru adaptarea infrastructurii la nevoile călătorilor. Crearea și menținerea rețelelor de transport public fiabile, eficiente și ieftine este unul dintre pilonii cheie ai tranziției către un sector de mobilitate mai durabil.

World Economic Forum estima într-un articol publicat în 27 iunie 2022 ([Global public transport costs: Europeans pay the most. | World Economic Forum \(weforum.org\)](#)) că sectorul transportului public urma să genereze aproximativ 261 de miliarde USD (254,6 mld EUR) la nivel mondial până la finele anului 2022, o creștere de 21% după scăderea indusă de pandemie din 2021. În comparație cu industria auto, veniturile industriei transportului public sunt minuscule (pentru comparație, câștigul pentru anul 2022 pentru producătorii de mașini era estimat la aproximativ 2 trilioane USD la nivel mondial).

Datele menționate în articol sunt preluate din Statista Mobility Market Outlook ([Public Transportation - Global | Statista Market Forecast](#)). Aceeași sursă estimează că veniturile din segmentul de transport public la nivel mondial vor ajunge la 297,10 miliarde USD în 2023 urmând să crească la 318,90 miliarde USD până în 2027 când numărul de utilizatori este de așteptat să se ridice la 4,5 miliarde.

Europeans Spend the Most on Public Transport

Countries with highest estimated average monthly revenue per public transport user in 2022*



În același articol se arată că în Europa sunt obținute cele mai mari venituri din transportul public, primele 7

clasate într-un top alcătuit din 45 de țări din Europa, Africa, Asia, America de Nord și America de Sud, fiind țări europene. Pe primul loc se clasa Elveția (utilizatorii de transport public plătesc în medie 46 USD), fiind urmată de Olanda (45 USD) și Danemarca (44 USD). La celălalt capăt al spectrului se află țările asiatice și africane. În Pakistan, Nigeria, Kenya și India venitul mediu lunar obținut de la fiecare utilizator fiind de aproximativ 1 USD, în timp ce companiile de transport public din China și Thailanda câștigă aproximativ 3 USD pe lună per utilizator.

Transportul public în Uniunea Europeană

Pentru Uniunea Europeană se estimează că veniturile din segmentul de transport public vor ajunge la 77,71 miliarde EUR în 2023, urmând să crească la 81,14 miliarde EUR până în 2027. Numărul de utilizatori este de așteptat să se ridice la 288 milioane de utilizatori până în 2027. (*Public Transportation - EU-27 | Statista Market Forecast*).

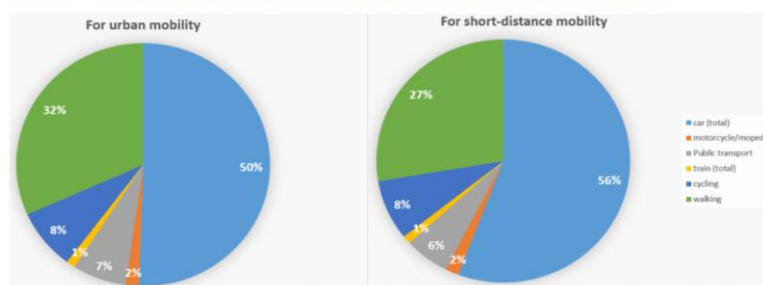
UE se angajează prin Pactul Verde European (*European Green Deal*) și Strategia de mobilitate durabilă și inteligentă (*Sustainable and Smart Mobility Strategy*) să reducă emisiile de gaze cu efect de seră legate de transport până la 90% până în 2050 (comparativ cu nivelul din 1990) și să pună bazele unui sistem de transport inteligent, competitiv, sigur, accesibil și convenabil din punct de vedere financiar. Se pledează tot mai mult pentru economisirea de energie (deopotrivă din considerente legate de protecția mediului, dar și ca urmare a războiului dintre Rusia și Ucraina).

Ca urmare, mobilitatea pasagerilor este în curs de a trece prin schimbări majore, existând o preocupare crescândă cu privire la durabilitatea pe termen lung a sistemelor de transport, în special a celor din orașe.

Există deja țări (Luxemburg, Malta) sau orașe (Tallinn-capitala Estoniei, orașul francez Dunkerque) care oferă transport public gratuit. Există și situații în care se aplică reduceri semnificative sezoniere sau bilete la prețuri foarte accesibile:

- În Germania, în perioada iunie-august 2022 s-au putut achiziționa bilete lunare în valoare de 9 euro pentru transportul în comun, valabile pe tot teritoriul țării.
- În unele insule daneze gratuitatea se aplică temporar iar în sezonul estival se acordă reduceri semnificative la prețul biletelor.

Figure 6 - Composition of an average trip by main travel modes on all days



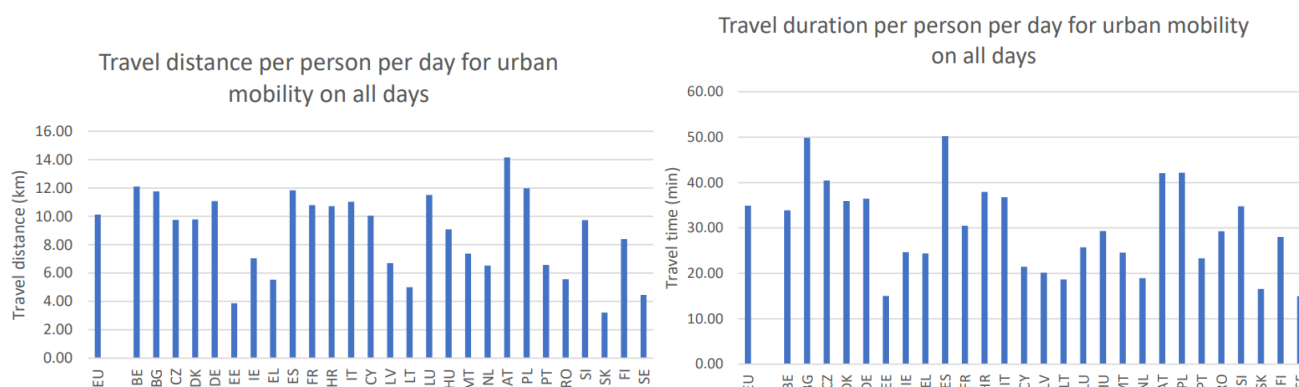
Source: DG MOVE, European Passenger Mobility Survey, 2022

Comisia Europeană a realizat în perioada martie-august 2021 un sondaj la nivelul UE privind „noile modele de mobilitate” care acoperă toate tipurile de mobilitate, inclusiv călătoriile urbane și non-urbane.

(<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2022/12/2022%20New%20Mobility%20Patterns%20in%20European%20Cities%20Task%20A%20Final%20report.pdf>)

Potrivit sondajului, doar 6%-7% dintre călătoriile urbane sunt făcute folosind transportul public, în vreme ce călătoriile cu mașina (ca șofer sau pasager) au o pondere de 50-56%.

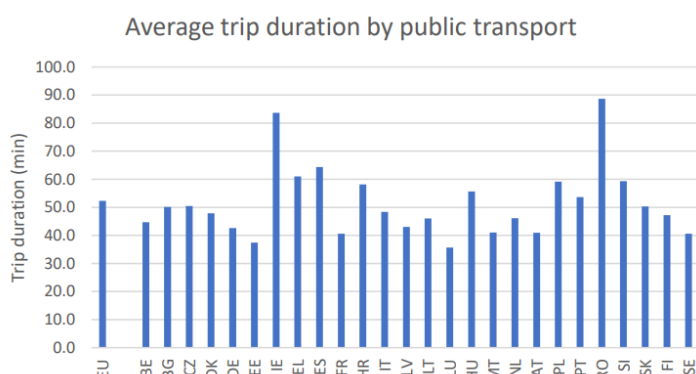
Principalul mod de deplasare pentru mobilitatea urbană atât în zilele lucrătoare cât și în cele nelucrătoare este cu mașina ca șofer. Cel mai mare procent de respondenți care au declarat că nu au mașină personală a fost înregistrat în România (33%), țara noastră fiind urmată în această privință de Ungaria (28%).



Sursa: DG MOVE, European Passenger Mobility Survey, 2022

Distanța medie a călătoriilor urbane nu depășește 14 km în nici un stat membru UE. Durata călătoriei pentru călătoriile urbane este în medie de 35 de minute pe zi.

Ca rezultat al raportului între distanță și timp, viteza medie calculată este destul de mică (media rar depășește 40 km/h pentru călătoriile cu mașina în oraș și chiar mai puțin pentru cele făcute cu transportul public) în toate statele membre.



Sursa: DG MOVE, European Passenger Mobility Survey, 2022

Durata medie zilnică a călătoriilor în oraș cu mijloacele de transport în comun variază de la o țară la alta cea mai mare durată fiind înregistrată în România (aproape 90 de min) și cea mai mică în Luxemburg (aproximativ 35 de minute).

Transportul public în România

În Statista Market Forecast se estimează că, în România, veniturile din segmentul de transport public vor ajunge la 1,42 miliarde EUR în 2023 și la 1,48 miliarde EUR până în 2027. Se apreciază că numărul de utilizatori va crește la 11,4 milioane până în anul 2027. ([Public Transportation - Romania | Statista Market Forecast](#)).

PNNR și Legea privind mobilitatea urbană durabilă

În cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Reforma 1 din cadrul componentei 10 (Fondul Local) se prevede crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă. Principiile mobilității urbane durabile sunt promovate la nivelul orașelor europene de mai bine de două decenii, dar acest concept a fost adoptat de orașele din România abia în ultimii ani.

Ca urmare a acestor prevederi, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației a publicat în data de 16.09.2022 proiectul Legii privind mobilitatea urbană durabilă pentru a fi supus dezbaterii publice. *“Obiectivul acestei reforme este acela de a îmbunătăți condițiile de mobilitate în zonele urbane și rurale, de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi și de a spori siguranța rutieră în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport”* (<https://www.mdlpa.ro/pages/proiectlegemobilitateurbanadurabila>).

Legea privind mobilitatea urbană durabilă cuprinde prevederi privind reînnoirea parcului de vehicule destinate transportului public cu vehicule nepoluante, măsuri de asigurare a unor standarde minime de calitate la nivel național și a accesului la transportul public, dispoziții ce obligă localitățile urbane să stabilească zone cu emisii scăzute, benzi preferențiale (inclusiv benzi de autobuz), măsuri de reducere a riscurilor pentru siguranța rutieră la nivel urban și măsuri care să permită limitarea spațiului pentru autoturismele private, punerea în aplicare și monitorizarea politicilor de parcare la nivel local, măsuri care să permită dezvoltarea infrastructurii pentru a încuraja utilizarea transportului public, a bicicletelor și mersul pe jos în condiții de siguranță și securitate.

În proiectul de lege sunt prevăzute cote succesive de trecere la mijloace de transport în comun cu emisii 0 (zero), adică electrice sau pe hidrogen. Astfel, municipiile reședință de județ trebuie să se asigure că, dintre vehiculele din categoriile M1, M2 și M3 (cele destinate transportului de persoane) aflate în proprietatea acestora și/sau care sunt utilizate la transportul public de persoane, până în 2025 min 5% să fie vehicule cu emisii 0 (zero), această cotă urmând a crește progresiv până la cel puțin 50% în 2040.

“Tiparele curente de creștere urbană din România se caracterizează prin expansiune urbană și o asigurare inadecvată a serviciilor de transport public, rețele stradale incoerente, trotuare subdimensionate și soluții de parcare necorespunzătoare. Cauzele sunt, în parte, coordonarea inefficientă între utilizarea terenurilor și planificarea mobilității”, se mai spune în fundamentarea proiectului de lege citat.

Termenul stabilit pentru adoptarea și intrarea în vigoare a actului normativ era 31 decembrie 2022. În data de 19.12.22 Guvernul a avizat proiectul de lege privind mobilitatea urbană durabilă, acesta fiind în prezent la Parlament. Pe 10 ianuarie a fost făcută din partea Guvernului o solicitare de procedura de urgență. În fundamentarea proiectului de lege se menționează că *“neimplementarea acestei cerințe poate conduce la pierderea potențială a finanțării prin Mecanismul de Redresare și Reziliență, finanțare condiționată de îndeplinirea acestui jalon”*.

Costul transportului public în marile orașe din România

Potrivit unei analize publicate de Digi 24 (<https://www.digi24.ro/stiri/cat-costa-transportul-public-in-marile-orase-pentru-1-leu-in-cluj-napoca-mergi-10-minute-cu-autobuzul-iar-in-iasi-de-4-ori-mai-mult-2210995>) tarifele pentru transport public variază semnificativ de la un oraș la altul.

Bilete pentru transportul public în 6 orașe importante					Abonamente pentru transportul public în 6 orașe importante				
	Tarif	Timp	Lei/minut	Minute/1 leu		30 zile Nelimitat	Lei/zi	1 an Nelimitat	Lei/zi
Cluj-Napoca	3 lei	30 min	0.1	10	Cluj-Napoca	177 lei	5.9	Nu există	
	6 lei	60 min	0.1	10	Timișoara	130 lei	4.33	1100 lei	3.01
Timișoara	4 lei	60 min	0.066	15	Brașov	85 lei	2.83	850 lei	2.32
Brașov	2.5 lei	50 min	0.05	20	Sibiu	86 lei	2.86	Nu există	
Sibiu	3 lei	60 min	0.05	20	*București	80 lei	2.66	700 lei	1.91
*București	3 lei	90 min	0.033	30	Iași	120 lei	3.66	1100 lei	3.01
Iași	3 lei	120 min	0.025	40					

*Valabil și în zona metropolitană

*Valabil și în zona metropolitană

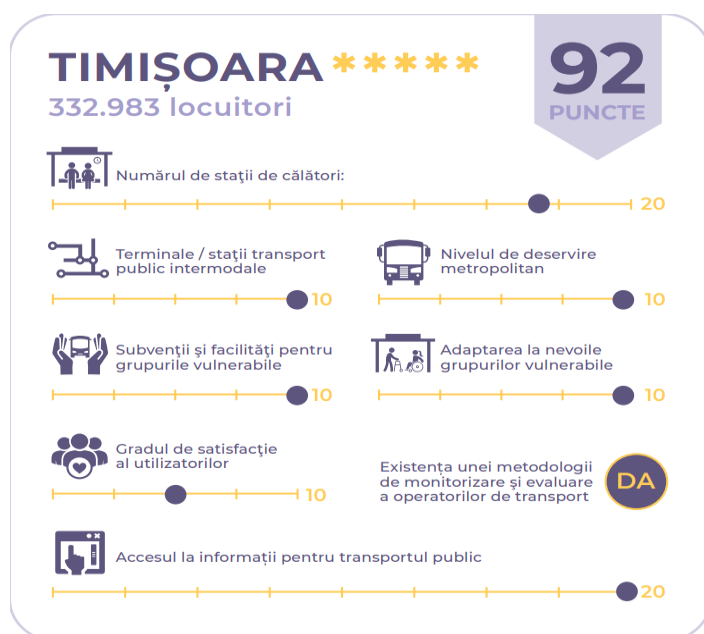
Sursa: Facebook / Mobilitate Cluj-Napoca

În ceea ce privește bilete de călătorie (tarif-unitate de timp) Cluj Napoca este orașul din România cu cele mai mari tarife fiind urmat de Timișoara, Brașov și Sibiu. Cluj-Napoca este pe primul loc și când vine vorba de costul abonamentelor lunare (177 lei), fiind urmat de Timișoara (130 lei), Iași (120 lei) și București (80 de lei). În ceea ce privește abonamentele anuale nelimitate pe primul loc ca preț se află Timișoara și Iași, fiind urmate de Brașov și București, cu mențiunea că în Cluj Napoca și Sibiu nu există asemenea abonamente.

Analiza serviciului public de transport din România

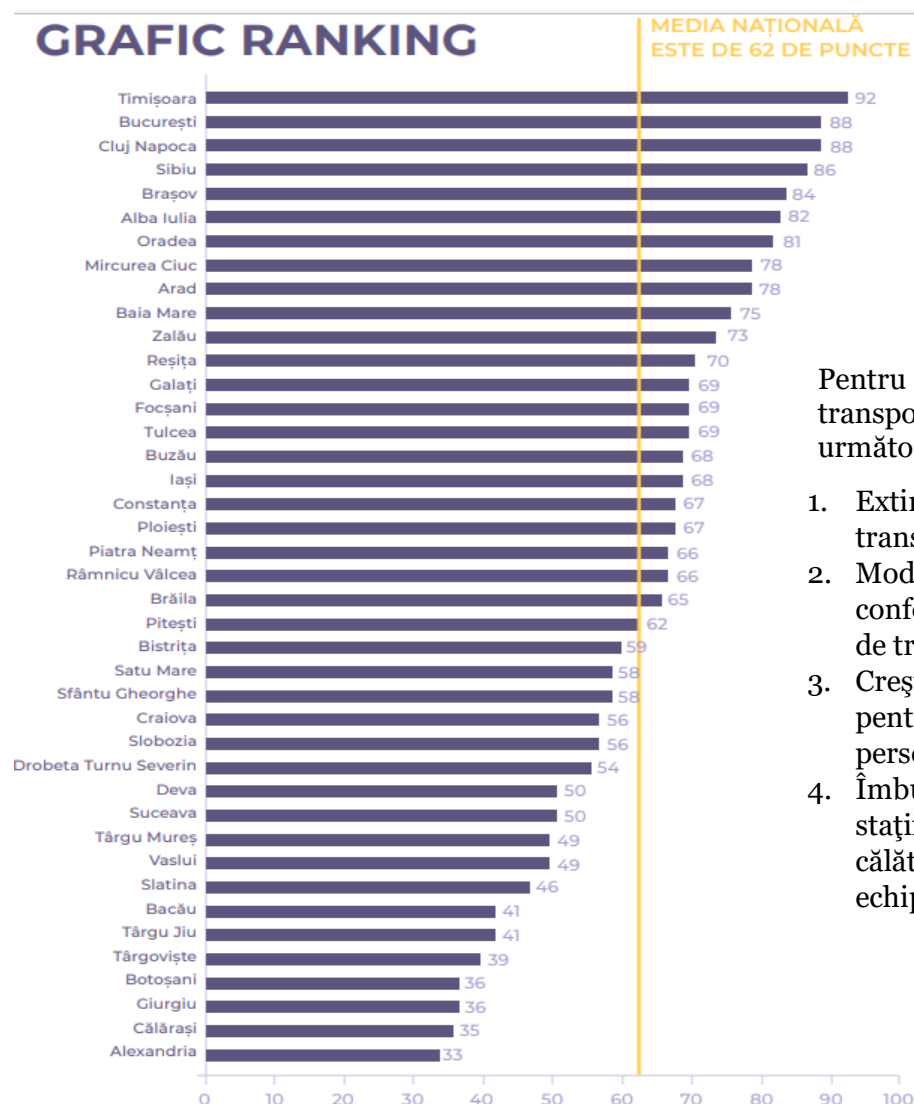
În octombrie 2022 Societatea Academică din România și partenerii acesteia au publicat o analiză a serviciilor publice (transport public, colectarea deșeurilor și educație) din 47 de municipii reședință de județ din România, inclusiv primăriile de sector din București. (Pentru detalii a se vedea Raportul național de diagnoză privind calitatea serviciilor publice municipale - <https://publicatii.romaniacurata.ro/publicatii/raportul-national-de-diagnoza-privind-calitatea-serviciilor-publice-municipale/>).

Studiul ce a stat la baza raportului a fost realizat în perioada septembrie 2021–mai 2022 și a utilizat informațiile primite de la autoritățile locale, informațiile de pe site-urile primăriilor, din presa locală și de pe alte site-uri relevante. Pentru fiecare dintre cele 3 domenii analizate au fost luați în calcul o serie de indicatori calitativi și cantitativi specifici. Pentru a analiza și evalua calitatea serviciilor de transport au fost luați în considerare 8 astfel de indicatori: numărul de stații raportate la numărul de locuitori ai municipiului, numărul de terminale/stații de transport public intermodale existente, nivelul de deservire metropolitan (județean) pentru transportul public, subvențiile de care beneficiază călătorii, adaptarea infrastructurii și a serviciului de transport public la nevoile grupurilor vulnerabile (persoane cu dizabilități, cetățeni din medii defavorizate, etc), gradul de satisfacție al utilizatorilor, existența unei metodologii de monitorizare și evaluare a operatorilor de transport, accesul la informații despre transportul public (panouri cu mesaje variabile, internet, centrele de servicii pentru clienți, aplicații pentru telefon).



Pe locul 1 în clasament în ceea ce privește transportul public s-a situat Timișoara cu 92 de puncte (din maxim 100), pe locul 2, la egalitate, orașele București și Cluj Napoca, cu 88 de puncte, iar, pe locul 3, orașul Sibiu (86 de puncte). La coada clasamentului, cu 33 de puncte, se află Alexandria. Media națională este de 62 de puncte.

Timișoara a primit punctaj maxim la șase dintre cei opt indicatori: terminale/stații intermodale, nivel de deservire metropolitan, subvenții, nevoile grupurilor vulnerabile, existența unei metodologii de monitorizare și evaluare a operatorilor de transport și accesul la informații. Destul de bine arată și punctajul pentru numărul de stații (17 din 20). Totuși, la categoria „gradul de satisfacție al utilizatorilor”, punctajul a fost 5 din 10.



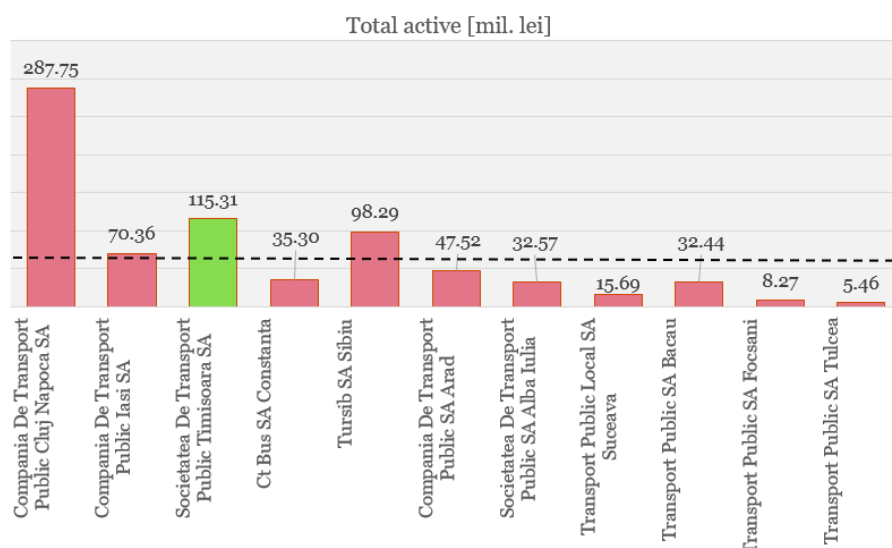
Pentru îmbunătățirea calității serviciilor de transport public, în raport se recomandă următoarele:

1. Extinderea și simplificarea rețelei de transport public;
2. Modernizarea infrastructurii și creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport public;
3. Creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele, în special pentru persoanele cu nevoi speciale;
4. Îmbunătățirea siguranței și securității în stații și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură.

2.5. Analiza societăților cu profil similar din România

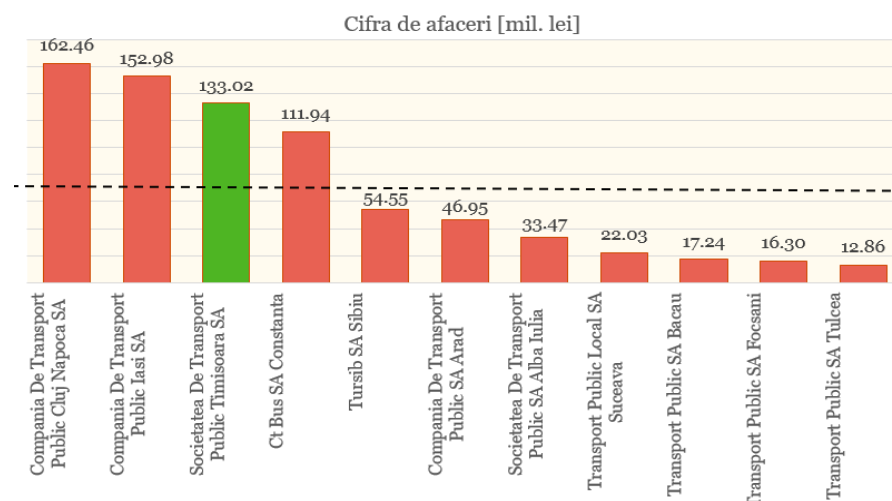
Pentru a realiza un benchmarking al poziției Societății de Transport Public Timișoara SA (STPT) față de principalii săi competitori din domeniul transportului public, am selectat 11 dintre competitorii autohtoni (de dimensiuni comparabile), pe care i-am ilustrat comparativ în graficele de mai jos, în funcție de anumiți parametri relevați calculați la nivelul anului 2021: valoare active, cifră de afaceri, marjă EBITDA, număr salariați, valoare vânzări per salariat, profitabilitate.

a) Valoarea activelor



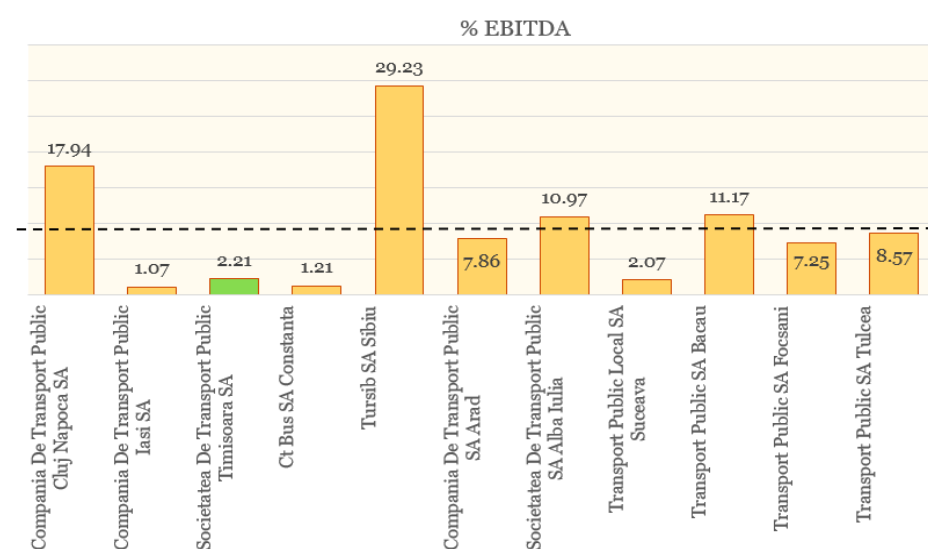
În topul competitorilor selectați, STPT se situează pe locul doi în ceea ce privește valoarea activelor, primul clasat (STP Cluj Napoca) conducând detașat cu o valoare a activelor de două ori și jumătate mai mare decât cea a următorului clasat. Valoarea contabilă a activelor Societății este de 1,7 ori mai mare decât media competitorilor selectați (68,1 mil. Lei), medie ce este însă influențată semnificativ de valorile mari ale activelor deținute de primele două companii aflate în fruntea clasamentului. Trebuie ținut cont și de diferențele semnificative în ceea ce privește numărul de locuitori ai orașelor deservite de companiile aflate în clasament.

b) Cifra de afaceri (2021)



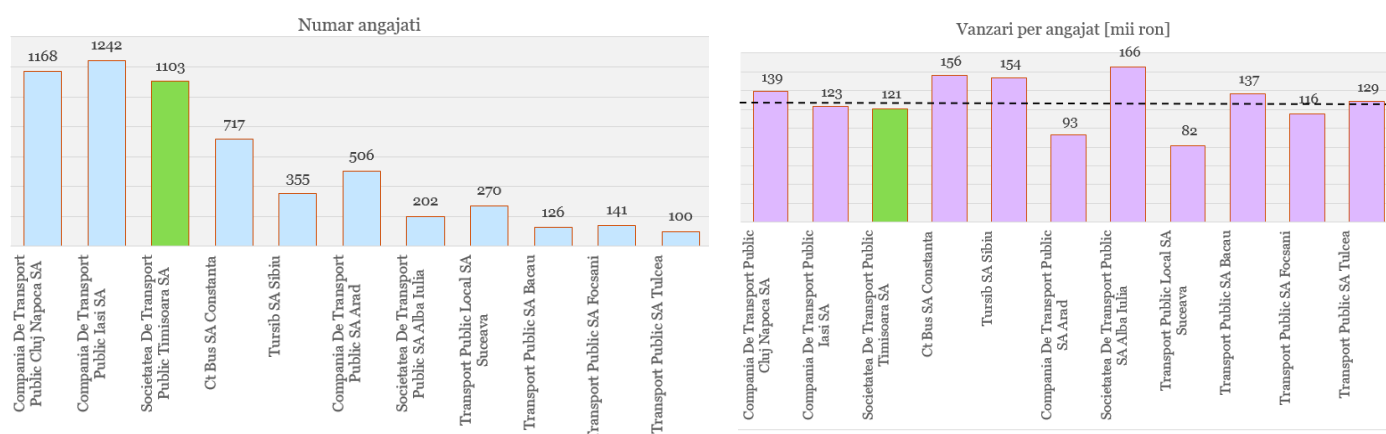
În funcție de cifra de afaceri înregistrată în 2021, STPT se situează pe locul trei în topul celor 11 competitorilor selectați, după compania de profil din Iași aflată pe locul 2 și cea din Cluj care ocupă vârful clasamentului. Cifra de afaceri de 133 milioane Lei înregistrată în anul 2021 de STPT este aproape dublă comparativ cu media pieței (69,4 mil. Lei). De remarcat faptul că primii patru competitori se află la distanță mare de restul, având o cifră de afaceri aproximativ dublă sau chiar triplă față de următorii clasai.

c) Marja de profitabilitate (EBITDA %)



Din punct de vedere al marjei de profitabilitate, structura clasamentului se modifică semnificativ, jucătorii de talie mai mică având, în general rate de profitabilitate mai mari. Dintre firmele selectate care au profitabilitate ridicată se detașează compania de transport public din Sibiu, urmată de STP Cluj Napoca. STPT se află pe locul 8, cu o marjă EBITDA de 2,21%, mult sub media pieței de 9,1%.

d) Număr de angajați, cifră de afaceri per angajat



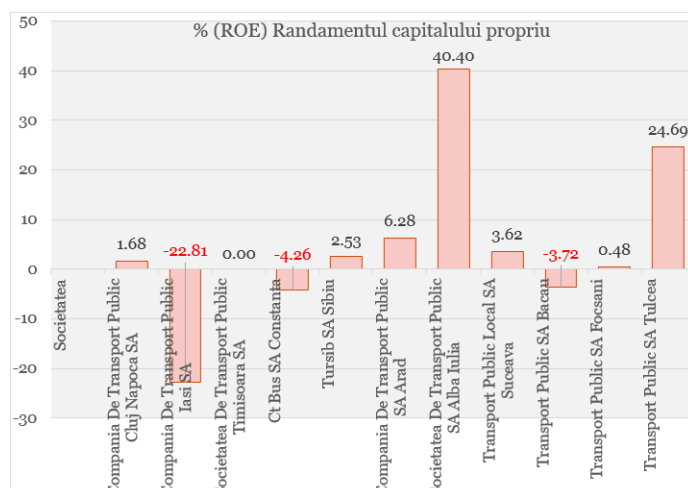
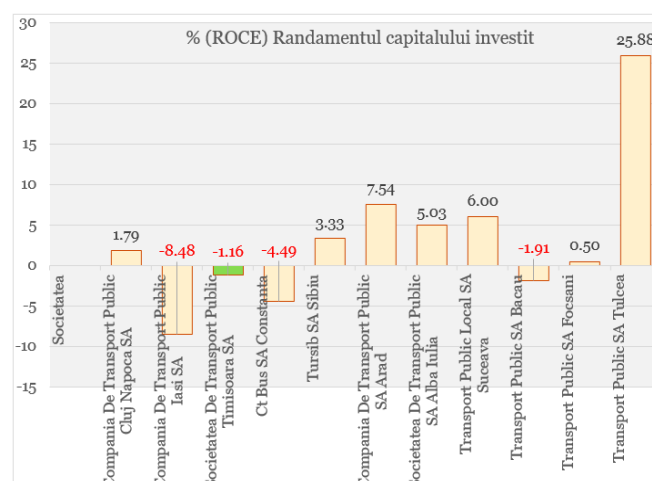
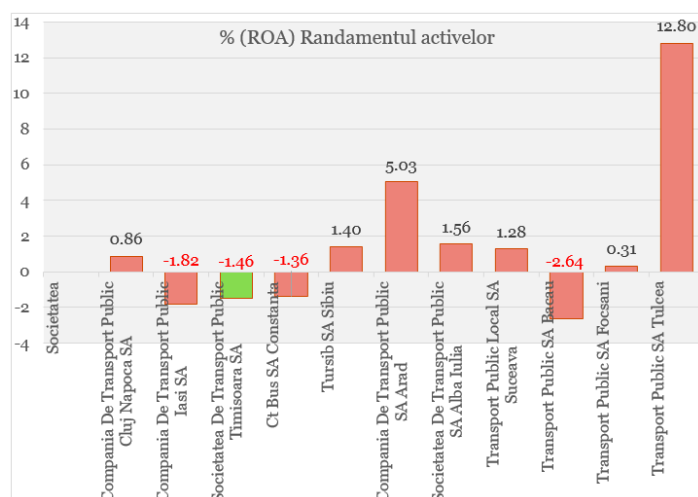
În ceea ce privește numărul de angajați se observă că primii trei clasai, printre care și STPT (aflată pe locul 3 la acest capitol) au peste 1.000 de angajați, în vreme ce companiile din orașele mai mici au între 100 și 270 de angajați. Când vine vorba însă de valoarea vânzărilor per angajat, se remarcă faptul că rezultatele sunt relativ apropiate pentru toți competitorii (între 116 și 166 mii Lei, media pieței 128,5 mii

Lei), excepții fiind companiile de transport public din Suceava și Arad (cu valori sub 100 mii Lei). STPT înregistrează o valoare apropiată de media pieței (121 mii Lei/angajat).

e) Profitabilitate

Pentru a avea o imagine a poziționării STPT față de competitorii săi în funcție de profitabilitate, am analizat comparativ o serie de indicatori relevanți, precum:

- ROA (Return on Assets) – calculat ca raportul dintre profitul unei societăți și totalul activelor sale, indică gradul de eficiență al utilizării activelor unei societăți.
- ROE (Return on Equity) – calculat ca raportul dintre profitul unei societăți și capitalul său propriu, este tot un indicator al eficienței societății, în special comparat cu al celorlalți jucători de pe piață.
- ROCE (Return on Capital Employed) – calculat ca raportul dintre profitul operațional al societății și capitalul investit (capital propriu + datorii pe termen lung). Indică măsura eficienței cu care este investit capitalul societății.



**În cazul STPT indicatorul ROE nu este relevant deoarece atât rezultatul operational, cât și capitalul propriu sunt negative.*

În ceea ce privește profitabilitatea se remarcă faptul că 4 dintre companiile selectate printre care și Debitoarea au indicatori negativi ca urmare a înregistrării de pierderi operaționale.

După cum se poate constata, la capitolul eficiență și profitabilitate, STPT se poziționează în partea de jos a clasamentului celor 11 competitori selectați pentru comparație.

Notă: În analiza de mai sus nu a fost inclusă STB din București, care, datorită mărimii, ar deforma datele referitoare la celelalte societăți.

2.6. Analiza SWOT

Puncte forte	Puncte slabe
- Poziția pe care o deține Societatea pe piața de profil; - Avantajul subvenționării biletelor de călătorie de către autoritățile locale.	- Blocarea îndelungată a disponibilităților în creanțe; - Accesarea destul de dificilă a capitalului de lucru (prin credite bancare).
Oportunități	Amenințări
- Accesarea fondurilor europene pentru modernizarea transportului public.	- Creșterea salariului minim pe economie; - Creșterea costului utilităților (energie electrică); - Creșterea prețului combustibilului - Discontinuitate a strategiei pe termen mediu și lung a Societății, ca urmare a schimbărilor de management; - Instabilitatea climatului geo-politic; - Creșterea dobânzilor; - Un eventual lockdown ce ar ține populația din nou, în case.

3. Analiza situației economico-financiare a Societății

3.1. Analiza patrimoniului Societății Debitoare: active imobilizate, active circulante

- mii Lei -

Situația ACTIVULUI PATRIMONIAL	2020	2021	2022
Imobilizări necorporale	71	29	1
Imobilizări corporale, din care	23.912	24.988	26.018
Terenuri și construcții	20.161	20.606	21.564
Instalații tehnice și mașini	3.166	3.114	3.666
Alte instalații, utilaje și mobilier	479	464	337
Active biologice	0	0	0
Avansuri și imobilizări corporale în curs de execuție	106	804	451
Imobilizări financiare	0	0	0
TOTAL Active imobilizate	23.983	25.017	26.019
Stocuri	3.410	3.159	3.744
Creanțe	20.041	849	1.514
Subvenții de primit	13.215	63.683	73.602
Avansuri și alte active	1.459	11.692	854
Casa și conturi la bănci	192	500	819
ACTIVE CURENTE - TOTAL	38.317	79.883	80.533
Cheltuieli în avans	3.309	8.589	418
TOTAL Activ patrimonial	65.608	113.489	106.970

Terenuri și construcții includ imobilele (depozite și clădiri), din proprietatea Societății.

Instalații tehnice și mașini includ utilajele, echipamentele și vehiculele Societății. Parte din acestea sunt în leasing financiar; valoarea obligațiilor către societățile de leasing la data de 31.12.2022 era de 234,4 mii Lei.

Avansurile și imobilizările corporale în curs de execuție cuprind sumele achitate furnizorilor de imobilizări.

Stocurile Societății s-au diminuat ușor de-a lungul perioadei de analiză, îmbunătățindu-și durata de rotație de la 12, la 10 zile la final de 2022.

Creanțele includ soldurile clienților la data raportării; acestea au scăzut semnificativ de-a lungul celor 3 ani analizați. Numărul zilelor de colectare s-a diminuat de la 71 zile în 2020, la 2 zile în 2021, respectiv a crescut ușor la 3 zile la final de 2022.

Subvențiile de primit, născute din relația cu ADI SMTT – Societatea Metropolitană de Transport, în baza contractului de delegare 1812/22.07.2020, aferente prestației de transport metropolitan din perioada 20.10.2020 – 31.12.2022, au înregistrat un trend crescător, finalul anului 2022 având un sold net de provizioane de peste **60 mil Lei**.

În categoria avansurilor și alte active intră și contravaloarea cheltuielilor cu modernizările și investițiile realizate de STPT la Muzeul de Transport Public Corneliu Miklosi (în cuantum de 8,5 mil Lei); pentru acest muzeu a fost retras STPT dreptul de administrare de către Primăria Municipiului Timișoara.

Operațiunile în curs de clarificare (cont 473) sunt provizionate, fiind în litigiu; pentru o prezentare cât mai apoiată de realitate, în acest raport suma din contul 473 și a provizionului aferent (cont 1511) au fost mapate împreună.

În categoria creanțelor am analizat separat și rotația subvențiilor de primit de către STPT de la ADI SMTT, umare a raporturilor comerciale rezultate din contractul de delegare a transportului de persoane dintre cele două societăți. Numărul zilelor de colectare a acestor creanțe a crescut vertiginos în ultimii 2 ani financiari încheiați, de la 47 de zile în 2020, la 188 zile la finalul anului 2022, ceea ce expune Societatea unui risc sever de lichiditate.

Numerarul existent în sold la data de 31.12.2022 include suma de 819 mii Lei; creșterea ușoară a poziției de cash la momentul lunii Decembrie 2022 este irelevantă raportată la cifra de afaceri a Societății.

3.2. Prezentare datorii și angajamente Societate

- mii Lei -

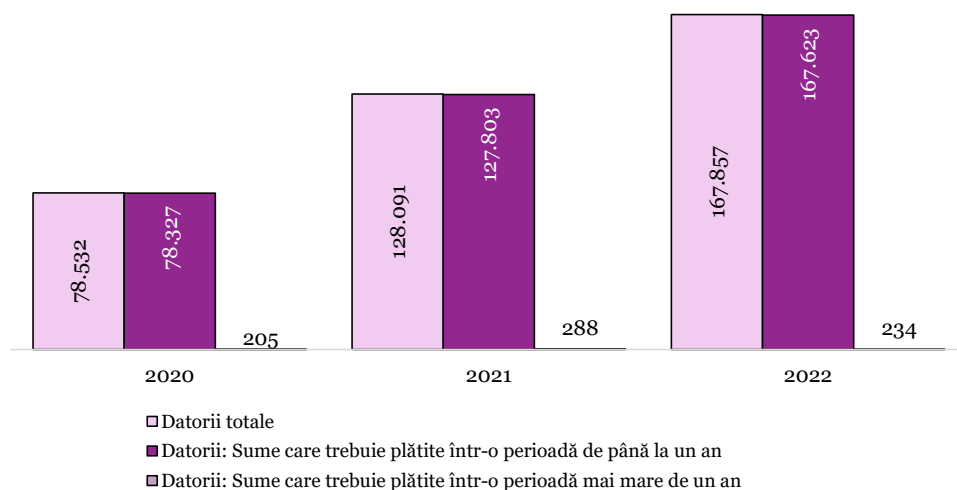
Situația PASIVULUI PATRIMONIAL	2020	2021	2022
Datorii: Sume care trebuie plătite într-o perioadă de până la un an, din care:	78.327	127.803	167.623
Sume datorate instituțiilor de credit (TS)	0	7.360	1.398
Avansuri încasate în contul comenzilor	0	0	0
Datorii comerciale - furnizori	9.137	22.345	34.288
Sume datorate entităților afiliate	1.437	1.127	979
Alte datorii, inclusiv datoriile fiscale și datoriile privind asigurările sociale	67.752	96.971	130.957
Sume în curs de clarificare	0	0	0
Datorii: Sume care trebuie plătite într-o perioadă mai mare de un an	205	288	234
Sume datorate instituțiilor de credit (TL)	205	288	234
Alte datorii, inclusiv datoriile fiscale și datoriile privind asigurările sociale (TL)	0	0	0
Datorii totale	78.532	128.091	167.857
Capitaluri, din care:	-12.876	-14.602	-60.888
Capital subscris vărsat	178	178	178
Rezerve din reevaluare	6.782	6.436	6.092
Alte rezerve	600	600	600
Prime de fuziune	0	0	0
Profitul sau pierderea reportată	-20.527	-20.137	-54.986
Profitul sau pierderea exercițiului financiar	90	-1.678	-12.772
TOTAL Pasiv patrimonial	65.655	113.489	106.969

Obligațiile totale ale Societății au înregistrat o creștere în perioada 2020 – 2022, urmare a creșterii datoriilor fiscale către bugetul general consolidat (bugetul de stat, bugetul asigurărilor sociale și bugetul local, provenite atât din TVA și accesorii, rămase de achitat în urma pierderii litigiului cu ANAF din anul

2016, cât și din obligațiile fiscale acumulate în ultimii ani), și a creșterii datoriilor comerciale către furnizori, urmare a acumulării de creanțe nerecuperate.

În vederea diminuării riscului de lichiditate cauzat de neîncasarea creanțelor (în special cele decurgând din relația contractuală cu ADI SMTT), STPT a încheiat două contracte de facilitare de credit (contract de credit nr. 20210427014 pentru o facilitare de credit în cuantum de 12 mil Lei și un contract de credit nr. R190020211028379 / 2021 pentru suma maximă de 1,4 mil Lei). Valoarea reflectată în pasive, ca și datorii pe termen scurt, reprezintă soldul facilităților trase la acel moment.

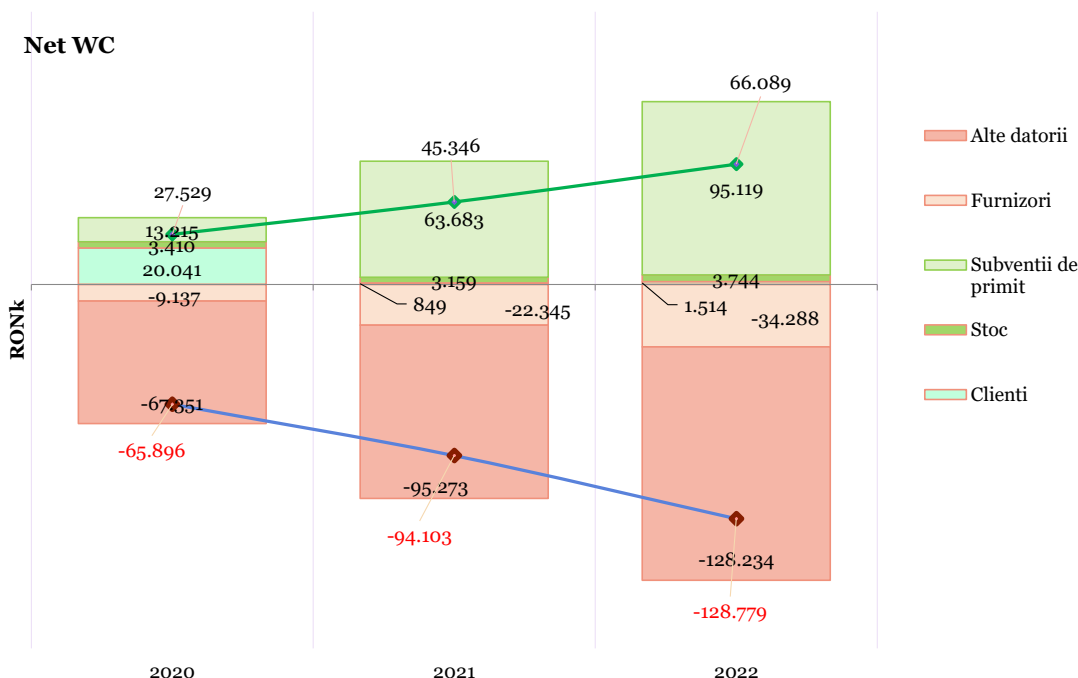
Evoluție Datorii [mii RON]



Perioada de plată a datoriilor comerciale (furnizori operaționali) a înregistrat un trend crescător an de an în perioada analizată (de la 32 de zile în 2020, când soldul furnizorilor a avut valoarea cea mai redusă, până la 88 de zile în 2022).

- mii Lei -

BILANT	2020	2021	2022
Furnizori	9.137	22.345	34.288
No zile credit	32	62	88



3.3. Indicatori financiari: solvabilitate, lichiditate

INDICATORI FINANCIARI	2020	2021	2022
Lichiditatea curentă	0,49	0,63	0,48
Lichiditatea imediată	0,45	0,60	0,46

INDICATORI FINANCIARI	2020	2021	2022
Solvabilitatea generală	0,84	0,89	0,64

Indicatori Financiari

Lichiditatea și solvabilitatea financiară exprimă capacitatea unei societăți comerciale de a face față plăților scadente. Indicatorii de lichiditate arată, așadar, capacitatea activelor patrimoniale de a se transforma în bani, fără riscuri.

Lichiditatea curentă (calculată ca raport între activele circulante și datoriile curente) oferă garanția acoperirii datoriilor curente, din activele curente. Valoarea recomandată este cel puțin de 1, însă, cu cât valoarea este mai mare, cu atât situația societății este mai bună.

Lichiditatea imediată elimină stocurile din calculul anterior, deoarece acestea nu se pot transforma imediat în disponibilități. Valoarea recomandată a acestui indicator este minim 0,8.

Dacă lichiditatea financiară exprimă capacitatea Societății de a face față datoriilor pe termen scurt, solvabilitatea financiară (raportul între totalul activelor și totalul datoriilor), vizează coordonatele medii și lungi ale onorării obligațiilor de plată. Așadar, rata solvabilității generale reflectă capacitatea Societății de a face față tuturor scadențelor sale, atât pe termen scurt, cât și pe termen mediu și lung.

În baza acestui indicator (i.e. solvabilitatea), Societatea nu are capacitatea să își acopere toate obligațiile financiare pe baza activelor pe care le deține. Cu atât mai mult, atragem atenția asupra faptului că acest indicator ar putea fi suplimentar deformat (prin diminuare), dată fiind valoarea reală a activelor (în baza evaluării), comparativ cu soldurile lor din bilanț.

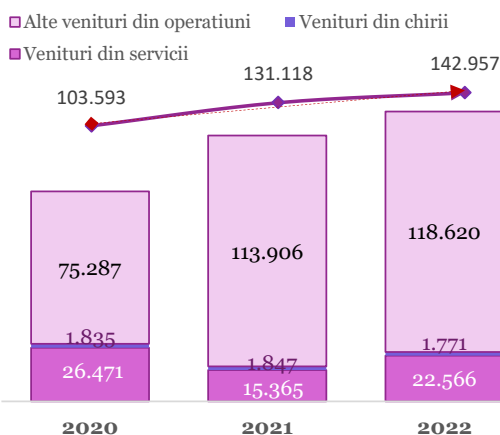
Raportându-ne la lichiditatea curentă, se observă că Societatea a întâmpinat dificultăți istorice în a satisface datoriile curente din active curente, având o lichiditate constantă sub limita pragului recomandat.

Raportându-ne la lichiditatea imediată, cea care elimină stocurile din formula de calcul, se observă că Societatea nu poate satisface datoriile curente din active curente, având o lichiditate imediată subunitară cu mult sub pragul recomandat.

Prin măsurile prevăzute în acest Plan de Restructurare, Societatea urmărește să își îmbunătățească indicatorii de lichiditate pe termen lung.

3.4. Analiza contului de profit și pierdere pe ultimii ani

Cifra de afaceri [mii RON]

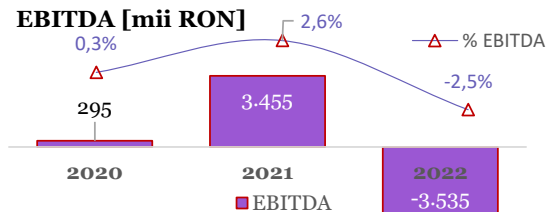


Creșterea volumului cifrei de afaceri în 2022, comparativ cu anii precedenți de referință, s-a datorat creșterii volumului prestației de transport și a veniturilor din subvenții de exploatare.

De-a lungul anului 2021, încasările proprii din vânzări de titluri de călătorie au fost negativ influențate de pandemie (similar cu ultimele 3 trimestre din 2020), situându-se cu mult sub nivelul mediu al vânzărilor din anii anteriori (2018, 2019).

În decursul anului 2022, veniturile au continuat trendul ascendent al anului precedent, crescând atât din încasări proprii, cât și ca urmare a compensației calculate pentru activitatea de transport de către UAT-urile de pe raza teritorială a ADI-SMTT.

EBITDA [mii RON]



Creșterea anului 2022 a fost determinată în mod deosebit de intrarea în vigoare, începând cu ianuarie 2022, a noilor tarife la titlurile de călătorie aprobate de către Adunarea Generală a Acționarilor – Asociația de Dezvoltare Intracomunitară SMTT, după cum urmează:

- Bilet unic (valabil 60 minute, pe toate mijloacele de transport public) – 4 Lei de la 2,50 Lei;
- Legitimații de 1 zi (valabile pentru toate mijloacele de transport public) – 15 Lei;
- Abonament 1 linie pentru 30 zile – 100 Lei;
- Abonament 1 linie expres pentru 30 zile – 115 Lei;
- Abonament general 30 zile – 130 Lei;
- Abonament general agent economic nominalizat (30 zile) – 200 Lei;
- Abonament general agent economic nenominalizat (30 zile) – 250 Lei;
- Abonament general anual – 1.100 Lei.

Nivelul compensației este în strânsă legătură cu cheltuielile eligibile aferente activității de transport prestate și cu veniturile obținute din această activitate.

- mii Lei -

Indicatori CONTUL DE PROFIT ȘI PIERDERE	2020	2021	2022
Cifra de afaceri	103.593	131.118	142.957
Venituri din exploatare	103.593	131.118	142.957
Cheltuieli de exploatare	(103.298)	(127.663)	(146.492)
Rezultat din exploatare	694	-452	-10.758
Randamentul exploatarii	1%	0%	-8%
EBITDA	295	3.455	-3.535
Structura de exploatare	997 lei	974 lei	1.025 lei
	cheltuieli la 1,000 lei venit	cheltuieli la 1,000 lei venit	cheltuieli la 1,000 lei venit
Venituri totale	104.821	130.917	143.011
Cheltuieli totale	-101.774	-127.676	-149.861
Impozit pe profit	-149	-1.042	-1.384
Alte impozite	-2.807	-3.876	-4.537
Rezultatul net al exercițiului	90	-1.678	-12.772

- mii Lei -

VENITURI ȘI CHELTUIELI	2020	2021	2022
<i>Rata de evoluție a serviciilor prestate</i>		26,6%	46,9%
Cifra de afaceri (net)	103.593	131.118	142.957
Alte venituri operationale	1.129	692	786
Cheltuieli consumabile	-8.789	-9.122	-10.347
Cheltuieli combustibil	-7.902	-11.119	-17.075
Cheltuieli utilitati	-5.595	-13.277	-13.221
Cheltuieli mentenanta	-1.433	-1.686	-1.763
Cheltuieli chirii	-174	-8	-8
Cheltuieli asigurari	-990	-860	-1.082
Cheltuieli cu colaboratorii	-98	-166	-127
Cheltuieli protocol si publicitate	-37	-154	-166
Cheltuieli externe	-1.371	-1.613	-1.253
Cheltuieli de transport si deplasare	-36	-26	-55
Cheltuieli postale	-435	-500	-520
Cheltuieli bancare	-550	-323	-421
Cheltuieli taxe locale	-2.807	-3.876	-4.537
Cheltuieli salarii si contributii	-72.507	-79.212	-86.281
Alte cheltuieli operationale	-1.704	-6.413	-10.423
Total cheltuieli operationale	-103.298	-127.663	-146.492
Cheltuielile principale	2020	2021	2022
% Cheltuieli cu combustibili	-8%	-8%	-12%
% Cheltuieli cu utilitatile	-5%	-10%	-9%
% Cheltuieli cu consumabilele	-8%	-7%	-7%
% Cheltuieli cu taxe locale	-3%	-3%	-3%
% Cheltuieli salarii si contributii	-70%	-60%	-60%
Total % principale in cifra de afaceri	-94%	-89%	-92%
EBITDA	295	3.455	-3.535

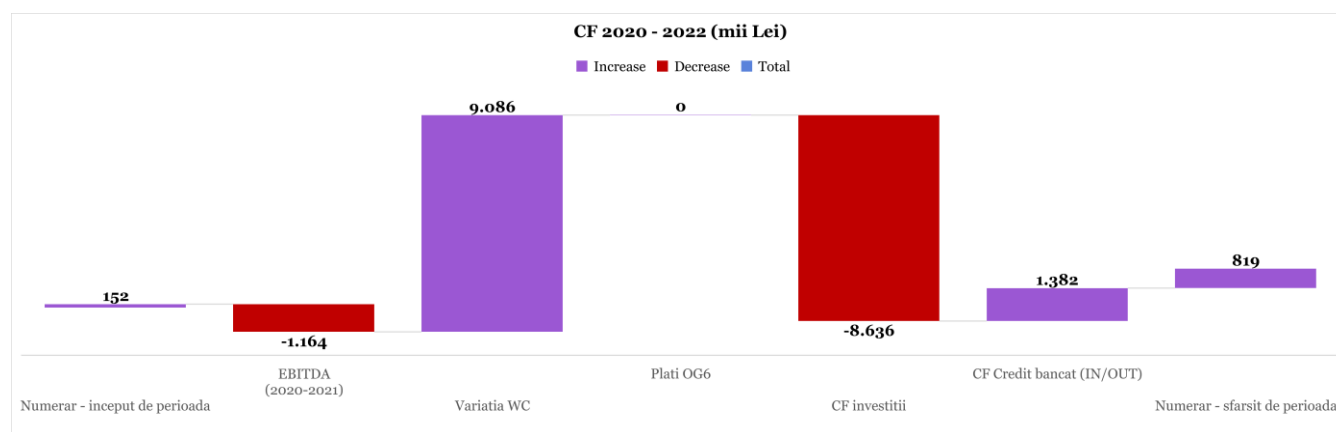
După cum se poate constata și din tabelul de mai sus, cele mai importante cheltuieli (raportate la vânzări) ale Societății sunt cele cu salariile, combustibilul, utilitățile, consumabilele și taxele locale, cumulate reprezentând circa 89%-94% din totalul cheltuielilor operaționale, de-a lungul perioadei considerate.

Cele mai importante creșteri de cheltuieli de-a lungul perioadei considerate sunt cele apărute din cauza contextului macroeconomic defavorabil, respectiv la nivelul combustibilului și utilităților (energie electrică, gaz), ambele având un impact determinant în costul prestării serviciilor de transport public pe care STPT le desfășoară în calitate de operator de transport.

Elementul de cheltuială care are cea mai mare pondere în total costuri operaționale rămâne cel aferent remunerațiilor personalului angajat (inclusiv contribuții) – aproximativ 60% - 70%. Creșterea cheltuielilor salariale și asimilate salariilor în 2022, comparativ cu anul precedent, se datorează preponderent intrării în vigoare a Contractului Colectiv de Muncă (ITM Timiș nr. 112/01.10.2021), care a modificat salariile de bază aplicabile începând cu 01.01.2022 pentru întregul personal angajat al STPT, cât și orele suplimentare plătite personalului de bord, care, ca și număr, este inferior necesarului pentru acoperirea Programului de transport conform cu cele susținute de către reprezentanții Societății.

3.5. Cash-flow-ul pe perioada analizată

- mii Lei -			
Indicatori Flux de Numerar	2020	2021	2022
Rezultatul net	90	-1.678	-12.772
Cash Flow înainte de variația activelor circulante	255	2.115	-3.535
Variație active circulante	-796	-4.425	14.307
Flux de numerar din activitatea operațională	-540	-2.310	10.772
Flux de numerar din activitatea de investiții	627	-4.826	-4.437
Flux de numerar din activitatea de finanțare	-46	7.443	-6.016
Flux de numerar net în perioadă	41	308	319
Numerar la începutul perioadei	152	192	500
Numerar la sfârșitul perioadei	193	500	819



După cum se poate constata din graficul de mai sus, în perioada analizată (2020 – 2022), EBITDA negativ și ieșirile de cash pentru investițiile realizate au fost acoperite, în principal, din variația pozitivă a capitalului de lucru, adică, în cazul de față prin neplata furnizorilor și a datoriilor la buget.

4. Analiza cauzelor stării de dificultate financiară

4.1. Analiza și amploarea dificultății financiare, cauze și efecte

Societatea a înregistrat în ultimii ani o dezvoltare semnificativă a serviciilor de transport public metropolitan de persoane, în special în urma extinderii teritoriale a liniilor de transport.

În prezent, STPT acoperă aproape integral teritoriul reprezentat de zona metropolitană Timișoara. Această creștere teritorială a ariei de acoperire a Companiei, susținută prin investiții constante în creșterea parcului de mijloace de transport în comun, a fost insuficient acompaniată de creșterea și îmbunătățirea structurii organizatorice și administrative la nivel central.

Principala cauză a dificultății financiare în care este societatea a fost generată de pierderea litigiului cu ANAF privind transferul în domeniul public a infrastructurii de transport, ca livrare cu plată; astfel, prin Decizia nr. 1944 pronunțată de Înalta Curte de Casație și Justiție în data de 16 iunie 2016 în Dosarul 494/59/2011, s-au stabilit obligații de plată (TVA și accesorii, inclusiv pe perioada derulării procesului 2010-2016). Valoarea totală a acestor obligații s-a ridicat la suma de 73,8 mil lei.

Pentru achitarea acestora, STPT a solicitat și a obținut eșalonarea la plată a obligațiilor fiscale pe o perioadă de 5 ani (septembrie 2016- septembrie 2021), prin Decizia nr. 9571/30.09.2016 emisă de ANAF. La acel moment, au fost eșalonate și amânate obligații în valoare totală de 68.869.657 Lei, din care obligații fiscale principale în cuantum de 27.163.637 Lei și obligații fiscale accesorii în valoare de 41.706.020 lei, suma totală conform graficului de eșalonare fiind de 73.829.831 Lei.

În intervalul 2016 – 2021 Societatea a pierdut în repetate rânduri eșalonarea la plată, dar a beneficiat de prevederile Codului de Procedură Fiscală, solicitând atât menținerea și modificarea acesteia, urmare a nerespectării condițiilor de menținere, astfel:

- Decizia de constatare a pierderii valabilității eșalonării la plată a obligațiilor fiscale nr. 9571/07.09.2017 și Decizia de menținere 6143/13.09.2017 pe perioada rămasă de 48 luni;
- Decizia de modificare a deciziei de eșalonare la plată nr.7884/19.06.2019 (referitoare la Decizia de menținere 6143/13.09.2017), prin care se acorda eșalonarea pe o perioadă de 27 luni, a obligațiilor în sumă totală de 32.861.123 Lei, respectiv Decizia de amânare 7884.1/19.06.2019 în valoare de 2.973.383 Lei;
- Decizia de modificare a eșalonării la plată nr. 14837/05.05.2020 (referitoare la Decizia de menținere 6143/13.09.2017), fiind incluse în eșalonare și obligațiile fiscale cu scadență 25.03.2020, în sumă de 4.138.513 Lei. Astfel, s-a acordat eșalonarea pe o perioadă de 17 luni a obligațiilor în valoare de 25.731.862 Lei;
- Decizia de menținere a valabilității eșalonării la plată nr 13.099/04.03.2021, respectiv Decizia 13.099.1/04.03.2021 de menținere a amânării la plată pe o perioadă de 14 luni a obligațiilor în valoare de 23.201.084 Lei.
- Decizia de modificare a deciziei de eșalonare la plată nr.19178/27.04.2021 (referitoare la Decizia de menținere 13.099/04.03.2021), prin care se acorda eșalonarea pe o perioadă de 60 luni, a obligațiilor în sumă totală de 69.229.266 Lei;
- În anul 2021, ca urmare a efectelor nefavorabile generate de pandemie, STPT a solicitat în baza OUG 181/2020 eșalonarea obligațiilor fiscale acumulate în această perioadă, astfel că prin Decizia 39505/24.06.2021 s-a obținut eșaloanarea pe o perioadă de 12 luni a sumei de 3.771.284 lei,

modificată apoi prin Decizia 44952/26.07.2021, prin care s-a obținut eşalonarea pe o perioadă de 12 luni a sumei de 6.955.043 lei.

- Societatea nu şi-a putut onora obligaţiile de plată asumate prin Deciziile de eşalonare, ca urmare organul fiscal a transmis Decizia de constatare a pierderii valabilităţii eşalonării la plată a obligaţiilor fiscale nr. 19178/26.08.2021 (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 9571/30.09.2016) şi Decizia de constatare a pierderii valabilităţii eşalonării la plată a obligaţiilor fiscale nr. 44952/26.08.2021 (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 39505/24.06.2021). Ulterior,
- Ulterior, s-a reuşit obţinerea Deciziei de menţinere 51083/30.08.2021, prin care au fost eşalonate obligaţii în cuantum de 6.928.709 Lei pe o perioadă de 11 luni, Decizia 51084/27.08.2021 care menţine eşalonarea la plată a obligaţiilor acordate prin Decizia 9571/30.09.2016 şi prelungeste perioada de eşalonare până la 56 luni pentru obligaţii fiscale în valoare de 65.981.191 Lei şi Decizia 51084.1/27.08.2021 care menţine eşalonarea la plată a obligaţiilor acordate prin Decizia 13099.1/04.03.2021, pentru obligaţii fiscale în valoare de 3.159.275 Lei.
- Prin Decizia de modificare a deciziei de eşalonare la plată nr.67528/25.11.2021 (referitoare la Decizia de menţinere 51083/30.08.2021), prin care se acorda eşalonarea pe o perioadă de 12 luni, a obligaţiilor în sumă totală de 16.191.802 Lei;

În decursul anului 2022, ca urmare a insuficienţei lichidităţilor, STPT nu a reuşit să respecte condiţiile de menţinere şi a pierdut în repetate rânduri eşalonarea la plată, dar a beneficiat de prevederile Codului de Procedură Fiscală, privind menţinerea şi modificarea acesteia după cum urmează:

- Decizia de constatare a pierderii valabilităţii eşalonării la plată a obligaţiilor fiscale nr. 41360/08.02.2022 (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 9571/30.09.2016), şi Decizia de constatare a pierderii valabilităţii eşalonării la plată a obligaţiilor fiscale nr. 41363/08.02.2022 (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 39505/24.06.2021);
- Decizia de menţinere a valabilităţii eşalonării la plată nr 41688/01.03.2022 (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 9571/30.09.2016) pe o perioadă de 52 luni a obligaţiilor în valoare de 60.618.549 Lei, respectiv Decizia 41716/03.03.2022 de menţinere a amânării la plată pe o perioadă de 11 luni a obligaţiilor în valoare de 14.921.219 Lei (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 39505/24.06.2021).
- Decizia de constatare a pierderii valabilităţii eşalonării la plată a obligaţiilor fiscale nr. 42570/19.05.2022 (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 9571/30.09.2016), Decizia de constatare a pierderii valabilităţii eşalonării la plată a obligaţiilor fiscale nr. 42573/19.05.2022 (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 39505/24.06.2021);

Direcţia de Administrare a Marilor Contribuabili a constatat de două ori pierderea eşalonărilor aflate în derulare. Compania s-a confruntat cu situaţia de a solicita ANAF o nouă menţinere a eşalonărilor obligaţiilor fiscale şi a depus cererile înregistrate la ANAF sub nr. 1678799/07.05.2022 şi 373837108/06.05.2022.

Urmare a cererilor formulate, DGAMC a emis următoarele decizii:

- Decizia nr 42839/09.06.2022 care aprobă menţinerea valabilităţii eşalonării la plată a obligaţiilor fiscale în sumă totală de 60.287.897 Lei (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 9571/30.09.2016), pe o perioada de 50 luni (15.07.2022-17.08.2026).
- Decizia nr 42936/17.06.2022 **prin care se respinge** cererea de menţinere a valabilităţii eşalonării la plată, pentru suma de 14.652.105 Lei, în temeiul art.10 din OUG 181/2020, motivul fiind că Societatea a mai beneficiat de două menţineri a eşalonării simplificate, acordate prin Decizia 39505/24.06.2021 (Deciziile 51083/30.08.2021 şi Decizia 41716/03.03.2022); astfel, noua cerere a fost peste numărul maxim de cereri de menţinere prevăzute de lege.
- Decizia nr 42838/09.06.2022 care aprobă menţinerea valabilităţii amânării la plată a penalităţilor de întârziere şi a penalităţilor de nedeclarare, în valoare de 3.159.275 Lei (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 13099.1/04.03.2021);

Având în vedere prevederile Codului de Procedură Fiscală, art. 200, pentru menținerea valabilității eşalonării, Societatea are obligația să achite obligațiile fiscale exigibile la data comunicării deciziei de menținere a valabilității eşalonării, cu excepția celor care au făcut obiectul eşalonării a cărei valabilitate a fost menținută, în termen de 90 de zile de la data comunicării deciziei nr 42936/17.06.2022 (21.06.2022).

Conform fișei pe plătitor din data de 21.06.2021, totalul obligațiilor fiscale ale STPT erau la acea dată de 100.636.978 Lei, din care eşalonate și amânate la plată 63.447.172 Lei, diferența de 37.189.806 Lei trebuind achitată în termenul de 90 zile.

Pentru menținerea eşalonării, trebuiau achitate atât ratele din graficul de eşalonare în termenul maxim de 30 zile de la scadență, precum și obligațiile curente lunare pe perioada eşalonării.

De la data emiterii deciziilor de menținere, lipsa disponibilităților a făcut ca STPT să nu reușească achitarea obligațiilor curente și a ratei din graficul de eşalonare.

Având în vedere că Societatea a beneficiat de cele două mențineri a valabilității eşalonării simplificate, acordate prin Decizia 39505/24.06.2021 (Deciziile de menținere 51083/30.08.2021 și Decizia 41716/03.03.2022); pierdute ulterior, pentru a fi menținută eşalonarea obligațiilor și evitarea executării silite, STPT era obligată să achite următoarele:

- Rata 1 în valoare de 1.079.246 Lei din Decizia de menținere a eşalonării nr. 42839/09.06.2022, termen plată 15.07.2022, termen maxim 15.08.2022;
- Accesorii dobânzi și penalități la pierderea eşalonării în valoare de 2.258.378 Lei, termen plată 20.07.2022, termen maxim 19.08.2022;
- Obligații în valoare de 14.652.105 Lei, rezultate din Decizia nr 42936/17.06.2022 prin care se respinge cererea de menținere a valabilității eşalonării la plată
- Plata obligații curente neplătite la acea dată, în valoare totală de 19.200.077 lei;

Din păcate, STPT nu a fost în măsură să achite aceste obligații în termenele legale și nu a respectat nici eşalonările în vigoare, drept pentru care ANAF a emis deciziile de pierdere a eşalonărilor și pentru celelalte obligații, prin următoarele decizii:

- Decizia de constatare a pierderii valabilității eşalonării la plată a obligațiilor fiscale nr. 44005/06.09.2022 (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 9571/30.09.2016),
- Decizia de constatare a pierderii valabilității eşalonării la plată a obligațiilor fiscale nr. 44007/06.09.2022 (referitoare la Decizia de eşalonare nr. 13099.1/04.03.2021),

Astfel, obligațiile restante după pierderea acestor facilități se ridicau la peste 100 mil lei, imposibil a se plăti de către STPT imediat.

O altă cauză majoră a lipsei de disponibilități, ce a generat creșterea nivelului accesoriilor calculate de ANAF și imposibilitatea achitării obligațiilor datorate o reprezintă decalajul dintre momentul prestării serviciilor de către STPT și momentul recuperării contravalorii acestor servicii. Ilustrativ este faptul că, la nivelul sfârșitului lunii decembrie 2022, STPT mai avea încă de recuperat de la primării, pentru veniturile din serviciile de transport prestate în anii 2020 și 2021, suma de 46 mil lei.

În plus față de cele două cauze majore prezentate mai sus, conform cu cele prezentate în cadrul raportului administratorilor la 30.06.2022, raportul de audit financiar aferent Societății pentru anul 2021 a scos în evidență raporturile contractuale defavorabile dintre STPT și ADI SMTT. Opiniile diferite cu privire la interpretarea unor clauze ale contractului de delegare de către reprezentanții STPT, respectiv SMTT, au condus la recunoașterea spre decontare de către Asociația de Dezvoltare Intracomunitară doar în mod parțial a serviciilor prestate, creându-se astfel un blocaj semnificativ la nivelul lichidităților efective ale STPT.

Având în vedere că Societatea nu a reușit să recupereze pe cale amiabilă sume semnificative, aceasta a luat măsura chemării în judecată, atât a ADI SMTT pentru creanțele prestate în baza contractului de

delgare 1812/2020, cât și a Municipiului Timișoara pentru contravaloarea investiției nerecuperate, ambele acțiuni fiind pe rolul Tribunalului Timiș.

Toate aceste aspecte, coroborate cu creșteri ale prețurilor la combustibil și energie, ambele absolut necesare pentru asigurarea continuității activității de transport, au făcut dificilă gestionarea resurselor financiare ale Companiei, care s-a aflat în imposibilitatea respectării termenelor scadente pentru plata obligațiilor fiscale curente și ratelor din graficul de eşalonare a obligațiilor către ANAF, având drept consecință pierderea, de două ori în decursul anului 2022, a valabilității eşalonării obligațiilor fiscale și riscul de a fi executată silit.

În plus, lipsa disponibilităților a generat întârzieri la plata datoriilor către furnizori și la plata drepturilor salariale.

Dificultățile financiare ale Societății au constat în acumularea unor obligații fiscale importante, ce depășeau suma de 100 mil lei la data pierderii eşalonărilor pe care le avea societatea. Aceste obligații, din cauza nivelului lor foarte ridicat, au fost imposibil de a fi plătite din derularea operațiunilor curente ale STPT, astfel încât Compania să nu mai înregistreze restanțe, impunându-se un scadențar de plată al acestora pe o perioadă adecvată de timp.

În caz contrar, STPT ar fi ajuns într-o incapacitate de plată atât față de ANAF, cât și față de partenerii săi comerciali.

Având în vedere modificările legislative aduse OG6/2019 prin OUG 85/17.06.2022, privind posibilitatea restructurării obligațiilor fiscale scadente la data de 31 Decembrie 2021, Societatea a depus notificarea cu nr. 1923384/12.09.2022, pentru a beneficia de această facilitare.

4.2. Măsuri luate (anterior) de Societate pentru depășirea dificultății financiare

În vederea depășirii dificultăților financiare (prin creșterea veniturilor și eficientizarea costurilor) și încercării redresării Societății urmare a apariției dificultății financiare constând în imposibilitatea plății sumelor scadente către ANAF, conducerea a întreprins o serie de măsuri, așa cum reiese și de mai jos:

- Demersurile de eşalonare în condițiile Codului de Procedură fiscală a obligațiilor fiscale restante acumulate, în valoare de 73,8 mil lei, după cum sunt menționate în capitolul precedent
- STPT a solicitat și obținut în baza OUG 181/2020 eşalonarea obligațiilor fiscale acumulate, ca urmare a efectelor nefavorabile generate de pandemie, pe o perioadă de 12 luni, respectiv prin Decizia de menținere 51083/30.08.2021 au fost eşalonate obligații în cuantum de 6,9 mil Lei.
- În anul 2022, Consiliul de Administrație al STPT s-a implicat direct în renegocierea și modificarea contractului de delegare încheiat cu ADI SMTT, în vederea ajustării clauzelor defavorabile derulării activității operaționale aferente Societății.
- S-a demarat o analiză a gratuităților oferite de către STPT;
- S-a înaintat propunerea monitorizării consumurilor (motorină) realizate de către mijloacele de transport în comun, astfel încât consumul scriptic de carburant să corespundă cu cel real al acestuia;
- S-au supus analizei alternative pentru achiziția de carburant și energie electrică (printre cele mai importante costuri) la costuri cât mai reduse;
- A fost analizată eficacitatea și profitabilitatea serviciilor de transport cu bicicletele și trotinetele electrice, respectiv a serviciului de transport naval, ținându-se cont de faptul că întregul cost de

exploatare al acestor servicii se apropie de circa 10 mil Lei, acestea fiind finanțate în integralitate din subvenția obținută de la Municipiul Timișoara. Astfel, s-a aprobat înființarea unui traseu turistic naval nou și au fost actualizate tarifele de închiriere a mijloacelor de transport naval, având drept scop unic creșterea veniturilor Societății;

4.3. Cauze pentru care Societatea nu mai poate beneficia de eșalonarea la plată conform Codului de procedură fiscală

Cu titlu prealabil, considerând chiar că Societatea ar fi eligibilă pentru aplicarea Art. 186 alin (3^{^1}) și alin (4) din Codul de Procedură fiscală, în ipoteza unei eșalonări, Societatea de Transport Public Timișoara ar trebui să plătească penalități de întârziere de 0,5% pe lună la sumele eșalonate, conform Art. 185 alin (3).

După cum se poate constata din fluxurile de numerar previzionate pe perioada de restructurare, rezerva de cash disponibilă la sfârșitul perioadei, în condițiile în care se plătesc în cei șapte ani considerați 67% din suma principală de la sfârșitul anului 2021, este minimă raportat la nivelul operațiunilor derulate de către Societate, aceasta fiind menită să acopere eventualele variații negative ale previziunilor.

Așadar, dacă Societatea reușește să plătească 67% din principalul restant la 31 Decembrie 2021 pe parcursul a șapte ani de restructurare, fără alte accesorii suplimentare, și păstrându-și în același timp o rezervă minimă de numerar, în vederea asigurării unui confort în ceea ce privesc eventualele variații de nedorit ale previziunilor, **este evident că nu este în măsură să plătească 100% obligațiile bugetare restante la 31 Decembrie 2021, la care se adaugă accesorii de 0,5% pe an, într-o perioadă maximă de 5 ani de eșalonare.**

În plus față de cele de mai sus, trebuie menționat faptul că în ipoteza restructurării în baza OG6/2019, Societatea va beneficia de o perioadă de grație în primul an al restructurării, ceea ce reprezintă un factor esențial în gestionarea rezervelor de cash.

Pentru a avea o imagine mai clară asupra unei eșalonări ipotetice în baza Codului de Procedură Fiscală, prezentăm mai jos simularea impactului pe Contul de profit și pierderi, precum și pe Fluxurile de numerar a acestui scenariu.

- mii Lei -

VENITURI ȘI CHELTUIELI	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
<i>Rata de evoluție a serviciilor prestate</i>	46,9%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,0%
Cifra de afaceri (net)	142.957	157.880	156.454	163.250	170.382	177.869	185.730	193.985	202.656
Total cheltuieli operationale	-146.492	-153.522	-152.386	-158.986	-165.930	-173.238	-180.730	-188.727	-197.252
EBITDA	-3.535	4.359	4.068	4.265	4.452	4.631	5.000	5.258	5.404
% EBITDA	n/a	2,8%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,7%	2,7%	2,7%
Rezultat din exploatare	-10.758	1.756	1.465	6.543	2.809	2.996	3.383	3.691	3.837
Rezultat din activitatea financiară	-629	-7.416	-4.657	-3.114	-1.982	-849	-142	0	0
Profit brut	-11.387	-5.660	-3.192	3.429	827	2.146	3.242	3.691	3.837
Impozit pe profit	-1.384	0	0	-549	-132	-343	-519	-591	-614
Profit net	-12.772	-5.660	-3.192	2.881	695	1.803	2.723	3.101	3.223
% Profit Net	n/a	n/a	n/a	1,8%	0,4%	1,0%	1,5%	1,6%	1,6%

- mii Lei -

Situația Fluxurilor de Numerar	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
Rezultatul net	-12.772	-5.660	-3.192	2.881	695	1.803	2.723	3.101	3.223
Cash Flow înainte de variația activelor circulante	-3.535	4.359	4.068	4.265	4.452	4.631	5.000	5.258	5.404
Plati ANAF - Esalonare 5 ani CPF	0	-4.276	-11.634	-15.512	-15.512	-15.512	-15.512	-3.878	0
Flux de numerar net după variația capitalului de lucru	12.798	-35.553	8.647	-11.136	-7.096	-8.066	3.600	6.878	1.628
Flux de numerar din activitatea operațională	10.772	-42.969	3.990	-14.799	-9.210	-9.259	2.940	6.865	1.615
Flux de numerar din activitatea de investiții	-4.437	-1.000	0	6.893	0	-1.000	0	0	0
Flux de numerar din activitatea de finantare	-6.016	22.810	-19.880	-4.563	0	0	0	0	0
Numerar la începutul perioadei	500	819	-20.340	-36.230	-48.698	-57.908	-68.167	-65.227	-58.362
Flux de numerar net în perioadă	319	-21.159	-15.890	-12.468	-9.210	-10.259	2.940	6.865	1.615
Numerar la sfârșitul perioadei	819	-20.340	-36.230	-48.698	-57.908	-68.167	-65.227	-58.362	-56.747

Plățile către DGMAC evidențiate în tabelul de mai sus reprezintă doar ratele eşalonării în baza Codului de Procedură Fiscală, obligațiile curente fiind incluse în fluxurile de numerar din activitatea operațională.

Chiar dacă, teroretic, Societatea ar putea rămâne pe un nivel de profitabilitate (deși mai scăzut), dobânzile plătite suplimentar în cazul eşalonării în baza Codului de procedură fiscală conduc la obligații suplimentare ce fac imposibilă funcționarea în continuare a Societății, nefiind posibilă acoperirea deficitului de numerar.

După cum se poate constata foarte clar, fluxurile de numerar generate pe perioada previzionată nu pot susține o eventuală eşalonare în baza Codului de Procedură Fiscală, societatea neavând capacitatea financiară de plată pentru aceasta.

Lipsa capacității financiare de plată se constată și din pierderile successive ale eşalonărilor de care a beneficiat societatea, pe parcursul anilor 2016-2022 (după cum este detaliat în capitolul referitor la amploarea dificultății financiare), imposibilitatea onorării lor conform graficelor de plată asumate și acumulării de obligații suplimentare în această perioadă.

Existența capacității financiare de plată pe perioada eşalonării reprezintă o condiție impusă de lege pentru acordarea unei eşalonări la plată potrivit art. 186 alin. (1) lit. a) C. pr. fisc.; este evident că o cerere în acest sens, în contextul în care fluxurile de numerar viitoare nu ar susține o eşalonare în baza Codului de Procedură Fiscală, ar fi un demers inutil.

În concluzie, **motivul pentru care Societatea de Transport Public Timișoara S.A. (STPT) nu poate beneficia de eşalonarea la plată a obligațiilor fiscale este lipsa capacității financiare de plată pe perioada de eşalonare la plată**, care reprezintă condiție de acordare/menținere a eşalonării în sensul art. 186 alin. (1) lit a) C. pr. fisc.

În plus, pentru STPT nu mai puteau fi incidente prevederile art. 200 alin. (1) C. pr. fisc. potrivit cărora debitorul fiscal are dreptul de a solicita menținerea valabilității unei eşalonări pierdute „de două ori într-un an calendaristic sau fracție de an calendaristic”.

În cazul de față, STPT Timișoara a beneficiat de eşalonări în baza Codului de Procedură Fiscală, pierzându-le de două ori, după cum a fost prezentat în capitolul precedent; astfel STPT nu mai era eligibilă pentru a depune o nouă cerere, pe de o parte și nu mai avea capacitate financiară de plată, pe de altă parte, obligațiile financiare acumulate către ANAF ridicându-se la peste 100 mil lei.

Detalierea Contului de Profit și Pierderi și a Fluxurilor de Numerar nete în scenariul eşalonării în baza Codului de Procedură fiscală este prezentată în **Anexa A5**.

5. Măsuri specifice restructurării

Perioada de executare a Planului de Restructurare este de 7 ani de la data deciziei aprobării restructurării obligațiilor bugetare, în conformitate cu Art.6 alin 2) din OG6/2019, cu posibilitatea de prelungire a perioadei de aplicare în condițiile legii.

Perioada de restructurare oferă posibilitatea Debitoarei de a-și gestiona într-o manieră eficientă fluxurile de numerar viitoare, în vederea respectării programului de plăți prevăzut de prezentul Plan.

5.1. Măsuri de optimizare a activității societății

STPT este condusă de un Consiliu de Administrație provizoriu, potrivit dispozițiilor OUG 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice. Consiliul de Administrație provizoriu a fost numit prin Hotărârea AGA nr. 21/22.09.2022. Consiliul de Administrație al Societății se întrunește o dată pe lună, întocmai cum prevăd dispozițiile legale ale OUG 109/2011 și adoptă o serie de hotărâri în cadrul activității curente derulate de către Companie.

Actuala conducere a STPT este capabilă să elaboreze și să aplice o strategie viabilă și sustenabilă pentru evoluția firmei, atât pe termen mediu, cât și lung.

Cifra de afaceri a Societății provine din veniturile din transportul public de persoane (subvenționate de către autoritățile locale).

Managementul Societății are în vedere pe următorii ani în care se va realiza restructurarea Companiei, următoarele obiective:

- Introducerea unui sistem informatic de tip ERP la nivelul societății. Acest sistem informatic la nivelul întregii societăți va avea pe langa efectul de reducere a orelor de munca la nivelul societății și următoarele principale beneficii:
 - sistem de Contabilitate și gestiune integrat
 - urmărirea în timp util a consumurilor, reparațiilor, a orelor de munca și eficientizarea acestora
 - o valoare în timp real a costurilor/km pentru fiecare mijloc de transport
 - evidența costurilor pentru fiecare mijloc de transport
 - evidența costurilor pentru service-ul fiecărui segment de infrastructură
 - Raportări pentru management în timp real
 - Reducerea numărului de personal administrativ necesar
- Reorganizarea departamentului de marketing, astfel încât acesta să devină generator de venituri prin atragerea de noi parteneri de afaceri și clienți pentru transportul de persoane. Astfel, se va realiza creșterea veniturilor din servicii de publicitate, având în vedere vadul comercial aferent stațiilor mijloacelor de transport în comun sau cel aferent spațiilor publicitare din interiorul mijloacelor de transport;
- Deschiderea stației de inspecție tehnică periodică a autovehiculelor (ITP) a STPT către alte societăți publice ce dețin un parc auto considerabil, sau către alte societăți private cu parcuri auto considerabile;
- Monitorizarea consumurilor (motorină) realizate de către mijloacele de transport în comun, astfel încât consumul scriptic de carburant să corespundă cu cel real al acestuia; astfel, se va implementa un sistem de monitorizare online a consumului de combustibil corelat cu un sistem

GPS care pe lângă eradicarea furtului de combustibili va putea stabili informații de eficientizare a consumurilor;

- Creșterea încasărilor din bilete de călătorie prin introducerea unui nou sistem de E-ticketing care va fi achiziționat de PT printr-un program BERD (în prezent este nerealist a se asuma un calendar de proiect și costurile necesare pe această măsură);
- Dezvoltarea serviciului de iluminat public de la stadiul de Service cum este în prezent, la stadiul de lucrări de execuție iluminat public atât în Timișoara cât și în alte localități (STPT posedă echipamente și personalul calificat pentru aceste lucrări). În prezent este nerealist a se asuma un calendar de proiect și costurile necesare pe această măsură;
- Dezvoltarea serviciului de Infrastructură de la stadiul de Service Infrastructura transport tramvai și troleibuz la stadiul de execuție infrastructura (STPT posedă echipamente și personalul calificat pentru aceste lucrări). În prezent este nerealist a se asuma un calendar de proiect și costurile necesare pe această măsură;
- Punerea în aplicare a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, în conformitate cu legislația în vigoare, Regulamentul CE 1370/2007 și legea 92/2007 pentru activitatea de transport delegată;
- Instituirea unor proceduri de guvernare și control la nivelul administrării Societății.

5.2. Măsurile de restructurare de personal

Societatea are în vedere implementarea următoarelor măsuri organizatorice și de personal pentru redresarea pe termen scurt și mediu a situației financiare:

- folosirea eficientă a personalului existent;
- optimizarea fluxurilor informaționale.

Astfel, la societatea STPT urmează să se implementeze o restructurare a personalului, ce are trei componente :

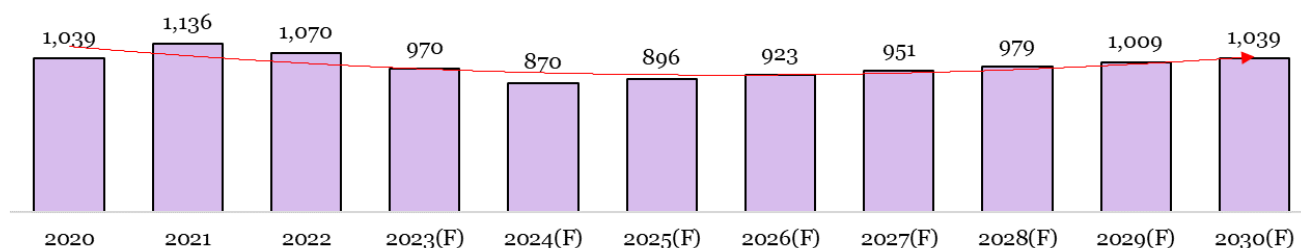
1. Restructurarea datorată implementării unui sistem ERP care va digitaliza STPT, reducând substanțial orele de muncă a personalului TESA la nivelul Societății și, implicit, va conduce la scăderea personalului cu 60 de persoane;
2. Restructurarea prin comasarea unor posturi și atribuții la nivel de Societate, care vor avea ca efect reducerea personalului cu 20 de persoane;
3. Angajarea a 150 de salariați personal de bord pentru vehiculele de transport.

Selecția persoanelor noi angajate se va face pe baza experienței profesionale relevante.

La 31.12.2021, STPT avea o structură de personal compusă din 1.136 angajați, iar la sfârșitul anului 2022 1.070 angajați.

Societatea își va ajusta pe durata Planului de restructurare nivelul cheltuielilor cu personalul, astfel încât să asigure o corelare a dimensiunii acestei categorii de cheltuială, cu nivelul cel mai probabil de realizare al cifrei de afaceri.

Numar mediu de personal



În funcție de necesitățile Companiei, pe durata executării Planului de Restructurare, conducerea STPT poate lua măsura angajării sau disponibilizării de personal, prin restructurarea unor posturi, conform reglementărilor în vigoare la data aplicării măsurii.

Aceste măsuri vor fi menționate în rapoartele de monitorizare, conform Art.7 alin 1) din OG6/2019.

5.3. Stingerea parțială a obligațiilor bugetare principale prin darea în plată a unor bunuri imobile ale Debitorului

Societatea intenționează, în concordanță cu prevederile Art 4 (2) c) din OUG 6/2019, stingerea parțială a obligațiilor bugetare principale prin darea în plată a imobilelor amplasate în Timișoara, Intrarea Doinei nr. 2, Timișoara, Jud. Timiș. Aceste imobile nu contribuie în prezent la activitatea de bază a Societății și există intenția de preluare a acestora de către autoritățile locale.

Aceste imobile constau din:

- Clădire administrativă cu regim de înălțime P+1 Etaj - nr. inv 10054;
- Centrul de vânzare bilete și abonamente cu regim de înălțime P+1 Etaj – nr. inv 10055;
- Platformă parcare – nr. inv. 12345.

5.4. Măsuri de investiții necesare

Societatea își propune în perioada de restructurare investițiile obligatoriu de realizat pentru implementarea măsurilor de optimizare indicate mai sus.

Programul investițional al STPT pe perioada de 7 ani de restructurare se ridică la suma de aproximativ **2 mil Lei**, și va consta în principal din următoarele componente:

- Realizarea sistemului de Monitorizare care să prevină consumul excesiv de combustibil mijloace de transport (valoare investiție aprox. 50.000 euro în anul 2023, care va fi remodelizat la aceeași valoare în anul 2027). Deși sunt suspiciuni rezonabile privind potențiale furturi de combustibil, este dificil totuși a estima amploarea acestora și a le determina impactul în cheltuieli. Chiar dacă, la modul teoretic, aceste furturi nu ar exista, acest sistem ar fi oricum un instrument valoros de prevenție.
- Dezvoltare Sistem ERP (valoare investiție aprox. 150.000 euro în anul 2023, care va fi remodelizat la aceeași valoare în anul 2027). Impactul introducerii ERP determină beneficiile rezultate ca urmare a modificărilor în structura și numărul de personal angajat.

Programul de plată a investițiilor va fi efectuat după cum urmează:

- mii lei -								
CAPEX	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2029
Concesiuni, brevete, licențe	750				750			
ACTIVE INTANGIBILE	750	0	0	0	750	0	0	0
Terenuri								
Construcții								
Instalații tehnice și mașini	250				250			
Mobilier, birotică, altele								
Avansuri pentru imobilizări								
ACTIVE TANGIBILE	250	0	0	0	250	0	0	0
TOTAL ACTIVE FIXE	1,000	0	0	0	1,000	0	0	0

5.5. Implementarea măsurilor în bugetul previzionat pe următoarea perioadă

Pentru măsurile prezentate în subcapitolele de mai sus, prezentăm în ceea ce urmează un calendar pentru implementarea acestora.

• Măsuri de optimizare a activității societății

Termenele de implementare ale măsurilor de optimizare a modelului de afaceri vor fi următoarele:

- Introducerea unui sistem informatic de tip ERP la nivelul Societății - **în șase luni de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare;**
- Implementarea de servicii de publicitate, în interiorul mijloacelor de transport - **în șase luni de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare;**
- Deschiderea stației de inspecție tehnică periodică a autovehiculelor (ITP) a STPT către alte societăți – **într-un an de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare;**
- Implementarea unui sistem de monitorizare online a consumului de combustibil corelat cu un sistem GPS - **în trei luni de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare;**
- Punerea în aplicare a Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local, în conformitate cu legislația în vigoare, Regulamentul CE 1370/2007 și legea 92/2007 pentru activitatea de transport delegată - **în doi ani de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare;**
- Instituirea unor proceduri de guvernare și control la nivelul administrării Societății – **într-un an de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare.**

La fiecare **3 luni de la data deciziei aprobării restructurării obligațiilor bugetare, în conformitate cu Art.6 alin 2) din OG6/2019**, Societatea va prezenta în rapoartele de monitorizare, conform Art.7 alin 1) din OG6/2019, situația măsurilor luate privind **măsurile de optimizare a activității Societății.**

• Politica de personal

Termenele de implementare ale măsurilor de restructurare de personal vor fi următoarele:

- ✓ Restructurarea datorată implementării unui sistem ERP care va digitaliza STPT, reducând substanțial orele de muncă a personalului TESA la nivelul Societății și scăderea personalului cu 60 de persoane – **în șase luni de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare;**

- ✓ Restructurarea prin comasarea unor posturi și atribuții la nivel de Societate și reducerea personalului cu 20 de persoane – **într-un an de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare;**
- ✓ Angajarea a 150 de salariați personal de bord pentru vehiculele de transport, după cum urmează:
 - **În primul an de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare, 50 de angajați;**
 - **În al doilea an de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare, 50 de angajați;**
 - **În al treilea an de la aprobarea de către ANAF a Planului de Restructurare, 50 de angajați.**

La fiecare **3 luni de la data deciziei aprobării restructurării obligațiilor bugetare, în conformitate cu Art.6 alin 2) din OG6/2019**, Societatea va prezenta în rapoartele de monitorizare, conform Art.7 alin 1) din OG6/2019, situația măsurilor luate privind **personalul Societății**.

- ***Stingerea parțială a obligațiilor bugetare principale prin darea în plată a unor bunuri imobile ale debitorului***

Termenul de implementare a acestei măsuri este de **un an de la data aprobării Planului de restructurare** de către ANAF, în concordanță cu Art. 4 (10) din OG6/2019.

- ***Măsuri de investiții necesare***

Investițiile prevăzute de către managementul Societății în perioada de restructurare, în valoare totală echivalentă de **2 mil Lei** – 1 mil lei în primul an de restructurare și 1 mil lei în anul al patrulea de restructurare.

Stadiul realizării acestor investiții, va fi **prezentat în rapoartele de monitorizare, conform Art.7 alin 1) din OG6/2019**.

5.6. Prezentarea bugetului de venituri și cheltuieli pe perioada Planului de Restructurare

În tabelul de mai jos este prezentată evoluția principalelor elemente ale contului de profit și pierdere în perioada de restructurare, ca urmare a măsurilor de restructurare propuse.

Evoluția prezentată are la bază previziunile Managementului Companiei referitoare la performanța financiară a acesteia, influențată atât de factori externi (ex. evoluția pieței, a forței de muncă) cât și de cei interni (ex. Semnarea de contracte noi, prin creșterea eficienței activității derulate de către departamentul de Marketing, lărgirea teritorială prin acoperirea de noi zone de transport călători, eficientizarea gamei de servicii vândute etc).

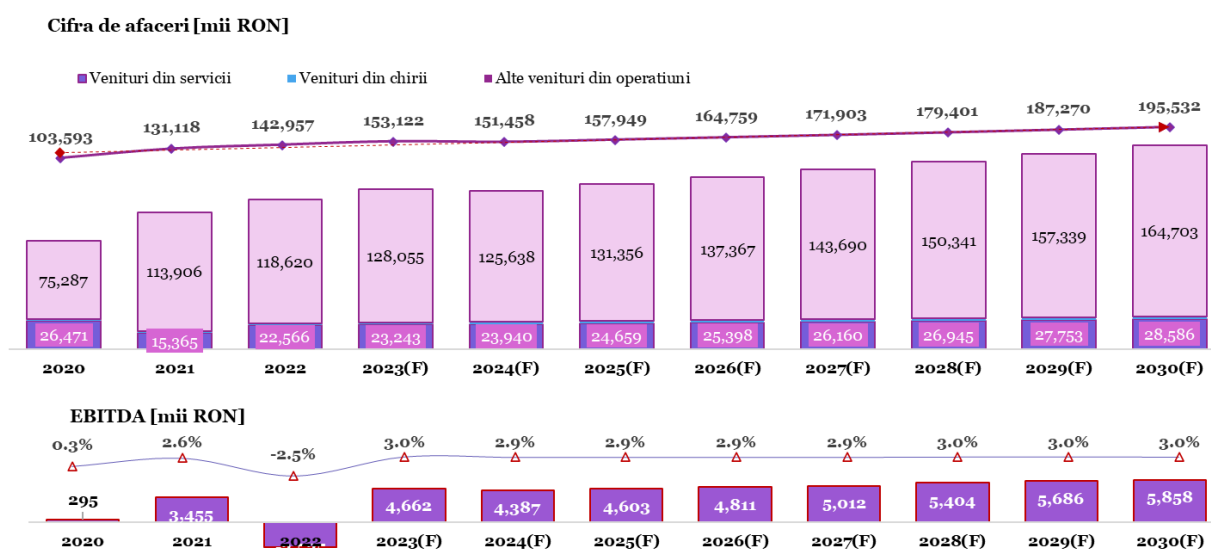
- mii Lei -

Indicatori CONTUL DE PROFIT ȘI PIERDERE	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Cifra de afaceri	131,118	142,957	153,122	151,458	157,949	164,759	171,903	179,401	187,270	195,532
Venituri din exploatare	131,118	142,957	153,122	151,458	157,949	164,759	171,903	179,401	187,270	195,532
Cheltuieli de exploatare	(127,663)	(146,492)	(148,459)	(147,071)	(153,346)	(159,947)	(166,891)	(173,997)	(181,584)	(189,674)
Rezultat din exploatare	-452	-10,758	2,060	1,784	6,882	3,167	3,376	3,787	4,120	4,292
Randamentul exploatarei	0%	-8%	1%	1%	4%	2%	2%	2%	2%	2%
EBITDA	3,455	-3,535	4,662	4,387	4,603	4,811	5,012	5,404	5,686	5,858
Structura de exploatare	974	1,025	970	971	971	971	971	970	970	970
	lei	lei	lei	lei	lei	lei	lei	lei	lei	lei
	cheltuieli la	cheltuieli la	cheltuieli la	la 1,000 lei	cheltuieli la	cheltuieli la	cheltuieli la	cheltuieli la	cheltuieli la	cheltuieli la
	1,000 lei	1,000 lei	1,000 lei	venit	1,000 lei	1,000 lei	1,000 lei	1,000 lei	1,000 lei	1,000 lei
Venituri totale	130,917	143,011	153,163	151,499	162,872	164,759	171,903	179,401	187,271	195,532
Cheltuieli totale	-127,676	-149,861	-148,699	-145,497	-151,315	-156,869	-163,758	-170,797	-178,286	-186,327
Impozit pe profit	-1,042	-1,384	0	-220	-1,101	-507	-540	-606	-659	-687
Alte impozite	-3,876	-4,537	-4,583	-4,629	-4,675	-4,722	-4,769	-4,817	-4,865	-4,913
Rezultatul net al exercițiului	-1,678	-12,772	-119	1,154	5,781	2,661	2,836	3,182	3,461	3,605

Cifra de afaceri prevăzută în Planul de Restructurare

Având în vedere faptul că prezentul Plan propune în esență continuarea activității Debitoarei pe o perioadă de **7 ani** de la confirmarea acestuia, principala sursă de venituri o constituie încasările din prestarea serviciilor publice de transport persoane (inclusiv subvențiile din exploatare, născute din contractul de delegare încheiat între STPT și ADI SMTT).

Rata de evoluție a vânzărilor pe perioada de previziune a fost considerată în mod prudential.



Cheltuieli operaționale prevăzute în Planul de restructurare

Cele mai importante elemente de cheltuială sunt cheltuielile cu personalul angajat, carburanții, energia, cheltuielile cu, consumabilele și taxele locale.

În decursul anilor 2020 – 2022, ponderea cheltuielilor principale anterior menționate a reprezentat circa 89-94% din totalul cifrei de afaceri; pe perioada de previziune am considerat o medie de aproximativ 82-83%, având în vedere creșterea estimată a veniturilor STPT, în strânsă legătură cu eficientizarea costurilor operaționale.

Cheltuielile principale	2021	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
% Cheltuieli cu combustibilii	-8%	-12%	-13%	-14%	-14%	-14%	-13%	-13%	-13%	-13%
% Cheltuieli cu utilitățile	-10%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-8%
% Cheltuieli cu consumabilele	-7%	-7%	-9%	-9%	-9%	-9%	-9%	-8%	-8%	-8%
% Cheltuieli cu taxe locale	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%	-3%
% Cheltuieli salarii și contribuții	-60%	-60%	-49%	-46%	-47%	-48%	-49%	-49%	-50%	-51%
Total % principale în cifra de afaceri	-89%	-92%	-82%	-81%	-82%	-82%	-82%	-83%	-83%	-83%

Salariile, au reprezentat în istoric în jur de 60-70% din cifra de afaceri. Pe perioada de previziune am considerat nivelul acestora ca rămânând aproximativ între 49% - 51% din cifra de afaceri previzionată, estimând în același timp și creșteri la nivel salarial, având în vedere aspectele legate de creșterile de salariu minim pe economie și inflație.

Cheltuielile cu combustibilul au reprezentat în jur de 8-12% din totalul cifrei de afaceri în ultimii ani; pe perioada de previziune am considerat la 13% media acestora, având în vedere tendința de creștere a prețurilor carburanților, la nivel global, pe fondul instabilității geo-politice și macroeconomice.

Utilitățile au reprezentat istoric circa 5-10% din totalul cifrei de afaceri. Pentru perioada de proiecții am considerat că nivelul acestora se va stabiliza la aproximativ 9% din acest indicator.

Consumabilele au reprezentat istoric circa 7-8% din totalul cifrei de afaceri. Pentru perioada de proiecții am considerat că nivelul acestora se va stabiliza la aproximativ 9% din acest indicator.

Nivelul cheltuielilor cu taxele locale a fost considerat pe perioada de previziune la aproximativ 3% din cifra de afaceri, ținând cont de evoluția sa istorică de-a lungul perioadei 2020 – 2022.

Pentru celelalte elemente de cheltuieli, s-au păstrat ponderile relative la veniturile operaționale aferente Societății, pe întreaga perioadă de previziune.

- mii Lei -

VENITURI ȘI CHELTUIELI	2021	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
<i>Rata de evoluție a serviciilor prestate</i>	<i>26.6%</i>	<i>46.9%</i>	<i>3.0%</i>	<i>3.0%</i>	<i>3.0%</i>	<i>3.0%</i>	<i>3.0%</i>	<i>3.0%</i>	<i>3.0%</i>	<i>3.0%</i>
Cifra de afaceri (net)	131,118	142,957	153,122	151,458	157,949	164,759	171,903	179,401	187,270	195,532
Alte venituri operaționale	692	786	0	0	0	0	0	0	0	0
Cheltuieli consumabile	-9,122	-10,347	-13,143	-13,537	-13,943	-14,361	-14,792	-15,236	-15,693	-16,164
Cheltuieli combustibil	-11,119	-17,075	-20,578	-21,196	-21,832	-22,487	-23,161	-23,856	-24,572	-25,309
Cheltuieli utilități	-13,277	-13,221	-13,493	-13,898	-14,315	-14,744	-15,187	-15,642	-16,112	-16,595
Cheltuieli mentenanță	-1,686	-1,763	-4,262	-4,389	-4,521	-4,657	-4,796	-4,940	-5,089	-5,241
Cheltuieli chirii	-8	-8	-8	-8	-8	-9	-9	-9	-9	-10
Cheltuieli asigurări	-860	-1,082	-1,145	-1,179	-1,215	-1,251	-1,289	-1,327	-1,367	-1,408
Cheltuieli cu colaboratorii	-166	-127	-132	-136	-140	-144	-149	-153	-158	-163
Cheltuieli protocol și publicitate	-154	-166	-186	-191	-197	-203	-209	-215	-222	-228
Cheltuieli externe	-1,613	-1,253	-3,237	-3,334	-3,434	-3,537	-3,643	-3,752	-3,865	-3,981
Cheltuieli de transport și deplasare	-26	-55	-59	-61	-62	-64	-66	-68	-70	-72
Cheltuieli postale	-500	-520	-549	-566	-583	-600	-618	-637	-656	-676
Cheltuieli bancare	-323	-421	-453	-466	-480	-495	-510	-525	-541	-557
Cheltuieli taxe locale	-3,876	-4,537	-4,583	-4,629	-4,675	-4,722	-4,769	-4,817	-4,865	-4,913
Cheltuieli salarii și contribuții	-79,212	-86,281	-74,401	-70,067	-74,334	-78,861	-83,664	-88,759	-94,165	-99,899
Alte cheltuieli operaționale	-6,413	-10,423	-12,231	-13,413	-13,607	-13,812	-14,029	-14,059	-14,202	-14,458
Total cheltuieli operaționale	-127,663	-146,492	-148,459	-147,071	-153,346	-159,947	-166,891	-173,997	-181,584	-189,674
EBITDA	3,455	-3,535	4,662	4,387	4,603	4,811	5,012	5,404	5,686	5,858
% EBITDA	2.6%	n/a	3.0%	2.9%	2.9%	2.9%	2.9%	3.0%	3.0%	3.0%

Bilanțul previzionat al STPT pe perioada de restructurare

În bilanțul previzionat al Debitoarei pe perioada de restructurare financiară s-a pornit de la premisa prudentă că elementele de active curente din bilanț vor fi ajustate în ritmul de creștere al cifrei de afaceri a Societății, în timp ce elementele ce compun totalul activelor fixe vor rămâne în aceeași structură, ajustată cu amortizarea și investițiile în mijloace fixe.

- mii Lei -

Situația ACTIVULUI PATRIMONIAL	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Imobilizări necorporale	29	1	572	393	214	35	635	485	335	185
Imobilizări corporale, din care	24,988	26,018	23,803	21,339	16,831	15,366	14,130	12,664	11,247	9,831
Terenuri și construcții	20,606	21,564	19,657	17,750	13,800	11,892	9,985	8,078	6,170	4,263
Instalații tehnice și mașini	3,114	3,666	3,427	2,939	2,450	2,962	3,702	4,193	4,684	5,174
Alte instalații, utilaje și mobilier	464	337	268	199	130	61	-8	-58	-58	-58
Active biologice	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avansuri și imobilizări corporale în curs de execuție	804	451	451	451	451	451	451	451	451	451
Imobilizări financiare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL Active imobilizate	25,017	26,019	24,375	21,731	17,045	15,401	14,765	13,149	11,582	10,015
Stocuri	3,159	3,744	3,708	3,660	3,815	3,984	4,162	4,345	4,540	4,748
Creanțe	849	1,514	1,259	1,245	1,298	1,354	1,413	1,475	1,539	1,607
Subvenții de primit	63,683	73,602	62,927	33,196	34,619	32,500	32,026	30,965	27,193	27,857
Avansuri și alte active	11,692	854	766	757	790	824	860	897	936	978
Casa și conturi la bănci	500	819	1,380	1,546	1,623	2,351	1,561	2,224	2,918	4,099
ACTIVE CURENTE - TOTAL	79,883	80,533	70,040	40,405	42,145	41,013	40,021	39,905	37,126	39,289
Cheltuieli în avans	8,589	418	422	427	431	435	440	444	448	453
TOTAL Activ patrimonial	113,489	106,970	94,837	62,563	59,621	56,850	55,226	53,498	49,157	49,757

În perioada Planului de Restructurare sunt prevăzute investiții în mijloace fixe în cuantum de aproximativ **2 milioane Lei** (pentru detalii suplimentare, a se consulta secțiunile anterioare din prezentul Raport). Orice altă investiție suplimentară va fi făcută prin atragere de noi fonduri.

În ceea ce privește activele circulante, dezideratul Societății de Transport Public Timișoara este de a-și îmbunătăți semnificativ managementul capitalului de lucru, astfel încât să se genereze suficient cash pentru rambursarea obligațiilor către creditori, în special ANAF, dar și pentru a susține rambursările prevăzute către alți creditori.

Elementele de stoc ale Societății vor varia în funcție de cifra de afaceri. În perioada 2020-2022, numărul de zile de stocare anual a fost între 9-10 zile. Pe perioada de previziune, a fost considerat un număr mediu de zile de stocare de 10 zile.

Clienții în sold la 31.12.2022 au valoare de **1,51 milioane RON**. Durata anuală de încasare a acestor creanțe în perioada 2020-2022 a fost între 2 și 71 zile. Pe perioada de previziune am considerat durata medie de încasare a clienților de 3 de zile (nivelul anului 2022).

Subvențiile de primit aflate în sold la 31.12.2022 au valoare de **73,6 milioane RON**. Durata anuală de încasare a acestor creanțe în perioada 2020-2022 a fost între 47 și 188 de zile. Pe perioada de previziune am considerat că durata medie de încasare a subvențiilor se va diminua progresiv, ajungând la aproximativ 52 de zile în ultimul an de estimare.

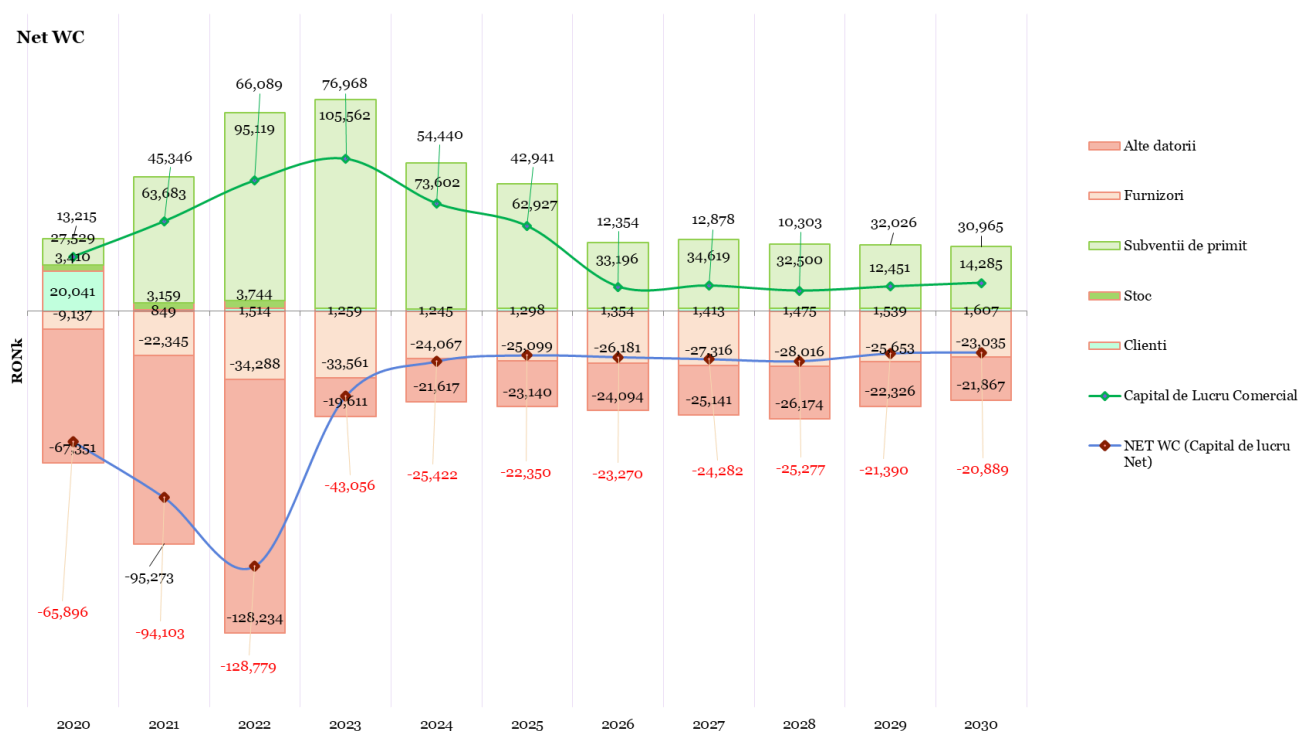
- mii Lei -

Situația PASIVULUI PATRIMONIAL	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Datorii: Sume care trebuie plătite într-o perioadă de până la un an, din care:	127,803	167,623	81,043	53,867	51,787	52,997	55,180	56,913	50,703	47,625
Sume datorate instituțiilor de credit (TS)	7,360	1,398	24,211	4,563	0	0	0	0	0	0
Avansuri încasate în contul comenzilor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Datorii comerciale - furnizori	22,345	34,288	33,561	24,067	25,099	26,181	27,316	28,016	25,656	23,035
Sume datorate entităților afiliate	1,127	979	938	897	825	0	0	0	0	0
Alte datorii, inclusiv datoriile fiscale și datoriile privind asigurările sociale	96,971	130,957	22,334	24,340	25,863	26,817	27,864	28,897	25,049	24,590
Sume în curs de clarificare	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Datorii: Sume care trebuie plătite într-o perioadă mai mare de un an	288	234	74,801	68,549	61,906	55,264	48,621	41,978	40,317	40,317
Sume datorate instituțiilor de credit (TL)	288	234	232	0	0	0	0	0	0	0
Alte datorii, inclusiv datoriile fiscale și datoriile privind asigurările sociale (TL)	0	0	74,569	68,549	61,906	55,264	48,621	41,978	40,317	40,317
Datorii totale	128,091	167,857	155,844	122,416	113,693	108,261	103,801	98,891	91,020	87,943
Capitaluri, din care:	-14,602	-60,888	-61,007	-59,853	-54,072	-51,411	-48,575	-45,393	-41,932	-38,327
Capital subscris vărsat	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178
Rezerve din reevaluare	6,436	6,092	6,092	6,092	6,092	6,092	6,092	6,092	6,092	6,092
Alte rezerve	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
Prime de fuziune	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Profitul sau pierderea reportată	-20,137	-54,986	-67,758	-67,877	-66,723	-60,942	-58,281	-55,445	-52,263	-48,803
Profitul sau pierderea exercițiului financiar	-1,678	-12,772	-119	1,154	5,781	2,661	2,836	3,182	3,461	3,605
TOTAL Pasiv patrimonial	113,489	106,969	94,838	62,563	59,621	56,850	55,227	53,498	49,088	49,615

În anul 2023, anterior depunerii solicitării de restructurare, Societatea urmează să contracteze un credit bancar, rambursabil în 20 luni, prin care să stingă obligațiile curente acumulate către ANAF după data de 31.12.2021, precum și avansul de 10% necesar amânării la plată, în vederea ștergerii, a unui procent de 31% din obligațiile bugetare principale.

Furnizorii în sold reprezintă în majoritate datorii la furnizorii de utilități și carburanți și au o durată de plată, pe perioada 2020 - 2022, între 32 și 88 de zile. Pentru a păstra buna relație cu furnizorii, Societatea își propune să scadă numărul de zile de plată a acestora de la 88 în 2022, la 43 de zile în ultimul an de restructurare.

Acest efort de plată al furnizorilor va fi făcut fără să afecteze capacitatea de generare a veniturilor Societății și fără a prejudicia plățile propuse a fi făcute către Bugetul general consolidat.



În contextul reușitei schimbărilor la nivelul managementului capitalului de lucru după cum este menționat mai sus și a implementării măsurilor de restructurare propuse, lichiditatea curentă și imediată ale Societății se vor îmbunătăți considerabil pe perioada de previziune.

În ceea ce privește indicatorul de solvabilitate, acesta va scădea ca urmare a scăderii activelor (prin limitarea cheltuielilor de investiții și prin recuperarea subvențiilor de către societate).

INDICATORI FINANCIARI	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Lichiditatea curentă	0.63	0.48	0.86	0.75	0.81	0.77	0.73	0.70	0.73	0.82
Lichiditatea imediată	0.60	0.46	0.82	0.68	0.74	0.70	0.65	0.62	0.64	0.73

INDICATORI FINANCIARI	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Solvabilitatea generală	0.89	0.64	0.61	0.51	0.52	0.53	0.53	0.54	0.54	0.57

Obligațiile fiscale ale Societății ce se califică a fi restructurate pe baza OG 6/2019 vor fi propuse spre eşalonare conform detalierei din capitolul corespunzător din acest Raport. Astfel, a fost considerată rambursarea sumei de **41,52 mil Lei**, reprezentând 67% din total obligații principale datorate, pe perioada maximă de 7 ani de restructurare financiară, în concordanță cu prevederile OG 6/2019.

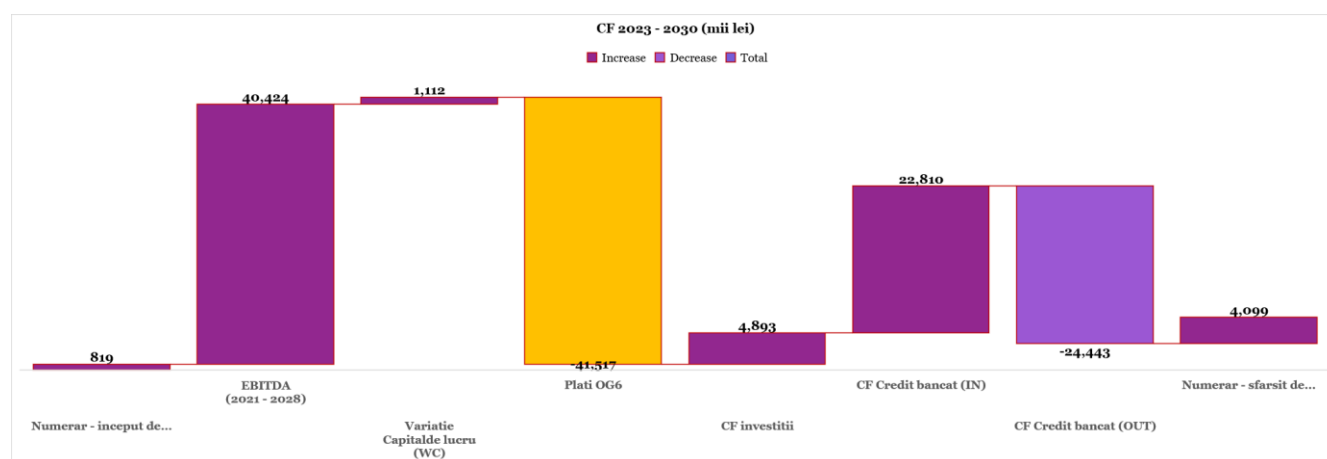
Obligațiile curente, acumulate ulterior datei de 31 Decembrie 2021, vor fi fost achitate la data depunerii prezentului Raport.

În ceea ce privește datoriile bancare, am considerat că se vor rambursa conform graficelor de plată existente.

5.7. Prezentarea previziunilor privind fluxurile de numerar

În tabelul de mai jos sunt sumarizate principalele fluxuri de numerar generate pe durata Planului.

- mii Lei -										
Indicatori Flux de Numerar	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Rezultatul net	-1,678	-12,772	-119	1,154	5,781	2,661	2,836	3,182	3,461	3,605
Cash Flow înainte de variația activelor circulante	2,115	-3,535	4,662	4,387	4,603	4,811	5,012	5,404	5,686	5,858
Variație active circulante	-4,425	14,307	-21,759	18,773	-837	2,559	1,841	1,902	1,651	-3,017
Rambursare buget de stat (OG6)	0	0	-4,152	-3,114	-6,020	-6,643	-6,643	-6,643	-6,643	-1,661
Flux de numerar din activitatea operațională	-2,310	10,772	-21,249	20,046	-2,254	728	210	663	694	1,181
Flux de numerar din activitatea de investiții	-4,826	-4,437	-1,000	0	6,893	0	-1,000	0	0	0
Flux de numerar din activitatea de finanțare	7,443	-6,016	22,810	-19,880	-4,563	0	0	0	0	0
Flux de numerar net în perioadă	308	319	562	166	77	728	-790	663	694	1,181
Numerar la începutul perioadei	192	500	819	1,380	1,546	2,351	1,561	2,224	2,918	2,918
Numerar la sfârșitul perioadei	500	819	1,380	1,546	1,623	2,351	1,561	2,224	2,918	4,099



În tabelul de mai sus am indicat modul cum este folosit EBITDA societate pe durata previzionată a Planului de Restructurare. Se constată faptul că principalele arii de concentrare ale Societății pe perioada de restructurare vor fi plățile către ANAF și rambursările bancare (ce provin cu preponderență din creditul accesat pentru achitarea obligațiilor curente ale societății, în vederea depunerii solicitării de restructurare).

După cum reiese din tabelul de mai sus, **fluxurile de numerar din activitatea operațională**, pot susține programul de plăți estimat pentru rambursarea obligației către ANAF în sumă de **41,52 mil Lei**, având în vedere necesitatea bugetării unor sume importante de disponibilități pentru rambursarea obligațiilor bancare.

Disponibilul de numerar al Societății pe perioada de restructurare permite plata către ANAF a 67% din cuantumul obligațiilor bugetare principale care se califică pentru această măsură, conform OG6/2019. De asemenea, este evident că fluxurile de numerar nu permit plata accesoriilor.

Rezerva de cash rămasă în cont la sfârșitul perioadei de raportare va acoperi eventualele variații negative ale previziunilor în perioadă.

Structura detaliată a elementelor de Bilanț, Cont de Profit și Pierderi și Fluxurilor de numerare pe perioada previzionată se regăsește în Anexele A2 – A4 Restructurarea obligațiilor bugetare.

5.8. Condiții și premise

După cum este prevăzut în OG 6/2019, Art4, alin (6), lit b) (i), ” *debitorul trebuie să achite, până la data depunerii solicitării de restructurare prevăzute la art. 5, următoarele obligații bugetare:*

aa) obligațiile bugetare scadente în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2019 și data depunerii solicitării de restructurare;

bb) obligațiile bugetare principale și accesorii reprezentând ajutor de stat de recuperate înscrise în certificatul de atestare fiscală emis potrivit art. 3 alin. (3);

cc) obligațiile bugetare stabilite de alte organe decât organele fiscale, precum și amenzile de orice fel, transmise spre recuperare organelor fiscale între data eliberării certificatului de atestare fiscală potrivit art. 3 alin. (3) și data depunerii solicitării de restructurare prevăzute la art. 5, cu excepția celor incluse în decizia de înlesnire potrivit art. 11 sau a celor care formează obiect al unei alte măsuri de restructurare;

dd) obligațiile bugetare declarate suplimentar de Debitor și/sau stabilite de organul fiscal prin decizie între data eliberării certificatului de atestare fiscală potrivit art. 3 alin. (3) și data depunerii solicitării de restructurare prevăzute la art. 5.”

Acest Plan de Restructurare pornește de la premisa că la data depunerii prezentului sale, obligațiile menționate mai sus au fost achitate.

5.9. Programul de plată propus al datoriei fiscale restante

Planul de Restructurare al obligațiilor bugetare propune eșalonarea la plată a obligațiilor ce fac obiectul înlesnirii la plată, ce urmează a se plăti pe o perioadă de **7 ani de la data aprobării Planului** de către organele fiscale competente, perioada maximă prevăzută de Art. 4 alin (6) lit. (a) din OG 6/2019.

Conform Certificatului de Atestare Fiscală nr. 1923384/26.09.2022 emis pentru Societatea de Transport Public Timișoara S.A., obligațiile bugetare nete totale ce pot face obiectul restructurării se ridică la suma de **81.834.444 Lei, din care 61.965.662 Lei obligații bugetare principale și 19.868.782 Lei majorări de întârziere, penalități și alte accesorii.**

Din această sumă, prin Planul de Restructurare se propune a se plăti, în mod eșalonat, **pe durata de 7 ani a desfășurării Planului, suma de 41.516.994 Lei**, reprezentând 67% din totalul obligațiilor bugetare principale restante, în conformitate cu OG 6/2019. Restul de obligații bugetare principale, împreună cu accesoriile aferente, în sumă totală de **40,32 mil Lei**, se vor amâna la plată în vederea anulării la sfârșitul perioadei de restructurare.

La sumele de mai sus se adaugă plata impozitelor și contribuțiilor aferente salariilor, precum și a impozitului pe profit, pe întreaga perioadă de restructurare.

Plata obligațiilor bugetare restante asumate prin Planul de Restructurare pe durata celor 7 ani, se va efectua, conform prevederilor OG6/2019, după cum urmează:

Anul I din perioada de derulare a Planului de Restructurare

În concordanță cu prevederile Art4, alin (6), lit b) (ii) din OG6/2019, Societatea își asumă să achite în primul an din perioada de derulare a Planului de Restructurare următoarele obligații bugetare:

”aa) obligațiile bugetare scadente în perioada cuprinsă între data depunerii solicitării de restructurare și data comunicării deciziei de înlesnire la plată;

bb) obligațiile bugetare principale și accesorii reprezentând ajutor de stat de recuperat transmise organului fiscal în perioada cuprinsă între data eliberării certificatului de atestare fiscală și data comunicării deciziei de înlesnire la plată; (dacă este cazul)

cc) obligațiile bugetare stabilite de alte organe decât organele fiscale, precum și amenzile de orice fel, transmise spre recuperare organelor fiscale între data depunerii solicitării de restructurare prevăzute la art. 5 și data comunicării deciziei de înlesnire la plată, cu excepția celor incluse în decizia de înlesnire potrivit art. 11 sau a celor care formează obiect al unei alte măsuri de restructurare;

dd) obligațiile bugetare declarate suplimentar de debitor și/sau stabilite de organul fiscal prin decizie între data depunerii solicitării de restructurare prevăzute la art. 5 și data comunicării deciziei de înlesnire la plată”.

Așadar, în primul an din perioada de restructurare financiară, nu se vor face plăți către organul fiscal pentru obligațiile aferente sumelor restructurate, cu excepția avansului de 10% (**4,15 mil Lei**).

Anul II din perioada de derulare a Planului de Restructurare

În concordanță cu prevederile Art4, alin (6), lit b) (iii) din OG6/2019, Societatea își asumă să achite în al doilea an al înlesnirii la plată 10% din cuantumul obligațiilor bugetare care fac obiectul înlesnirii la plată, adică suma de **4,15 mil Lei**.

Anii III - VII din perioada de derulare a Planului de Restructurare

În concordanță cu prevederile Art4, alin (6), lit b) (iv) din OG6/2019, Societatea își asumă să achite din al treilea an și până la finalizarea înlesnirii la plată, ”restul obligațiilor bugetare care fac obiectul înlesnirii la plată, proporțional cu anii pentru care a fost acordată înlesnirea la plată”, adică **suma anuală de 6,64 mil lei**, reprezentând un total de **33,2 mil Lei**.

Sinteza plăților propuse în Planul de Restructurare către organul fiscal este prezentată mai jos, considerând anii calendaristici:

Rambursări directe – obligații restante

- Lei -								
Datorii Buget OG6	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
41,516,994	4,151,699	3,113,775	6,019,964	6,642,719	6,642,719	6,642,719	6,642,719	1,660,680

- Lei -													
PROGRAMUL DE PLĂȚI	Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Septembrie	Octombrie	Noiembrie	Decembrie	Total
2023	Avans 3/10/2023												Total 2023
	-	-	4,151,699	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4,151,699
2024	Rata 1 1/25/2024	Rata 2 2/24/2024	Rata 3 3/25/2024	Rata 4 4/24/2024	Rata 5 5/24/2024	Rata 6 6/23/2024	Rata 7 7/23/2024	Rata 8 8/22/2024	Rata 9 9/21/2024	Rata 10 10/21/2024	Rata 11 11/20/2024	Rata 12 12/20/2024	Total 2024
	-	-	-	345,975	345,975	345,975	345,975	345,975	345,975	345,975	345,975	345,975	3,113,775
2025	Rata 13 1/23/2025	Rata 14 2/22/2025	Rata 15 3/24/2025	Rata 16 4/23/2025	Rata 17 5/23/2025	Rata 18 6/22/2025	Rata 19 7/22/2025	Rata 20 8/21/2025	Rata 21 9/20/2025	Rata 22 10/20/2025	Rata 23 11/19/2025	Rata 24 12/19/2025	Total 2025
	345,975	345,975	345,975	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	6,019,964
2026	Rata 25 1/22/2026	Rata 26 2/21/2026	Rata 27 3/23/2026	Rata 28 4/22/2026	Rata 29 5/22/2026	Rata 30 6/21/2026	Rata 31 7/21/2026	Rata 32 8/20/2026	Rata 33 9/19/2026	Rata 34 10/19/2026	Rata 35 11/18/2026	Rata 36 12/18/2026	Total 2026
	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	6,642,719
2027	Rata 37 1/21/2027	Rata 38 2/20/2027	Rata 39 3/22/2027	Rata 40 4/21/2027	Rata 41 5/21/2027	Rata 42 6/20/2027	Rata 43 7/20/2027	Rata 44 8/19/2027	Rata 45 9/18/2027	Rata 46 10/18/2027	Rata 47 11/17/2027	Rata 48 12/17/2027	Total 2027
	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	6,642,719
2028	Rata 49 1/20/2028	Rata 50 2/19/2028	Rata 51 3/20/2028	Rata 52 4/19/2028	Rata 53 5/19/2028	Rata 54 6/18/2028	Rata 55 7/18/2028	Rata 56 8/17/2028	Rata 57 9/16/2028	Rata 58 10/16/2028	Rata 59 11/15/2028	Rata 60 12/15/2028	Total 2028
	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	6,642,719
2029	Rata 61 1/18/2029	Rata 62 2/23/2029	Rata 63 3/26/2029	Rata 64 4/25/2029	Rata 65 5/25/2029	Rata 66 6/24/2029	Rata 67 7/24/2029	Rata 68 8/23/2029	Rata 69 9/22/2029	Rata 70 10/22/2029	Rata 71 11/21/2029	Rata 72 12/21/2029	Total 2029
	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	553,560	6,642,719
2030	Rata 73 1/17/2030	Rata 74 2/28/2030	Rata 75 4/1/2030	Rata 76 5/1/2030	Rata 77 5/31/2030	Rata 78 6/30/2030	Rata 79 7/30/2030	Rata 80 8/29/2030	Rata 81 9/28/2030	Rata 82 10/28/2030	Rata 83 11/27/2030	Rata 84 12/27/2030	Total 2030
	553,560	553,560	553,560	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,660,680
Total general													41,516,994

În tabelul de mai sus este prezentată situația plăților pe ani calendaristici – în anul 2023 se vor derula nouă luni din primul an de restructurare, în anul 2023 se vor derula trei luni din primul an de restructurare și nouă luni din al doilea an de restructurare, iar în anul 2030 se vor derula ultimele trei luni din anul VII de restructurare.

Rambursări indirecte – obligații curente

Pe lângă sumele restante ce se vor plăti în baza programului de plăți în perioada de restructurare, Societatea urmează să efectueze și următoarele plăți corespunzătoare obligațiilor curente către ANAF:

- mii Lei -

Denumire	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL
Contributii salarii	31,836	29,982	31,808	33,745	35,800	37,980	40,293	42,747	284,191
Impozit pe profit	-	220	1,101	507	540	606	659	687	4,320

5.10. Impactul realizării Planului

În mod evident, rezultatul cel mai vizibil datorat finalizării Planului de Restructurare este recuperarea sumei de **41.516.994 Lei**, reprezentând 67% din totalul obligațiilor bugetare restante; la acestea se adaugă plata obligațiilor curente ale STPT.

În afară de acest rezultat aferent recuperării unor obligații bugetare istorice, se mai adaugă următoarele avantaje pentru bugetul statului, rezultate din simpla funcționare a Societății pe cel puțin o perioadă de 7 ani, după cum urmează:

- **Contribuțiile salariale aferente angajaților STPT.** În momentul de față, Societatea are peste 1.000 angajați, cheltuielile cu contribuțiile la buget legate personal ridicându-se, în medie, la aproximativ **35 mil Lei** anual, în perioada de 7 ani de derulare a Planului de Restructurare (2023 – 2030) fiind estimate la aproximativ **280 mil Lei**.
- Pe perioada Planului de Restructurare **impozitul pe profit** estimat a se plăti către bugetul de stat se ridică la aproximativ **4 mil Lei**;
- **TVA plătibilă** de către Societate pe durata de 7 ani aferentă desfășurării Planului de Restructurare;
- O eventuală închidere a Societății ar determina o problemă socială pentru peste 1000 de angajați. Aceasta ar putea genera costuri importante la nivelul bugetului de stat, legate de ajutoarele de șomaj ce ar trebui să fie plătite;
- Problemele sociale legate de disponibilizarea angajaților, care ar putea conduce la relocarea acestora în căutarea unui loc de muncă, chiar în afara țării. O eventuală încetare a activității Societății în urma unei executări silite sau faliment ar avea un impact negativ major asupra altor parteneri de afaceri, în special furnizori.
- Insolvența Societății ar avea consecințe defavorabile pentru toți creditorii acesteia, derulându-se pe o perioadă relativ lungă, în care activele se degradează, iar creditorii își recuperează o parte din creanță după o lungă perioadă de timp.

6. Aplicarea Planului de Restructurare

6.1. Monitorizare și supraveghere

Monitorizarea

Monitorizarea realizării măsurilor incluse în Planul de Restructurare este responsabilitatea expertului independent desemnat, cu acordul Debitorului, de grupul de experți care au participat la întocmirea Planului de Restructurare și a Testului Creditorului Privat Prudent.

Pe perioada derulării Planului de Restructurare, expertul independent efectuează o monitorizare permanentă a realizării măsurilor prevăzute în Plan și emite un raport trimestrial privind stadiul implementării măsurilor din Planul de Restructurare, pe care îl transmite atât Debitorului, cât și organului fiscal competent, în primele 10 zile ale primei luni din trimestrul următor celui de raportare.

Raportul de monitorizare întocmit de expertul independent va conține informații referitoare la:

- ☐ modul de îndeplinire a fiecărei măsuri prevăzute în Planul de Restructurare, precum și modul de respectare a termenelor de realizare a măsurilor;
- ☐ motivele pentru care măsurile nu pot fi realizate în termenele stabilite prin Planul de Restructurare și necesită o perioadă suplimentară pentru realizarea acestora sau pentru prezentarea unui Plan de Restructurare ajustat;
- ☐ motivele pentru care nu pot fi realizate măsurile de restructurare ale Debitorului și de restructurare a obligațiilor bugetare, fapt ce conduce la eșuarea Planului de Restructurare;
- ☐ orice alte informații relevante.

Supravegherea

Pe toată perioada implementării măsurilor incluse în Planul de Restructurare, organul fiscal central instituie un regim de supraveghere a Debitorului cu privire la respectarea prevederilor din Planul de Restructurare, precum și a măsurilor de restructurare a obligațiilor bugetare. Pentru aplicarea regimului de supraveghere, conducătorul organului fiscal competent desemnează una sau mai multe persoane.

Drepturi și obligații atribuite persoanei/persoanelor care efectuează supravegherea:

- ☐ Să participe la ședințele adunării generale a acționarilor, asociaților, consiliului de administrație și alte asemenea ședințe privind managementul Debitorului, în calitate de observator;
- ☐ Să aibă acces în toate locațiile în care își desfășoară activitatea Debitorul, în condițiile [Codului de procedură fiscală](#);
- ☐ Să aibă acces la toate documentele emise de Debitor sau care emană de la Debitor, contracte, oferte sau alte acte, în condițiile [Codului de procedură fiscală](#).
- ☐ Să analizeze raportul privind stadiul implementării măsurilor incluse în Planul de Restructurare întocmit de expertul independent;
- ☐ Să semneze pentru luare la cunoștință toate cererile, declarațiile și orice alte documente depuse de Debitor la organul fiscal competent.

În cazul în care persoana/persoanele care efectuează supravegherea constată că măsurile de restructurare a Debitorului, inclusiv măsurile de restructurare a obligațiilor bugetare, cu excepția

înlesnirilor la plată, nu sunt realizate în termenele/perioadele prevăzute în Planul de Restructurare, notifică Debitorul și îi acordă un termen rezonabil în raport cu natura și complexitatea măsurii, care poate fi prelungit pentru motive justificate, dar nu mai mult de 6 luni de la data constatării, în vederea realizării acestora sau a prezentării unui Plan de Restructurare ajustat, dacă măsurile nu pot fi implementate din cauze obiective.

Ori de câte ori se impune o ajustare a Planului de Restructurare, aceasta se efectuează de un expert independent.

Obligații ale Debitorului în aplicarea regimului de supraveghere:

- ☐ să informeze și să comunice, în timp util, persoanei/persoanelor care efectuează supravegherea data, ora și locul la care vor avea loc ședințele adunării generale a acționarilor, asociaților, consiliului de administrație și alte asemenea ședințe privind managementul Debitorului, precum și documentele ce urmează a fi supuse dezbaterii;
- ☐ să permită accesul persoanei/persoanelor care efectuează supravegherea în toate locațiile în care își desfășoară activitatea, la solicitarea expresă a acesteia/ acestora, în condițiile [Codului de procedură fiscală](#);
- ☐ să permită accesul persoanei/persoanelor care efectuează supravegherea la toate documentele primite de Debitor sau care emană de la Debitor, inclusiv contracte, oferte sau alte acte, precum și de a efectua copii de pe documentele solicitate, în condițiile [Codului de procedură fiscală](#);
- ☐ să informeze expertul independent și persoana/ persoanele care efectuează supravegherea despre întârzierile în implementarea măsurilor stabilite în Planul de Restructurare, cauzele acestora, precum și soluțiile ce urmează a fi luate.

6.2. Condiții de menținere a înlesnirii la plată pe perioada de derulare a Planului

Debitorul are obligația de a îndeplini măsurile prevăzute în Planul de Restructurare, în termenele stabilite în acesta.

În cazul în care nu respectă termenele din Planul de Restructurare, Debitorul trebuie să respecte termenul suplimentar acordat de persoana desemnată să efectueze supravegherea acestuia sau să prezinte un Plan de Restructurare ajustat dacă măsurile nu pot fi implementate din motive obiective.

Conform prevederilor OG 6/2019, înlesnirea la plată își menține valabilitatea în următoarele **condiții**:

- ☐ Debitorul să declare și să achite, potrivit legii, obligațiile bugetare administrate de organul fiscal competent cu termene de plată începând cu data comunicării deciziei de înlesnire la plată. Înlesnirea la plată își menține valabilitatea și dacă aceste obligații sunt declarate și/sau achitate până la data de 25 a lunii următoare scadenței prevăzute de lege inclusiv sau până la finalizarea înlesnirii la plată în situația în care acest termen se împlinește după data stingerii în totalitate a obligațiilor bugetare care fac obiectul înlesnirii la plată;
- ☐ Debitorul să achite, potrivit legii, obligațiile bugetare stabilite de organul fiscal competent prin decizie, cu termene de plată începând cu data comunicării deciziei de înlesnire la plată. Înlesnirea la plată își menține valabilitatea și dacă aceste obligații sunt achitate în cel mult 30 de zile de la termenul de plată prevăzut de lege sau până la finalizarea perioadei de înlesnire la plată în situația în care termenul de 30 de zile se împlinește după această dată;

- Debitorul să achite diferențele de obligații bugetare rezultate din declarații rectificative în termen de cel mult 30 de zile de la data depunerii declarației;
- Debitorul să respecte cuantumul și termenele de plată din graficul de plată. Înlesnirea la plată își menține valabilitatea și dacă rata din grafic este achitată până la următorul termen de plată din graficul de plată;
- Debitorul să achite obligațiile bugetare stabilite de alte organe decât organele fiscale și transmise spre recuperare organelor fiscale, precum și amenzile de orice fel, pentru care au fost somații după data comunicării deciziei de înlesnire la plată, în cel mult 180 de zile de la comunicarea somației sau până la finalizarea înlesnirii la plată în situația în care termenul de 180 de zile se împlinește după data stingerii în totalitate a obligațiilor bugetare care fac obiectul înlesnirii la plată;
- Debitorul să achite obligațiile bugetare rămase nestinse după soluționarea deconturilor potrivit [art. 8 alin. \(6\)](#), în cel mult 30 de zile de la data comunicării înștiințării de plată;
- Debitorul să achite, în termen de cel mult 30 de zile de la data comunicării înștiințării de plată, obligațiile bugetare stabilite în acte administrative ce au fost suspendate în condițiile [art. 14 sau 15 din Legea nr. 554/2004](#), cu modificările și completările ulterioare, și pentru care suspendarea executării actului administrativ a încetat după data comunicării deciziei de înlesnire la plată;
- Debitorul să achite, în termen de cel mult 30 de zile de la data comunicării înștiințării de plată, obligațiile bugetare stabilite de alte autorități a căror administrare a fost transferată organului fiscal competent după emiterea deciziei de înlesnire la plată;
- Debitorul să achite sumele pentru care s-a stabilit răspunderea, începând cu data comunicării deciziei de înlesnire la plată, potrivit prevederilor legislației privind insolvența și/sau răspunderea solidară potrivit prevederilor [art. 25 și 26 din Codul de procedură fiscală](#), în cel mult 30 de zile de la data stabilirii răspunderii;
- Debitorul să nu intre sub incidența uneia dintre situațiile prevăzute la [art. 2 alin. \(1\) lit. c\) sau d\)](#);
- Debitorul să respecte obligațiile prevăzute la [art. 7 alin. \(5\)](#);
- Debitorul să achite, în termen de cel mult 30 de zile de la data comunicării înștiințării de plată, obligațiile bugetare datorate de debitorii care fuzionează, potrivit legii, și care nu beneficiază de restructurarea obligațiilor bugetare.

7. Glosar de termeni

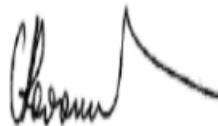
Termen	Definiție
Societatea, Compania, STPT, Societatea de Transport Public Timișoara, Debitoarea	Societatea de Transport Public Timișoara S.A., cu sediul în Municipiul Timișoara, Blvd Dîmbovița, nr. 67, Județ Timiș, România, înregistrată la Registrul Comerțului sub nr. J35/3034/1991, CUI: RO2490570
OG 6/2019	ORDONANȚĂ Nr. 6/2019 din 31 iulie 2019 privind instituirea unor facilități fiscale, cu modificările ulterioare
Planul de Restructurare, Planul	Prezentarea în ansamblu a măsurilor de restructurare financiară și operațională și perspectivele de Restructurare ale Companiei, în raport cu posibilitățile și specificul activității, cu mijloacele/resursele financiare disponibile/accesibile și cu cererea pieței față de oferta STPT S.A.
EBITDA	Rezultatul din exploatare înainte de amortizări și venituri / cheltuieli cu caracter izolat, nerecurent
A.D.I. SMTT, ADI SMTT	Asociația de Dezvoltare Intracomunitară Societatea Metropolitană de Transport Timișoara
Data de referință	31 Decembrie 2021 / 31.12.2021

Grupul de experți care a participat la întocmirea Planului de Restructurare:

SPANDA SPRL, prin

Cristian Răvășilă

Practician în insolvență UNPIR, evaluator ANEVAR, membru ACCA, membru Turnaround Management Association – România



Semnatura

Iulică Velcea

Practician în insolvență UNPIR, auditor financiar CAFR, ASPAAS, membru ACCA, MBA, membru Turnaround Management Association – România



Semnatura

Anexe

A.1. Certificatul fiscal cuprinzând obligațiile ce fac obiectul restructurării



ANAF
Ministerul Finantelor
Agenția Națională de Administrare Fiscală
Direcția Generală de Administrare a Marilor Contribuabili

Cert. Financiar

Sero.EVIDENTA PE PLATITORI 1
Nr. 1923384 / 26.09.2022

S.T.P. TIMISOARA REGISTRATURA

Intrat la 04.10.2022

Nr. 22187 ANEXE

CERTIFICAT DE ATESTARE FISCALA

Ca urmare a notificării nr. 1923384 din data de 12.09.2022 se certifica prin prezenta ca:

Denumirea/Numele și prenumele **SOCIETATEA DE TRANSPORT PUBLIC TIMISOARA S.A.**

Adresa Jud. TIMIȘ, Mun. Timișoara, Bld. Diabovița, Nr. 67

Inregistrat la registrul comerțului la nr. 335/3034/1991

Cod de identificare fiscală 2490570

A. Obligatii bugetare existente in evidenta organului fiscal central

a) Figurează în evidența fiscală cu următoarele obligatii bugetare principale restante la data de 31 decembrie 2021, precum și cu obligatii bugetare accesorii aferente acestora, existente în sold la data eliberării prezentului certificat de atestare fiscală:

- lei -

Nr. crt.	Denumirea obligatiei bugetare	Obligatia bugetara					
		Total, din care	Obligatie bugetara principala	Obligatii bugetare accesorii			
				Majorari de intarziere/	Penalitati de intarziere	Penalitati de nedeclarare	Alte accesorii
0	1	2 = 3+4+5+6+7	3	4	5	6	7
1	TVA	18260652	18260652	0	0	0	0
2	Salarii	7729842	7063688	588627	75327	0	0
3	Profit	632373	599180	27481	5712	0	0
4	Versam. pers. jut.-handic.	1030507	950276	70553	9678	0	0
5	Penalitati esalonari	207919	0	0	0	0	207919
6	Accesorii TVA	15615040	0	13529302	2085738	0	0
7	CAS angajat	26688660	24405224	2028874	254562	0	0
8	Sanatate angajat	10084797	9207616	759780	97393	0	0
9	Contributii asiguratorie	1604654	1477026	112328	15300	0	0
Total general		81834444	61965662	17116953	2543910	0	207919

b) Figurează în evidența fiscală cu următoarele obligatii bugetare principale și accesorii stabilite de alte organe decât organele fiscale, precum și pentru amenzile de orice fel, transmise spre recuperare organelor fiscale centrale după data de 1 ianuarie 2022 până la data eliberării prezentului certificat de atestare fiscală.

Sediu principal
lei-

Nr. crt.	Denumirea obligatiei bugetare	Obligatia bugetara					
		Total, din care	Obligatie bugetara principala	Obligatii bugetare accesorii			
				Majorari de intarziere/	Penalitati de intarziere	Penalitati de nedeclarare	Alte accesorii
0	1	2 = 3+4+5+6+7	3	4	5	6	7
Total general							

B. Obligatii de plata care nu pot face obiectul restructurării:

Certificat final de atestare fiscală nr. 1923384/26.09.2022 Data evaluării 26.09.2022 Cu plăți la zi

2490570 SOCIETATEA DE TRANSPORT PUBLIC TIMISOARA S.A.

Document care conține date cu caracter personal protejate de prevederile Regulamentului (UE) 2016/679 Pag. 1 din 3 26-09-2022 15:42:05

CERTIFICAT DE ATESTARE FISCALA

a) Obligatii bugetare principale si obligatii bugetare accesorii reprezentand ajutor de stat de recuperat, acordat din surse sau resurse de stat ori gestionate de stat, fonduri europene sau fonduri publice nationale aferente fondurilor europene, precum si taxe vamale, accizele si taxe pe valoare adaugata pentru care administrarea, cu exceptia inspectiei fiscale si a executarii silita, revine Autoritatii Vamale Romane:

Nr. crt.	Denumirea obligatiei bugetare	Total, din care	Obligatie bugetara principala	Obligatii bugetara accesorie
0	1	2 = 3+4	3	4
Total general				

b) Suma totala de 0 lei din Decontul/Deconturile cu suma negativa de TVA cu optiune de rambursare *):

in curs de solutionare, din care se vor compensa :

-lei-

Nr. crt.	Denumirea obligatiei bugetare	Total, din care	Obligatie bugetara principala	Obligatii bugetare accesorii			
				Majorari de intarziere/ Dobanzi	Penalitati de intarziere	Penalitati de nedeclarare	Alte accesorii
0	1	2 = 3+4+5+6+7	3	4	5	6	7
Total general							

c) Obligatii bugetare existente in sold la data eliberarii prezentului certificat, cu exceptia celor care au facut obiectul inlesnirii la plata a carei valabilitate a fost pierduta (se completeaza in cazul mentinerii valabilitatii inlesnirii la plata):

- lei -

Nr. crt.	Denumirea obligatiei bugetare	Total, din care	Obligatie fiscala principala	Obligatii bugetare accesorii			
				Majorari de intarziere/ Dobanzi	Penalitati de intarziere	Penalitati de nedeclarare	Alte accesorii
0	1	2 = 3+4+5+6+7	3	4	5	6	7
Total general							

d) Obligatii bugetare existente in sold la data eliberării prezentului certificat, de a căror plată depinde menținerea valabilității înlesnirii la plată, cu excepția celor prevăzute la art. 11 alin.(1) și (9) din Ordonanța Guvernului nr. 6/2019 privind instituirea unor facilități fiscale, cu modificările și completările ulterioare, precum și a ratelor neachitate:

Nr. crt.	Denumirea obligatiei bugetare	Total, din care	Obligatie bugetara principala	Obligatii bugetare accesorii			
				Majorari de intarziere/ Dobanzi	Penalitati de intarziere	Penalitati de nedeclarare	Alte accesorii
0	1	2 = 3+4+5+6+7	3	4	5	6	7
Total general							

Certificat final de atestare fiscala nr.1923384/26.09.2022

Data evaluarii 26.09.2022

Cu plata la zi

2490570

SOCIETATEA DE TRANSPORT PUBLIC TIMISOARA S.A.

Document care contine date cu caracter personal protejate de prevederile Regulamentului (UE) 2016/679

Pag. 2 din 3

26-09-2022 15:42:05

CERTIFICAT DE ATESTARE FISCALA

e) Obligatii bugetare ramase de plata ca urmare a unei restructurari acordate in temeiul Cap. I -Instituirea unor masuri de restructurare a obligatiilor bugetare restante la data de 31 decembrie 2021 din Ordonanta Guvernului nr. 6/2019 privind instituirea unor facilitati fiscale, cu modificarile si completarile ulterioare:

- lei -

Nr. crt.	Denumirea obligatiei bugetare	Obligatia bugetara					
		Total, din care	Obligatie bugetara principala	Obligatii bugetare accesorii			
				Majorari de intarziere/ Dobanzi	Penalitati de intarziere	Penalitati de nedeciarare	Alte accesorii
0	1	2 = 3+4+5+6+7	3	4	5	6	7
Total general							

C. Obligatiile bugetare nete ce pot face obiectul restructurarii

- lei -

Nr. crt.	Denumirea obligatiei bugetare	Obligatia bugetara					
		Total, din care	Obligatie bugetara principala	Obligatii bugetare accesorii			
				Majorari de intarziere /Dobanzi	Penalitati de intarziere	Penalitati de nedeciarare	Alte accesorii
0	1	2=3+4+5+6+7	3	4	5	6	7
1	TVA	18260652	18260652	0	0	0	0
2	Salarii	7729842	7065688	588627	75527	0	0
3	Profit	632373	599180	27481	5712	0	0
4	Varsam. pers. jur.- handicap.	1030507	950276	70333	9678	0	0
5	Penalitati esalonari	207919	0	0	0	0	207919
6	Accesorii TVA	15615040	0	13529302	2085738	0	0
7	CAS angajat	26688660	24405224	2028974	254562	0	0
8	Sanatate angajat	10064797	9207616	759788	97393	0	0
9	Contributie asiguratorie	1604654	1477826	112328	15300	0	0
Total general		81834444	61965662	17116953	2543910	0	207919

Acestea certificate de atestare fiscala se elibereaza in vederea stabilirii obligatiilor bugetare ce pot forma obiect al restructurarii in conformitate cu prevederile Cap. I din Ordonanta Guvernului nr.6/2019 privind instituirea unor facilitati fiscale, cu modificarile si completarile ulterioare.

Conducatorul unitatii fiscale,

Numele si prenumele MISA IONUT

Semnatura si stampila unitatii



Certificat final de atestare fiscala nr.1923384/26.09.2022

Data evaluarii: 26.09.2022

Cu plata la zi

2490570

SOCIETATEA DE TRANSPORT PUBLIC TIMISOARA S.A.

Document care contine date cu caracter personal protejate de prevederile Regulamentului (UE) 2016/679

Pag. 3 din 3

26-09-2022 15:42:05

A.2. Previziuni Bilanț

- mii Lei -

BILANT	2021	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
Concesiuni, brevete, licențe	29	1	572	393	214	35	635	485	335	185
ACTIVE INTANGIBILE	29	1	572	393	214	35	635	485	335	185
Terenuri	191	191	191	191	191	191	191	191	191	191
Construcții	20,415	21,373	19,466	17,559	13,609	11,701	9,794	7,887	5,979	4,072
Instalații tehnice și mașini	3,114	3,666	3,427	2,939	2,450	2,962	3,702	4,193	4,684	5,174
Mobilier, birotica, altele	464	337	268	199	130	61	-8	-58	-58	-58
Avansuri pentru imobilizări	804	451	451	451	451	451	451	451	451	451
ACTIVE TANGIBILE	24,988	26,018	23,803	21,339	16,831	15,366	14,130	12,664	11,247	9,831
TOTAL ACTIVE FIXE	25,017	26,019	24,375	21,731	17,045	15,401	14,765	13,149	11,582	10,015
Stoc	3,159	3,744	3,708	3,660	3,815	3,984	4,162	4,345	4,540	4,748
<i>No zile stoc</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>
Consumabile	3,159	3,744	3,708	3,660	3,815	3,984	4,162	4,345	4,540	4,748
Marfuri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Clienți	849	1,514	1,259	1,245	1,298	1,354	1,413	1,475	1,539	1,607
<i>No zile credit</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>3</i>	<i>3</i>
Avansuri și alte active	8,530	854	766	757	790	824	860	897	936	978
Subvenții de primit	63,683	73,602	62,927	33,196	34,619	32,500	32,026	30,965	27,193	27,857
<i>No zile credit</i>	<i>177</i>	<i>188</i>	<i>150</i>	<i>80</i>	<i>80</i>	<i>72</i>	<i>68</i>	<i>63</i>	<i>53</i>	<i>52</i>
<i>Operatiuni in curs de clarificare</i>	<i>3,163</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Banci si Casa & echivalent	500	819	1,380	1,546	1,623	2,351	1,561	2,224	2,918	4,099
ACTIVE CURENTE - TOTAL	79,883	80,533	70,040	40,405	42,145	41,013	40,021	39,905	37,126	39,289
CHELTUIELI IN AVANS	8,589	418	422	427	431	435	440	444	448	453
TOTAL ACTIVE	113,489	106,970	94,837	62,563	59,621	56,850	55,226	53,498	49,157	49,757
Furnizori	22,345	34,288	33,561	24,067	25,099	26,181	27,316	28,016	25,653	23,035
<i>No zile credit</i>	<i>62</i>	<i>88</i>	<i>80</i>	<i>58</i>	<i>58</i>	<i>58</i>	<i>58</i>	<i>57</i>	<i>50</i>	<i>43</i>
Furnizori imobilizari	1,997	1,612	75	0	0	0	38	0	0	0
Datorii angajati	4,051	4,519	4,340	4,087	4,336	4,600	4,880	5,178	5,493	5,827
Datorii la buget	86,843	119,335	9,300	8,758	9,292	9,858	10,458	11,095	11,771	12,487
<i>Datorii la buget [OG6][ST]</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>3,114</i>	<i>6,020</i>	<i>6,643</i>	<i>6,643</i>	<i>6,643</i>	<i>6,643</i>	<i>1,661</i>	<i>0</i>
Alte datorii	2,382	2,767	2,782	2,751	2,869	2,993	3,123	3,259	3,402	3,552
Credit bancar (datorii curente)	7,360	1,398	24,211	4,563	0	0	0	0	0	0
Venituri in avans	106	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Subvenții pentru investitii	1,021	979	938	897	825					
DATORII PE TERMEN SCURT	126,105	164,900	78,320	51,144	49,064	50,275	52,458	54,190	47,980	44,902
<i>Datorii la buget [OG6]</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>34,252</i>	<i>28,232</i>	<i>21,589</i>	<i>14,946</i>	<i>8,303</i>	<i>1,661</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Datorii la buget (TL)</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>40,317</i>	<i>40,317</i>	<i>40,317</i>	<i>40,317</i>	<i>40,317</i>	<i>40,317</i>	<i>40,317</i>	<i>40,317</i>
Leasing financiar	288	234	232	0	0	0	0	0	0	0
DATORII PE TERMEN LUNG	288	234	74,801	68,549	61,906	55,264	48,621	41,978	40,317	40,317
Provizion	1,698	2,723	2,723	2,723	2,723	2,723	2,723	2,723	2,723	2,723
Capital subscris	178	178	178	178	178	178	178	178	178	178
Rezerve de reevaluare	6,436	6,092	6,092	6,092	6,092	6,092	6,092	6,092	6,092	6,092
Alte rezerve	600	600	600	600	600	600	600	600	600	600
Rezultatul reportat	-20,137	-54,986	-67,758	-67,877	-66,723	-60,942	-58,281	-55,445	-52,263	-48,803
Rezultatul curent	-1,678	-12,772	-119	1,154	5,781	2,661	2,836	3,182	3,461	3,605
TOTAL CAPITAL PROPRIU	-14,602	-60,888	-61,007	-59,853	-54,072	-51,411	-48,575	-45,393	-41,932	-38,327
TOTAL PASIV	113,489	106,969	94,838	62,563	59,621	56,850	55,227	53,498	49,088	49,615

A.3. Previziuni Cont de Profit și Pierderi

- mii Lei -

VENITURI ȘI CHELTUIELI	2021	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
<i>Rata de evoluție a serviciilor prestate</i>	26.6%	46.9%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%
Cifra de afaceri (net)	131,118	142,957	153,122	151,458	157,949	164,759	171,903	179,401	187,270	195,532
Alte venituri operationale	692	786	0	0	0	0	0	0	0	0
Cheltuieli consumabile	-9,122	-10,347	-13,143	-13,537	-13,943	-14,361	-14,792	-15,236	-15,693	-16,164
Cheltuieli combustibil	-11,119	-17,075	-20,578	-21,196	-21,832	-22,487	-23,161	-23,856	-24,572	-25,309
Cheltuieli utilitati	-13,277	-13,221	-13,493	-13,898	-14,315	-14,744	-15,187	-15,642	-16,112	-16,595
Cheltuieli mentenanta	-1,686	-1,763	-4,262	-4,389	-4,521	-4,657	-4,796	-4,940	-5,089	-5,241
Cheltuieli chirii	-8	-8	-8	-8	-8	-9	-9	-9	-9	-10
Cheltuieli asigurari	-860	-1,082	-1,145	-1,179	-1,215	-1,251	-1,289	-1,327	-1,367	-1,408
Cheltuieli cu colaboratorii	-166	-127	-132	-136	-140	-144	-149	-153	-158	-163
Cheltuieli protocol și publicitate	-154	-166	-186	-191	-197	-203	-209	-215	-222	-228
Cheltuieli externe	-1,613	-1,253	-3,237	-3,334	-3,434	-3,537	-3,643	-3,752	-3,865	-3,981
Cheltuieli de transport și deplasare	-26	-55	-59	-61	-62	-64	-66	-68	-70	-72
Cheltuieli postale	-500	-520	-549	-566	-583	-600	-618	-637	-656	-676
Cheltuieli bancare	-323	-421	-453	-466	-480	-495	-510	-525	-541	-557
Cheltuieli taxe locale	-3,876	-4,537	-4,583	-4,629	-4,675	-4,722	-4,769	-4,817	-4,865	-4,913
Cheltuieli salarii și contributii	-79,212	-86,281	-74,401	-70,067	-74,334	-78,861	-83,664	-88,759	-94,165	-99,899
Alte cheltuieli operationale	-6,413	-10,423	-12,231	-13,413	-13,607	-13,812	-14,029	-14,059	-14,202	-14,458
Total cheltuieli operationale	-127,663	-146,492	-148,459	-147,071	-153,346	-159,947	-166,891	-173,997	-181,584	-189,674
EBITDA	3,455	-3,535	4,662	4,387	4,603	4,811	5,012	5,404	5,686	5,858
% EBITDA	2.6%	n/a	3.0%	2.9%	2.9%	2.9%	2.9%	3.0%	3.0%	3.0%
Cheltuieli cu amortizarea	-3,444	-2,941	-2,644	-2,644	-2,644	-1,644	-1,636	-1,617	-1,567	-1,567
Venituri din subvenții	316	41	41	41	72					
Provizioane active curente	208	518	0	0	0	0	0	0	0	0
Provizion (P&L)	-1,352	-5,901	0	0	0	0	0	0	0	0
Constructii imobilizari	894	1,060	0	0	0	0	0	0	0	0
Rezultat din vanzarea activelor	-529	0	0	0	4,851	0	0	0	0	0
Rezultat din exploatare	-452	-10,758	2,060	1,784	6,882	3,167	3,376	3,787	4,120	4,292
Diferenta de curs valutar	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alte costuri financiare	11	13	0	0	0	0	0	0	0	0
Venituri din dobanzi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dobanzi	-194	-642	-2,179	-411	0	0	0	0	0	0
Rezultat din activitatea financiară	-184	-629	-2,179	-410	0	0	0	0	0	0
Profit brut	-636	-11,387	-119	1,374	6,882	3,168	3,377	3,788	4,120	4,292
Impozit pe profit	-1,042	-1,384	0	-220	-1,101	-507	-540	-606	-659	-687
Profit net	-1,678	-12,772	-119	1,154	5,781	2,661	2,836	3,182	3,461	3,605
% Profit Net	n/a	n/a	n/a	0.8%	3.7%	1.6%	1.6%	1.8%	1.8%	1.8%

A.4. Previziuni Fluxuri de Trezorerie

- mii Lei -

Situația Fluxurilor de Numerar	2021	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
Rezultatul net	-1,678	-12,772	-119	1,154	5,781	2,661	2,836	3,182	3,461	3,605
Amortizarea	3,444	2,941	2,644	2,644	2,644	1,644	1,636	1,617	1,567	1,567
Venituri din subvenții	-316	-41	-41	-41	-72	0	0	0	0	0
Rezultat din vanzarea activelor	529	0	0	0	-4,851	0	0	0	0	0
Cheltuieli de curs valutar	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cheltuieli cu dobânzile	194	642	2,179	410	0	0	0	0	0	0
Venituri / Cheltuieli non-recurente	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impozit pe profit	1,042	1,384	0	220	1,101	507	540	606	659	687
Ajustare valoare imobilizari	-894	-1,060	0	0	0	0	0	0	0	0
Provizion (P&L)		5,901	0	0	0	0	0	0	0	0
Alte costuri financiare		-13	0	0	0	0	0	0	0	0
Pierderi din creante	-208	-518	0	0	0	0	0	0	0	0
Cash Flow înainte de variația activelor circulante	2,115	-3,535	4,662	4,387	4,603	4,811	5,012	5,404	5,686	5,858
Variația stocurilor	251	-585	36	48	-155	-169	-178	-182	-195	-208
Variația creanțelor comerciale	19,400	-147	256	14	-53	-56	-59	-62	-65	-68
Variația altor creanțe	-65,982	9,090	10,759	29,735	-1,460	2,080	434	1,019	3,729	-710
Variația datoriilor comerciale	13,206	11,943	-727	-9,494	1,032	1,082	1,135	700	-2,363	-2,618
Variația altor datorii	3,493	-36,461	-1,703	-358	367	-437	447	396	-119	-116
Datorii la Bugetul de stat	26,443	32,493	-28,201	-542	533	566	600	637	676	717
Plati ANAF - OG6		0	-4,152	-3,114	-6,020	-6,643	-6,643	-6,643	-6,643	-1,661
Flux de numerar net după variația capitalului de lucru	-1,074	12,798	-19,070	20,676	-1,153	1,235	750	1,269	707	1,194
Dobânzi plătite	-194	-642	-2,179	-410	0	0	0	0	0	0
Impozit pe profit plătit	-1,042	-1,384	0	-220	-1,101	-507	-540	-606	-13	-13
Flux de numerar din activitatea operațională	-2,310	10,772	-21,249	20,046	-2,254	728	210	663	694	1,181
Achiziții mijloace fixe	-4,479	-3,943	-1,000	0	0	0	-1,000	0	0	0
Incasare vanzare active fixe					6,893					
Impact reevaluare	-347	-494	0	0	0	0	0	0	0	0
Flux de numerar din activitatea de investiții	-4,826	-4,437	-1,000	0	6,893	0	-1,000	0	0	0
Imprumuturi atrase & rambursate	7,360	-5,962	36500							
Imprumuturi rambursate			-13,688	-19,648	-4,563	0	0	0	0	0
Leasing atras & rambursat	83	-54	-2	-232	0	0	0	0	0	0
Flux de numerar din activitatea de finantare	7,443	-6,016	22,810	-19,880	-4,563	0	0	0	0	0
Numerar la inceputul perioadei	192	500	819	1,380	1,546	1,623	2,351	1,561	2,224	2,918
Flux de numerar net in perioadă	308	319	562	166	77	728	-790	663	694	1,181
Numerar la sfârșitul perioadei	500	819	1,380	1,546	1,623	2,351	1,561	2,224	2,918	4,099

A.5.

A.6. Previziuni Cont de Profit și Pierderi și Fluxuri de Trezorerie în scenariul eşalonării în baza Codului de Procedură Fiscală

- mii Lei -

VENITURI ȘI CHELTUIELI	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
<i>Rata de evoluție a serviciilor prestate</i>	46.9%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%	3.0%
Venituri din producție	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Venituri din servicii	22,566	23,243	23,940	24,659	25,398	26,160	26,945	27,753	28,586
Venituri activități diverse	1,771	1,824	1,879	1,935	1,993	2,053	2,114	2,178	2,243
Subvenție de exploatare	118,620	128,055	125,638	131,356	137,367	143,690	150,341	157,339	164,703
Cifra de afaceri (net)	142,957	153,122	151,458	157,949	164,759	171,903	179,401	187,270	195,532
Alte venituri operationale	786	0	0	0	0	0	0	0	0
Cheltuieli consumabile	-10,347	-13,143	-13,537	-13,943	-14,361	-14,792	-15,236	-15,693	-16,164
Cheltuieli combustibil	-17,075	-20,578	-21,196	-21,832	-22,487	-23,161	-23,856	-24,572	-25,309
Cheltuieli utilitati	-13,221	-13,493	-13,898	-14,315	-14,744	-15,187	-15,642	-16,112	-16,595
Cheltuieli mentenanta	-1,763	-4,262	-4,389	-4,521	-4,657	-4,796	-4,940	-5,089	-5,241
Cheltuieli chirii	-8	-8	-8	-8	-9	-9	-9	-9	-10
Cheltuieli asigurari	-1,082	-1,145	-1,179	-1,215	-1,251	-1,289	-1,327	-1,367	-1,408
Cheltuieli cu colaboratorii	-127	-132	-136	-140	-144	-149	-153	-158	-163
Cheltuieli protocol si publicitate	-166	-186	-191	-197	-203	-209	-215	-222	-228
Cheltuieli externe	-1,253	-3,237	-3,334	-3,434	-3,537	-3,643	-3,752	-3,865	-3,981
Cheltuieli de transport si deplasare	-55	-59	-61	-62	-64	-66	-68	-70	-72
Cheltuieli postale	-520	-549	-566	-583	-600	-618	-637	-656	-676
Cheltuieli bancare	-421	-453	-466	-480	-495	-510	-525	-541	-557
Cheltuieli taxe locale	-4,537	-4,583	-4,629	-4,675	-4,722	-4,769	-4,817	-4,865	-4,913
Cheltuieli salarii si contributii	-86,281	-74,401	-70,067	-74,334	-78,861	-83,664	-88,759	-94,165	-99,899
Alte cheltuieli operationale	-10,423	-12,231	-13,413	-13,607	-13,812	-14,029	-14,059	-14,202	-14,458
Total cheltuieli operationale	-146,492	-148,459	-147,071	-153,346	-159,947	-166,891	-173,997	-181,584	-189,674
EBITDA	-3,535	4,662	4,387	4,603	4,811	5,012	5,404	5,686	5,858
% EBITDA	n/a	3.0%	2.9%	2.9%	2.9%	2.9%	3.0%	3.0%	3.0%
Cheltuieli cu amortizarea	-2,941	-2,644	-2,644	-2,644	-1,644	-1,636	-1,617	-1,567	-1,567
Venituri din subventii	41	41	41	72					
Provizioane active curente	518	0	0	0	0	0	0	0	0
Provizion (P&L)	-5,901	0	0	0	0	0	0	0	0
Constructii imobilizari	1,060	0	0	0	0	0	0	0	0
Pierderi / Venituri / non-recurente	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rezultat din vanzarea activelor	0	0	0	4,851	0	0	0	0	0
Rezultat din exploatare	-10,758	2,060	1,784	6,882	3,167	3,376	3,787	4,120	4,292
Diferenta de curs valutar	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alte costuri financiare	13	0	0	0	0	0	0	0	0
Dobanda (7,3%) (ANAF 5Y)	0	-5,246	-4,253	-3,119	-1,985	-851	-142	0	0
Dobanzi	-642	-2,179	-411	0	0	0	0	0	0
Rezultat din activitatea financiară	-629	-7,424	-4,664	-3,119	-1,985	-851	-142	0	0
Profit brut	-11,387	-5,365	-2,880	3,763	1,183	2,526	3,646	4,120	4,292
Impozit pe profit	-1,384	0	0	-602	-189	-404	-583	-659	-687
Profit net	-12,772	-5,365	-2,880	3,161	993	2,122	3,062	3,461	3,605
% Profit Net	n/a	n/a	n/a	2.0%	0.6%	1.2%	1.7%	1.8%	1.8%

- mii Lei -

Situația Fluxurilor de Numerar	2022	2023(F)	2024(F)	2025(F)	2026(F)	2027(F)	2028(F)	2029(F)	2030(F)
Rezultatul net	-12,772	-5,365	-2,880	3,161	993	2,122	3,062	3,461	3,605
Amortizarea	2,941	2,644	2,644	2,644	1,644	1,636	1,617	1,567	1,567
Venituri din subvenții	-41	-41	-41	-72	0	0	0	0	0
Rezultat din vanzarea activelor	0	0	0	-4,851	0	0	0	0	0
Cheltuieli de curs valutar	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cheltuieli cu dobânzile	642	7,424	4,664	3,119	1,985	851	142	0	0
Venituri / Cheltuieli non-recurente	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impozit pe profit	1,384	0	0	602	189	404	583	659	687
Ajustare valoare imobilizari	-1,060	0	0	0	0	0	0	0	0
Provizion (P&L)	5,901	0	0	0	0	0	0	0	0
Alte costuri financiare	-13	0	0	0	0	0	0	0	0
Pierderi din creante	-518	0	0	0	0	0	0	0	0
Cash Flow înainte de variația activelor circulante	-3,535	4,662	4,387	4,603	4,811	5,012	5,404	5,686	5,858
Variația stocurilor	-585	36	48	-155	-169	-178	-182	-195	-208
Variația creanțelor comerciale	-147	256	14	-53	-56	-59	-62	-65	-68
Variația altor creanțe	9,090	6,564	29,780	-1,637	2,797	749	875	3,578	-1,404
Variația datoriilor comerciale	11,943	-727	-9,494	1,032	1,082	1,135	700	-2,363	-2,618
Variația altor datorii	-36,461	-1,703	-358	367	-437	447	396	-119	-116
Datorii la Bugetul de stat	32,493	-39,853	-4,426	533	566	600	12,289	4,560	717
Plati ANAF - Esalonare 5 ani CPF	0	-4,152	-11,652	-15,537	-15,537	-15,537	-15,537	-3,884	0
Flux de numerar net după variația capitalului de lucru	12,798	-34,917	8,299	-10,848	-6,943	-7,829	3,884	7,199	2,160
Dobânzi plătite	-642	-7,424	-4,664	-3,119	-1,985	-851	-142	0	0
Impozit pe profit plătit	-1,384	0	0	-602	-189	-404	-583	-13	-13
Flux de numerar din activitatea operațională	10,772	-42,342	3,635	-14,569	-9,117	-9,084	3,159	7,186	2,147
Achiziții mijloace fixe	-3,943	-1,000	0	0	0	-1,000	0	0	0
Incasare vanzare active fixe				6,893					
Impact reevaluare	-494	0	0	0	0	0	0	0	0
Flux de numerar din activitatea de investiții	-4,437	-1,000	0	6,893	0	-1,000	0	0	0
Imprumuturi atrase & rambursate	-5,962	36500							
Imprumuturi rambursate		-13,688	-19,648	-4,563	0	0	0	0	0
Leasing atras & rambursat	-54	-2	-232	0	0	0	0	0	0
Flux de numerar din activitatea de finantare	-6,016	22,810	-19,880	-4,563	0	0	0	0	0
Numerar la inceputul perioadei	500	819	-19,713	-35,958	-48,196	-57,313	-67,397	-64,238	-57,053
Flux de numerar net în perioadă	319	-20,532	-16,245	-12,238	-9,117	-10,084	3,159	7,186	2,147
Numerar la sfârșitul perioadei	819	-19,713	-35,958	-48,196	-57,313	-67,397	-64,238	-57,053	-54,905