



Exemplul taxei “contribuție pentru transporturi” în vigoare în Franța: o sursă de bază pentru finanțarea transportului public în Île-de-France

**În regiunea Île-de-France, costurile transportului public de călători au totalizat în 2008 aproximativ 8,5 miliarde de EURO (costuri de operare + investiții). Finanțarea transportului este asigurată de utilizatori (prin achiziționarea de bilete), de companii (prin intermediul taxei de transport), de regiunea Île-de-France, de orașul Paris și de alte districte din Île-de-France (prin intermediul taxelor publice), de guvernul francez (prin subvenții alocate transportului pentru școli). Așa-numita ‘taxă de transport’ este una din sursele solide de finanțare a transportului public în Île-de-France, reprezentând în același timp și un venit important la bugetul STIF\*.**

\*Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France

### Cadrul legislativ de instituire a taxei de transport

Taxa de transport este o taxă calculată pe salarii. A fost instituită în Franța printr-o lege din anul 1971. Nivelul taxei aplicate companiilor este stabilită de Consiliul Director al STIF în limita valorii maxime prevăzute de lege. Un decret adoptat în 2003 în Franța stabilește plafoanele- limită în vigoare din 2004. Nivelul *taxei* este în funcție de districtul din zona metropolitană a Parisului unde își desfășoară activitatea angajatul:

- 2,6% pentru Paris (75) și Hauts de Seine (92) = suburbii centru-vest;
- 1,7% pentru Seine Saint Denis (93) și Val de Marne (94) = suburbii centru-est ;
- 1,4% pentru alte districte din Île-de-France (Seine și Marne – 77, Yvelines – 78, Essonne-91 și Val d’Oise -95)= suburbii marginale.

Toate companiile din Île-de-France cu mai mult de 9 angajați trebuie să plătească taxa de transport. Companiilor cu peste 9 angajați li se aplică un sistem de impozitare disproporționat: în primii trei ani acestea nu plătesc nici o sumă, însă pentru o perioadă de alți 3 ani suma se diminuează cu 75%, 50%, apoi 25%.

Ca și în cazul celorlalte contribuții sociale instituite de guvernul francez pe salarii, taxa de transport este colectată și redirectionată autorităților din transporturi de către URSSAF (entități publice din afara *sistemului*, cu rol de recuperare a contribuțiilor de asigurări sociale). URSSAF reține 1% din venitul rezultat din instituirea taxei pentru susținerea serviciului propriu (aproape 29 milioane de EURO în 2008).



După colectare, plata este rambursată de STIF companiilor ce:

- asigură organizare permanentă de șantier pentru angajații lor;
- asigură din fonduri proprii transportul angajaților lor spre/ de la locul de muncă;
- sunt localizate în ‘noi orașe’ (în prezent, în număr de 2 în Île-de-France).

La nivelul anului 2008, rambursările au însumat 54 de milioane de EURO. Taxa de transport *este inclusă* în structura de finanțare a transportului public în Île-de-France. Taxa de transport este unul din principalele venituri pentru a finanța transportul public în Île-de-France, dar în 2008 ea a acoperit doar 35% din costurile totale ale transportului public (costuri de operare + investiții).

#### Diagrama nr. 1: Finanțarea transportului public în Île-de-France, în 2008

■ 36,9%	Tarifele* din transporturi
■ 35,0%	Taxa de transport
■ 12,6%	Contribuții publice
■ 2,7%	Alte subvenții
■ 0,4%	Venituri provenite din sectorul de parcaje
■ 0,3%	Venit financiar
■ 12,1%	Diverse

\*Costuri de operare și investiții

#### Diagrama nr. 2: Taxa de transport și costul transportului public în Île-de-France (situație actuală, în miliarde de EURO)

■	Taxa de transport
■	Costul* transportului public

\*Costuri de operare și investiții

### Taxa de transport în cadrul bugetului STIF

Bugetul STIF a ajuns la nivelul de 4.43 miliarde de EURO în 2008. Sursele de venit se încadrează în 3 categorii principale:

- 1) **taxa de transport:** 2,971 miliarde de EURO (67% din bugetul STIF);
- 2) **contribuții publice și subvenții:**
  - de la membrii STIF, în conformitate cu regulamentele STIF (pentru regiuni și toate departamentele din Île-de-France): 1,074 miliarde de EURO (24% din bugetul STIF);
  - de la guvernul francez, pentru transportul pentru școli: 127 milioane de EURO (3% din bugetul STIF);
  - de la regiunea Île-de-France, în contul contribuțiilor sociale: 101 milioane de EURO (2% din bugetul STIF);
  - din partea guvernului francez și a regiunii Île-de-France (CPER, Convenție de plan): 1,2 milioane de EURO;

- 3) **venituri din amenzi de la sectorul de parcaje:** 36 milioane de EURO (1% din bugetul STIF).

Taxa de transport încasată în Île-de-France este alocată finanțării transportului public regional. Aceasta permite finanțarea tuturor tipurilor de cheltuieli (costuri de operare plus investiții), dar și contribuțiile membrilor STIF.

Valoarea totală a contribuțiilor publice este stabilită anual de Consiliul Director STIF, suma fiind distribuită între membri în conformitate cu regulamentele STIF (51% pentru Regiunea Île-de-France, 30,38% pentru orașul Paris și restul pentru alte districte din Île-de-France).

Cota ce revine STIF din venitul rezultat din amenzi din sectorul de parcaje însumează 50% din taxele colectate în total în Île-de-France, în timp ce restul se alocă regiunilor și municipalităților. Venitul respectiv este utilizat pentru investiții în calitatea serviciilor și pentru modernizarea materialului rulant.

## Niveluri ale taxei de transport

Pe de o parte, întrucât taxa de transport este principalul venit al STIF, aceasta trebuie corect previzionată, pentru a calibra optim bugetul STIF. O metodă este previzionarea dezvoltării economice (PIB) și a ratei inflației. De fapt, acest indicator este puternic influențat de activitatea economică. În perioadele de progres economic, el este o sursă activă de venit, în timp ce în perioadele de regres economic, indicatorul se restrânge.

Diagrama nr. 3: Nivelul taxei de transport depinde de activitatea economică

- Forța de muncă\*
- Nivelul salariului pe cap de locuitor
- Taxa colectată de URSSAF din Paris\*\*

\* Sursa: ACOSS (Agenția centrală URSSAF); zona de acțiune: sectorul competitiv privat din Île-de-France

\*\* Sursa: URSSAF din Paris (colectează peste 70% din taxa de transport în Île-de-France); zona de acțiune: sectorul privat și o parte din sectorul public din Île-de-France

Pe de altă parte, STIF nu are în atribuție mărirea nivelului taxei peste cuantumul stabilit prin lege. Nivelurile actuale se situează la limita maximă în vigoare de la 1 ianuarie 2004. Totuși, STIF a solicitat un nivel mai mare al taxei, pentru a finanța noi investiții în transportul public din Île-de-France.

## Primul atelier de lucru, în Lituania, pe tema organizării și managementului transportului public

**Primul atelier de lucru CAPRICE s-a organizat la Vilnius (Lituania), în perioada 3-5 iunie 2009. Pentru partenerii provenind din 5 țări diferite (Franța, Germania, Polonia, România), acesta a fost prilejul de a conlucra și a schimba experiențe pe următoarele teme: cadrul legal, organizarea și finanțarea serviciilor de transport public, infrastructurii și managementului.**

**Participanții au avut prilejul de a expune modul de organizare a instituțiilor lor. Printre principalele aspecte menționăm:**

**Regiunea capitalei Vilnius:** sistem electronic de bilete, controlul traficului și instituirea unei taxe pe congestia de trafic se remarcă printre domeniile de activitate. Serviciile publice de transport cu autobuzul sunt efectuate de un operator tradițional, în schimb microbuzele private funcționează pe trasee în baza unor contracte de concesiune. Procedurile de licitație nu sunt foarte uzuale în cazul serviciilor de transport cu autobuzul. Tarifele sociale sunt stabilite de guvernul lituanian, dar nu sunt aplicate compensații. Recent, din cauza crizei financiare, serviciile de transport public organizate foarte devreme dimineața și cele pe timp de noapte au fost anulate, nivelul tarifelor crescând corespunzător.

**Regiunea capitalei București:** rețeaua de metrou este administrată de o companie de stat, alte moduri de transport (autobuz, tramvai și troleibuz) fiind administrate de municipalitate. O primă măsură privind implementarea biletelor sezoniere s-a întreprins, dar acțiunea nu este încă implementată. Rețeaua de autobuz și rețeaua de metrou au flotele foarte moderne. În curând ar putea fi vizată și flota de tramvaie. Tarifele sociale sunt implementate, de asemenea- sistemul electronic de bilete.

**Regiunea capitalei Varșovia:** responsabilitățile autorității de organizare ZTM în domeniul transportului public sunt delimitate de granițele administrative ale orașului, fluxurile de călători însă nu, de aici numeroasele contracte cu autoritățile din vecinătate. Licitațiile în cazul unui număr de aproximativ 25% din servicii se derulează la Varșovia, dar este doar cazul serviciilor de autobuz. Plata efectuată de municipalitate către operator este controlată de un serviciu de audit, anual.

**Regiunea capitalei Paris / Île-de-France:** STIF derulează contracte cu RATP (pentru rețeaua de metrou, tramvai, autobuz din Paris și periferiile de centru) și cu SNCF Transilien (pentru trenurile regionale), două companii în proprietatea statului. Contractele prevăd obligativitatea asigurării unui anumit volum de servicii, în standardele de calitate solicitate, dar și un sistem de bonusuri- penalități. Mai există contracte convenite cu un număr de 75 de companii de autobuz private, prestând servicii pe inelul exterior al zonei metropolitane. Acestea vor expira în curând și vor orienta competiția pentru noua generație de contracte. Conform Regulamentului european privind obligativitatea serviciilor publice\*, trebuie efectuată o selecție. În Île-de-France, principala sursă de finanțare constă în taxa de transport, virată de orice companie cu mai mult de 9 angajați. Această taxă specifică reprezintă o cotă de aproape 40% din bugetul STIF. Amenzile din sectorul de parcaje sunt utilizate pentru a finanța investițiile în calitatea serviciului de transport public.

\*PSO = European Public Service Obligation Regulation

**Regiunea Berlin-Brandenburg:** organizarea în domeniul căilor feroviare a fost re-fundamentată în 1994, cu obligativitatea adaptării la Regulamentul european PSO. Experiența VBB în domeniul achiziției serviciilor feroviare a fost foarte utilă în ce privește adaptarea transportului urban. Au fost convenite contracte cu divizia Deutsche Bahn a operatorului feroviar regional (DB Regio) și cu operatori privați. VBB nu intervine în autoritatea deținătorului infrastructurii (DB Netze), cauzator al unor probleme în prezent. Pe de altă

parte, serviciile de metrou și tramvai sunt efectuate în principal de operatori publici, pe bază de contracte de concesiune și contracte de servicii atribuite direct.

Dintr-un punct de vedere, concluziile acestui prim atelier de lucru CAPRICE având ca obiect organizarea și finanțarea transportului public, sunt în special următoarele:

- în diferite regiuni, într-o măsură mai mare sau mai mică, structurile legale sunt stabilite (sau sunt în derulare);
- condiționările în organizare, date de limitările administrativ-teritoriale (granița administrativ-teritorială) sau de modurile speciale (în cazul Vilnius, București și - parțial- Varșovia) ridică probleme, pentru că nu iau în calcul fluxurile de călători; în cazurile Paris, Varșovia și Berlin abordarea este intercorelată;
- apare necesitatea coordonării unitare a operatorilor publici și privați (cazurile Varșovia, Vilnius, București);
- s-a abordat aspectul implementării asociațiilor de transport public unificate, subiect posibil generator de alte discuții.

Din alt punct de vedere, discuțiile pe tema finanțării au condus la alt gen de concluzii, respectiv:

- fiind serviciu public, transportul public necesită finanțare suficientă;
- aplicând diverse metode, se ajunge la restrângerea costurilor din transportul public, prin licitații sau prin intermediul contractelor cu atribuire directă;
- necesitatea unor aranjamente flexibile cu operatorii, cu posibila adaptare la situația financiară actuală a orașului (București, Vilnius);
- deciziile politice cu implicații financiare (de ex. tarifele sociale) necesită compensări;
- taxa pentru transportul public este considerată un instrument eficace de finanțare și poate fi utilizată ca orientare adresată Uniunii Europene, de favorizare a taxelor de transport public.

Întâlnirea de la Vilnius a avut ca obiect și prezentarea activităților efectuate în cadrul Componentei 2 (relaționare- transfer) și celor pentru Componenta 4. Activitățile pentru Componenta 4 au fost detaliate de VBB și au în vedere un parteneriat între Berlin și Varșovia în scopul extinderii la Varșovia a planificatorului de călătorii implementat de VBB. La finalul atelierului, partenerii au stabilit data celui de al doilea atelier de lucru al proiectului CAPRICE, pe tema contractării, ce se va organiza la Varșovia în perioada 14-16 septembrie 2009.

## Transfer de cunoaștere și bune practici între Berlin și Varșovia

**Componenta 4 a proiectului CAPRICE este atribuită transferului de cunoaștere. În acest sens, partenerii VBB-Berlin și ZTM-Varșovia au demarat activitățile de cooperare în domeniul serviciilor de informații pentru călători. Ca rezultat al cooperării, ZTM va implementa la scară mică un proiect-pilot constând în selecția unor componente ale VBB Fahrinfo\* și acomodarea rețelei europene EU-Spirit.**

\* Planificatorul de călătorii implementat de VBB

În prezent, pentru a se deplasa de la Berlin la Varșovia, călătorii trebuie să caute informații de călătorie pe 3 adrese Internet diferite. Ei trebuie să adune separat informațiile pentru serviciile feroviare sau serviciile aeriene ce conectează aceste două orașe și, de asemenea, să se documenteze privind programul serviciilor de transport public din respectivele orașe, pentru

cursa de tren sau de avion vizată. O soluție mai favorabilă pentru utilizator va fi implementată ca aplicație-pilot, în cadrul proiectului CAPRICE.

VBB pune la dispoziție călătorilor săi sistemul de informații de călătorie ‘HAFAS’ (elaborat de HaCon GmbH, Hanovra), numit ‘VBB-Fahrinfo’. VBB-Fahrinfo furnizează o gamă variată de funcții cel mai bine primite de Berlin și Brandenburg. Acesta conține informații de călătorie tip portal (‘din etapă în etapă’), la nivel regional (VBB-Fahrinfo), național (DELFI) și internațional (EU-Spirit), dar și indicații de călătorie, din baza de date în timp real puse la dispoziție de toate companiile de transport sub autoritatea VBB și servicii de informare pentru dispozitivele mobile ‘în rețea’ și ‘în afara rețelei’.

Pe lângă schimbul de experiență în cadrul atelierelor de lucru tematice (Componenta 3), un alt obiectiv esențial al CAPRICE este ‘transferul de cunoaștere și bune practici’ din cadrul Componentei 4.

Soluție VBB	←modulare— ←cuplare→	Soluție ZTM
-------------	-------------------------	-------------

O activitate prioritară în cadrul Componentei 4 este ca VBB să transfere cunoaștere partenerului de proiect ZTM. În acest sens, VBB și ZTM au început să lucreze împreună în domeniul serviciilor de informații pentru călători. Ca atare, ZTM va implementa la scară redusă un proiect-pilot constând în selecția unor componente ale VBB Fahrinfo și acomodarea rețelei europene EU-Spirit.

Rezultat al derulării proiectului bilateral, va fi organizat un sistem de informații de călătorie pentru regiunea Varșovia. Proiectul-pilot va fi funcțional din 2010 și va conține informații de călătorie ‘din etapă în etapă’, disponibile pentru toate mijloacele de transport public, așa cum prevede VBB-Fahrinfo. Prin acomodarea EU-Spirit, informațiile de călătorie între Varșovia și Berlin vor fi de asemenea disponibile. Astfel, a programa un drum, de la o adresă din Berlin la o adresă din Varșovia - și înapoi, va fi posibil. Operațiunile vor include informații privind transportul public din Berlin și Varșovia, dar și informații privind zboruri sau curse feroviare de lung traseu între orașe.

## Evenimente & reuniuni europene

**2010** O serie amplă de evenimente corelate cu transportul public în zonele urbane se organizează periodic sau sunt inițiate de diverse instituții, organizații și asociații la nivel european și internațional, de ex. EMTA, POLIS, CIVITAS, EUROCITIES, UITP și CODATU.

### EMTA

**15- 16 aprilie:** Adunarea Generală de Primăvară (Budapesta, Ungaria)



**30 septembrie & 1 octombrie:** Reuniunea Consiliului Director (Bruxelles, Belgia)

**11 -12 noiembrie:** Adunarea Generală de Toamnă (Barcelona, Spania)

Pentru mai multe informații: [www.emta.com](http://www.emta.com)

## **POLIS**

**11-12 februarie:** Adunarea Grupului de lucru POLIS pentru mărfuri, în parteneriat cu Orașul Götteborg și corelat cu un atelier CIVITAS CATALIST pe aceeași temă (Bruxelles, Belgia)

**17 - 18 februarie:** Grupul de interes comun CATCH și Adunarea grupului de lucru POLIS pe tema Mediu & Sănătate, cu dezbateră 'Schimbări climatice & comportament de călătorie' (Bruxelles, Belgia)

**26-27 februarie:** PRESTO - Promovarea mersului cu bicicleta, mod de transport pentru toți, Sesiune de instruire în cadrul proiectului 'Accentuarea atitudinii cicliste în orașe', atelier internațional (Tczew, Polonia)

Pentru mai multe informații: [www.polis-online.org](http://www.polis-online.org)

## **EUROCITIES**

**2 - 4 martie:** Reuniunea Forumul Mobilității pe tema 'Cum se finanțează mobilitatea în perspectivă?' (München, Germania)

**5-7 mai:** ECOMM /Conferința Europeană pe tema Managementului Mobilității – 'Oameni mișcându-se – Punți în spațiu' (Graz, Austria)

**19 – 21 mai:** A 6-a Conferință 'Tipuri de orașe durabile' pe tema 'Organizarea de orașe durabile și contradicțiile poziției de lider local' (Dunkerque, Franța)

Pentru mai multe informații: [www.eurocities.eu](http://www.eurocities.eu)

## **UITP**

**24-26 februarie:** IT-TRANS / Soluții IT destinate Transportului Public (Karlsruhe, Germania)

**22- 23 aprilie:** Contractarea, în sprijinul unui transport public mai bun (Bologna, Italia)

**4-5 mai:** Forumul UITP Managementul Interoperabil al Tarifelor (IFM) (Leeds, Marea Britanie)

**7 iunie:** Conferința Comitetului Comun UITP\* al Uniunii Europene & Uniunii Transporturilor Publice și Feroviare\* din Franța despre stadiul actual al adoptării Regulamentului privind obligativitatea serviciilor publice (Paris, Franța)

**9-10 iunie:** A 6-a Conferință internațională Autobuzul & tur de studiu pe tema alimentării cu combustibil în transportul public (Lyon, Franța). Tur de studiu premergător conferinței, în perioada **5-9 iunie 2010**, Londra, Lille, Paris și Lyon

**12 iunie:** Atelier de lucru Troleibuzul și a 6-a Conferință Internațională Autobuzul, corelate în perioada **9-10 iunie 2010** (Lyon, Franța)

\*Uniunii Internaționale a Transportatorilor Publici

†UITP

Pentru mai multe informații: [www.uitp.org](http://www.uitp.org)





## **CODATU**

**24-26 februarie:** Să activăm rolul IT-ului în transportul public (Karlsruhe, Germania)

**2-6 martie:** SOLUTRANS, 1-a Săptămână Mondială pe tema drumuri și transport urban – Eurexpo (Lyon, Franța)

**18-19 mai:** A 18-a Conferință pe tema Transporturilor & Poluării aerului (Zürich, Elveția)

**7-10 iunie:** Platforma de studii în transporturi – Europa 2010 (Bruxelles, Belgia)

**8-10 iunie:** Transporturi publice feroviare internaționale și alianța factorilor de decizie în domeniul mobilității (Paris - Porte de Versailles, Franța)

**11-15 iulie:** A 12-a Conferință Mondială pe tema cercetării în transporturi (Lisabona, Portugalia).

Pentru mai multe informații: [www.codatu.org](http://www.codatu.org)