

Anexa: SCRISOAREA DE AȘTEPTĂRI

Scrisoare de așteptări privind Directorul General, Directorul Economic și Directorul Tehnic al Societății Oradea Transport Local SA

1. Preambul

Prezenta scrisoare de așteptări a fost elaborată în conformitate cu prevederile O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare și a H.G. nr. 639/2023 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice.

Scrisoarea de așteptări face parte din setul de documente obligatorii din procesul de selecție a Directorului General, Directorului Economic și Directorului Tehnic a societății ORADEA TRANSPORT LOCAL SA, parte a planului de selecție.

Prin prezenta scrisoare, stabilește așteptările pe care le are societatea cu privire la rezultatele care trebuie obținute în urma implementării Planului de Administrare la Societatea Oradea Transport Local SA în termen de 4 ani.

2. Prezentarea întreprinderii publice societatea Oradea Transport Local S.A.

Societatea Oradea Transport Local SA sau prescurtat O.T.L. S.A. s-a constituit în baza prevederilor Legii nr. 31/1990 privind societățile, prin reorganizarea Regiei Autonome Oradea Transport Local. Transformarea regiei în societate pe acțiuni s-a făcut ca urmare a HCL nr. 538/09.08.2010, având acționar unic Consiliul Local al Municipiului Oradea. În anul 2013, prin Hotărârea nr. 8, adunarea generală acționarilor a aprobat, constituirea societății Oradea Transport Local S.A. ca operator regional și cooptarea în structura acționariatului a comunelor Borș și Sânmartin.

Ca formă juridică Societatea Oradea Transport Local SA- este o persoană juridică română, fiind organizată ca societate pe acțiuni, capitalul social fiind deținut de Municipiul Oradea (99,98%), Comuna Borș (0.01%), Comuna Sânmartin (0,01%) și își desfășoară activitatea în conformitate cu legile române și a regulamentului de organizare și funcționare al societății.

Din data de 01.05.2019 Societatea Oradea Transport Local SA execută transport public de călători la nivelul ADI Transregio, în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport local de persoane prin curse regulate nr. 92 din 30.04.2025. În 2019 au aderat la ADI Transregio comunele Paleu și Cetariu. Din a doua jumătate a anului 2020 a aderat și comuna Hidișelu de Sus, astfel că din 01.09.2020 Societatea Oradea Transport Local SA efectuează curse de autobuz pe linia Oradea - Sânțelec. Începând cu 01.07.2022 se efectuează curse regulate metropolitane de autobuz pe linia 516 Oradea- Mierlău – Șumugiu.

Pe liniile de tramvai și autobuz la nivelul ADI Transregio serviciul de transport public local de persoane s-a efectuat cu 62 garnituri de tramvaie, 139 autobuze și un microbuz.

Scurt istoric al societății Oradea Transport Local S.A.:

Perceput cu scepticism la început, tramvaiul a fost îndrăgit destul de repede de către populația orașului care, pe la 1910 avea să devină Mica Vienă de pe Crișul Repede. În perioada de după încheierea pactului dualist economia și comerțul au luat avânt, simțindu-se nevoia tot mai mare de a se stabili condițiile unui transport public organizat.

- Încă din 1868 presa locală publica proiectul unei căi ferate cu tracțiune hipo, care însă nu s-a realizat vreodată.
- În 1870, pe distanța dintre Piața Regele Ferdinand (Bémer) și stația centrală de cale ferată, circula o diligență trasă de cai, un fel de omnibus. Trăsura publică închisă transporta între opt, zece persoane și deservea doar unitățile de cazare din centrul istoric 1.
- Prima solicitare, având drept scop construirea unei căi ferate cu tracțiune hipo datează din 30 septembrie 1872. Aceasta prevedea realizarea, de către concesionarii Eisner Jakab și Hoitsy Gyula, atât a transportului de persoane, cât și a celui de mărfuri.
- La 5 august 1879, investitorii Schlesinger Móri și Csizmadia Géza au înaintat o cerere Consiliului Orășenesc, în care au solicitat autorizația de construcție pentru o cale ferată cu tracțiune hipo, destinată transportului de mărfuri – preferat în raport cu cel de persoane – ce urma a se desfășura de la Gara Centrală (Mare) până la fabricile situate în Subcetate și de-a lungul pârâului Peța, zona industrială de atunci a orașului. La fel ca și în primul caz și în acest proiect a eșuat.
- În anul 1880, Institutul General Maghiar de Credit Funciar a venit și el cu o ofertă. Proiectul sau prevedea realizarea unei linii ferate ce începea de la Gara Velența și se continua pe Calea Clujului, până în Piața Tineretului (Templom). De aici, calea urma a se desfășura spre Târgul de porcine. Linia își continua drumul pe str. Evreilor Deportați (Vámház), către terminalul aflat în dreptul Fabricii de spirt „Brüll Lipót”. Proiectul a fost aprobat, după care s-a trecut la procedura de expropriere.
- Inaugurarea transportului feroviar intraurban a avut loc la 28 august 1882.
- În anul 1884 au început lucrările de construcție la prima linie ferată de interes local din comitatul Bihor, pe ruta Oradea-Beiuș-Vaşcău.
- Tronsonul cuprins între Gara Velența-Rontău-Băile Felix a fost inaugurat la 14 mai 1885.
- În 1904, spre exemplu, pe relația de referință au circulat 12 curse dus-întors într-o zi. Până în prezent nu s-a realizat vreo linie electrificată care să ducă direct la cele două băi – în 1913 unul din oponenții unui asemenea proiect a fost însuși Consiliul Orășenesc.
- Rețeaua de căi ferate intraurbană s-a dezvoltat cu rapiditate, deoarece, în mod nesperat, noul serviciu s-a dovedit a avea succes. Numărul vehiculelor din dotare a crescut și el. Încetul cu încetul, spațiul destinat depoului s-a dovedit a fi prea mic.
- Până în anul 1909, parcul de vehicule a fost completat cu 8 vagoane motor achiziționate de la fabrica din Győr, iar până în 1911, cu 6 remorci. În plus, societatea a mai cumpărat două remorci deschise, destinate a circula pe perioada verii. Acestea din urmă au fost destinate inițial transportului de persoane cu tracțiune hipo din Timișoara.

- O modernizare fundamentală la acea vreme a fost considerată sudarea aluminotermică a tuturor inelurilor din oraș, începută în 1927 și care a durat mai mulți ani în șir.
- Planul de restructurare al orașului demarat în 1965, nu a mai lăsat loc liniilor de tramvai de pe străzile înguste și mai mult sau mai puțin întortocheate din centru. În perspectivă, a devenit necesară înprospătarea parcului, prin procurarea unor tramvaie de capacitate mare, mai economice. Scopul propus a fost cel de a se asigura un transport în comun „eficient”, care să deservească zona de vest de locuințe și de întreprinderi ale orașului, dar și cartierul Nufărul în devenire, din zona Seleuș.
- În prezent, OTL S.A. are în administrare o rețea de linii de tramvai cu o lungime totală de 46,928 km cale simplă, care formează un inel în jurul zonei centrale a orașului și trei linii radiale prin care se asigură legătura cu zonele industriale și marile cartiere rezidențiale, inclusiv linia nouă pe traseul bld. D. Cantemir – str. Atelierelor – str. Făgărașului- str. Calea Aradului pe ambele sensuri (în lungime de 8,5 km cale simplă).
- Sistemul de transport public local cu autobuzele completează rețeaua de transport cu tramvaiele care acoperă și deservește zona centrală a orașului, spre cele două parcuri industriale și marile hypermarketuri. Transportul cu autobuze s-a desfășurat pe 28 de trasee urbane cu lungimea de 516,21 km, 12 trasee metropolitane cu lungimea de 347,4 km și un traseu transfrontalier RO-HU cu lungimea de 48,4 km.
- Transportul public de persoane prin curse regulate în zona metropolitană s-a efectuat în semestrul 1 al anului 2024 pe următoarele linii: linia 511 (Oradea – Băile Felix), linia 512 (Oradea- Băile 1Mai), linia 513 (Oradea - Cordău), linia 514 (Oradea -Betfia), linia 515 (Oradea- Sânțelec), linia 516 (Oradea - Mierlău - Șumugiu), linia 517 (Oradea- Sânțelec – Mierlău - Șumugiu), linia 531 (Oradea - Cihei), linia 612 (Oradea – Borș- Santăul Mare), linia 721 (Oradea- Paleu - Cetariu Șișterea - Șusturogi), lina 722 (Oradea- Săldăbagiu de Munte).

Obiectul de activitate al societății Oradea Transport Local S.A. este constituit din:

- Transportul urban de călători cu tramvaie,
- Transportul urban, metropolitan și transfrontalier de călători cu autobuze,
- Transportul de persoane prin curse regulate speciale și ocazionale,
- Întreținerea și repararea parcului auto,
- Confecții piese și diverse confecții metalice,
- Reclamă și publicitate pe mijloacele de transport și alte spații conexe,
- Activități conexe transportului rutier - activități desfășurate de autogări.

Din data de 01.05.2019 Societatea Oradea Transport Local SA execută transport public de călători la nivelul ADI Transregio, în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport local de persoane prin curse regulate nr. 92 din 30.04.2025.

Administrarea și conducerea societății se bazează pe principiul conducerii colective și se realizează în conformitate cu prevederile actului constitutiv al societății. Hotărârile sunt luate de

organisme colective: Adunarea generală a acționarilor (AGA) și Consiliul de administrație (CA), iar ducerea la îndeplinire a acestor hotărâri cade în sarcina conducerii executive.

Conducerea și administrarea firmei este asigurată de: Adunarea generală a acționarilor (AGA) constituie organul suprem de conducere și este alcătuit din: un membru al Consiliului Local pentru a reprezenta Municipiul Oradea, un membru al Societatea Oradea Transport Local SA

Consiliul de administrație (CA) format din **5 membri** asigură conducerea și administrarea societății. Directorul general este responsabil cu luarea deciziilor legate de activitatea curentă a societății.

Activitățile și obiectivele Societatea Oradea Transport Local SA

În prezent, OTL S.A. are în administrare o rețea de linii de tramvai cu o lungime totală de 46,928 km cale simplă, care formează un inel în jurul zonei centrale a orașului și trei linii radiale prin care se asigură legătura cu zonele industriale și marile cartiere rezidențiale, inclusiv linia nouă pe traseul bld. D. Cantemir – str. Atelierelor – str. Făgărașului- str. Calea Aradului pe ambele sensuri (în lungime de 8,5 km cale simplă).

Sistemul de transport public local cu autobuzele completează rețeaua de transport cu tramvaiele care acoperă și deservește zona centrală a orașului, spre cele două parcuri industriale și marile hypermarketuri. Transportul cu autobuse s-a desfășurat pe 28 de trasee urbane cu lungimea de 516,21 km, 12 trasee metropolitane cu lungimea de 347,4 km și un traseu transfrontalier RO-HU cu lungimea de 48,4 km.

Transportul public de persoane prin curse regulate în zona metropolitană s-a efectuat în semestrul 1 al anului 2024 pe următoarele linii: linia 511 (Oradea – Băile Felix), linia 512 (Oradea- Băile 1 Mai), linia 513 (Oradea -Cordău), linia 514 (Oradea -Betfia), linia 515 (Oradea- Sânțelec), linia 516 (Oradea Mierlău- Șumugiu), linia 517 (Oradea- Sânțelec- Mierlău- Șumugiu), linia 531 (Oradea - Cihei), linia 612 (Oradea – Borș- Santăul Mare), linia 721 (Oradea- Paleu -Cetariu-Șișterea- Șusturogi), linia 722 (Oradea- Săldăbagiu de Munte).

Obiectivele societății Societatea Oradea Transport Local SA

- a) asigurarea continuității serviciilor de transport conform programele de transport, corelate cu fluxurile de călători;
- b) garantarea respectării drepturilor și intereselor utilizatorilor serviciului de transport public local;
- c) asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- d) recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, denumiți în continuare utilizatori, și prin finanțarea de la bugetele locale, asigurându-se un profit rezonabil pentru operatorii de transport și transportatorii autorizați;
- e) susținerea dezvoltării economice a localităților prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- f) protecția categoriilor sociale defavorizate, prin compensarea costului transportului de la bugetul local;

- g) dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;
- h) acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane, conform legislației;

3. Sinteza strategiei guvernamentale locale în domeniul în care acționează întreprinderea publică, inclusiv obiectivele sectoriale și fiscal-bugetare pe termen mediu și lung

Sistemul de transport public reprezintă un element de bază pe care se fundamentează dezvoltarea urbană a Municipiului Oradea și a comunelor limitrofe metropolitane (Sânmartin, Sântandrei, Oșorhei, Nojorid etc), evoluția acestui sistem depinzând de modelele de așezări umane care au fost "planificate" să se dezvolte, de consum, de organizarea producției și de infrastructura disponibilă. În vederea planificării, contractării, pregătirii procesului de operare, monitorizării și evaluării dezvoltării sistemului de transport public metropolitan, a fost constituită la data de 13.03.2012, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio având ca scop înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului de transport public local prin servicii regulate din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, în conformitate cu prevederile Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 și a principiilor descentralizării și a autonomiei locale. Membrii Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio sunt: Municipiul Oradea 196.367 locuitori, Comuna Borș 3.946 locuitori, Comuna Sânmartin 9.572 locuitori.

Argumentele care au stat la baza constituirii acestui sistem de transport public constau în:

1. Transportul județean nu era atractiv pentru populația din comunele limitrofe deoarece nu parcurgea zonele de interes din municipiu iar oprirea se făcea în stații publice amplasate în zonele de delimitare teritorială dintre comunele membre A.D.I. Transregio și municipiul Oradea.
2. Implementarea serviciilor publice integrate de transport călători, așa cum sunt definite prin art. 2 lit. (m) din Regulamentul CE nr. 1370/2007 – serviciile interconectate de transport într-o zonă geografică determinată cu un serviciu unic de informații, un regim unic de taxare a biletelor și un orar unic de transport.
3. Satisfacerea necesităților de deplasare într-o măsură cât mai mare posibilă prin intermediul unor moduri de transport mai puțin poluante – transportul local intercomunitar, fiind indispensabil în prevenirea creșterii poluării.
4. Program de transport unic și grafice de circulație integrate: grafice de circulație care permit reducerea timpului de deplasare, interconectate și reglementate unitar pentru toate traseele din zona geografică deservită, transbordări mai bine coordonate și sancționate de către o singură autoritate de autorizare (ADI Transregio); fiecare unitate administrativ-teritorială asociată în cadrul A.D.I. Transregio își va aproba, prin intermediul Consiliului Local, graficele de circulație ale curselor care deservește acea localitate, introducerea de noi curse sau prelungiri de trasee, corelarea capacităților de transport cu modificările fluxurilor de călători, modificându-le prin hotărâre de consiliu local și A.G.A. a asociației de câte ori se impune, cu efecte imediate pentru utilizatori.
5. Eliminându-se dezechilibrele actuale dintre zona centrală și aria limitrofă vor apărea, pentru prima dată, fluxuri de călători în prezent inexistente dinspre municipiu înspre zona periurbană și invers.

6. Utilizarea de pachete tarifare atractive (integrare tarifară): - integrare tarifară prin utilizarea pe teritoriul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Transregio a unui singur tip de legitimație de călătorie valabil pentru toate mijloacele de transport public local (card de mobilitate urbană), conform prevederilor art.1 alin. 4 lit. n din Legea nr. 92/2007; - reduceri tarifare la deplasările combinate, în care se utilizează cel puțin 2 mijloace de transport pentru a ajunge la destinație, pentru îndeplinirea nevoilor de mobilitate a utilizatorilor și atragerea în noul sistem de transport public a posesorilor de autoturisme.

7. Implementarea proiectului privind rețeaua de tram-train devine necesar datorită creșterii populației în Oradea și zona metropolitană și a numărului de locuri de muncă în municipiu, determinând un mare flux de navetiști. Având în vedere că jumătate dintre acești navetiști folosesc mașini personale, proiectul propune o alternativă sustenabilă și eficientă de transport. Noua rețea va conecta Municipiul Oradea, pe mai multe direcții, cu Aeroportul Oradea, Sânmartin – Băile 1 Mai – Băile Felix (Cordău), Borș (Parcul industrial) și Sântandrei – Girișu de Criș – Toboliu – Cheresig.

Obiective si principii care stau la baza administrarii societatii pentru urmasorii 4 ani:

- **EFICIENȚA ECONOMICĂ**

- administrarea eficientă a bunurilor aparținând sistemelor de transport proprietate a unităților administrativ-teritoriale;
- utilizarea eficientă a fondurilor publice în activitatea de administrare sau executare a serviciului de transport public local;
- recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului și prin finanțarea de la bugetul local;
- integrarea tarifară prin utilizarea unui singur tip de legitimație de călătorie pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate; pentru toate mijloacele de transport public local de persoane prin curse regulate;

- **MODERNIZAREA ȘI ÎMBUNĂTĂȚIREA SERVICIILOR**

- corelarea capacității mijloacelor de transport de persoane cu fluxurile de călători existente
- deplasarea în condiții de siguranță și de confort a persoanelor transportate
- asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport;
- satisfacerea cu prioritate a nevoilor de deplasare ale populației, ale personalului instituțiilor publice și ale operatorilor economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale prin servicii de calitate;
- dispecerizarea transportului public local de persoane realizat prin programe permanente;

- **COMPETENȚA PROFESIONALĂ**

- creșterea eficienței generale a societății prin corecta dimensionare, informare și motivare a personalului societății,
- instruirea permanentă a personalului pentru creșterea gradului de profesionalism,

- crearea unui mediu favorabil dobândirii de noi cunoștințe în cadrul societății și sprijinirea angajaților în a le dezvolta capacitatea de a folosi tehnici și proceduri moderne prin oferirea de oportunități materiale și de training,
- asigurarea transparenței în procedurile de achiziție publică;
- **ORIENTAREA CĂTRE CLIENT**
 - preocuparea permanentă pentru creșterea gradului de încredere a clienților și pentru o transparență legată de acțiunile întreprinse;
 - îmbunătățirea calității vieții populației care trăiește în zona deservită prin asigurarea permanentă a serviciilor de transport la nivelul cel mai înalt;
 - informarea și consultarea periodică a populației asupra politicilor de dezvoltare durabilă din domeniul serviciului de transport public local;
 - acordarea unor facilități de transport anumitor categorii de persoane;
 - asigurarea continuității serviciilor de transport prin programele de transport sau de funcționare, după caz, corelate cu fluxurile de călători;
 - susținerea dezvoltării economice a localităților prin realizarea unei infrastructuri de transport moderne;
- **GRIJA PENTRU MEDIU**
 - gestionarea rațională a resurselor naturale
 - eliminarea aspectelor cu impact negativ asupra mediului
 - protecția vieții umane și a mediului

4. Viziunea autorității publice tutelare și a acționarilor, misiunea și obiectivele întreprinderii publice, derivate din politica locală din domeniul de activitate în care operează întreprinderea publică

Acționarul Municipiul Oradea recunoaște că la nivel de piață condițiile sunt de tip monopol, societatea Oradea Transport Local SA fiind operator regional care prestează serviciul de transport public de persoane prin curse regulate.

O.T.L. S.A își desfășoară activitatea în conformitate cu legile române și în mod specific următoarele:

- Legea nr. 51/2006 care reprezintă legea cadru în domeniul serviciilor comunitare de utilități publice;
- Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, care are ca obiect stabilirea cadrului juridic privind înființarea, autorizarea, organizarea, exploatarea, gestionarea, finanțarea și controlul funcționării serviciilor de transport public în comune, orașe, municipii, județe și în zonele asociațiilor de dezvoltare comunitară.
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Ordonanța nr. 19/1997 privind transporturile;
- Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
- Ordonanță de urgență nr. 30/2013 pentru prelungirea valabilității licențelor de traseu și a programelor de transport public județean;

- Ordonanța nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanța nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
- Ordinul Ministrului transporturilor nr. 972/2007 pentru aprobarea Regulamentului- cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 263/2007 privind aprobarea Normelor-cadru privind modalitatea de atribuire a contractelor de delegare a gestiunii serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 206/2007 pentru aprobarea Regulamentului- cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 207/2007 pentru aprobarea Regulamentului- cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local;
- Ordinul Președintelui A.N.R.S.C. nr. 272/2007 pentru aprobarea Normelor-cadru privind stabilirea, ajustarea și modificarea tarifelor pentru serviciile de transport public local de persoane.

Legislația europeană în domeniul transportului public

- Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene nr. 1370 / 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători care reglementează și definește, la nivelul Comunității Europene, modul în care autoritățile competente, autoritatea publică sau un grup de autorități publice, pot acționa în domeniul transportului public de călători pentru a garanta prestarea de servicii de interes general, stabilind condițiile în care autoritățile competente, atunci când impun sau contractează obligații de serviciu public, compensează operatorii de servicii publice pentru costurile suportate și/sau acordă drepturi exclusive în schimbul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public. În vederea interpretării dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, Comisia Europeană a emis Comunicarea nr. 2014/C92/01, bazată pe bunele practici, precum și pe jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene.

Contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul:

1. Municipiul Oradea, Comuna Sânmartin și Comuna Borș, Comuna Paleu și Cetariu, Comuna Hidișelul de Sus, nr. 92 /C3/ 30.04.2025

În acest context, la nivel central (Guvern, Parlament) se pot lua decizii cu potențial impact asupra întreprinderii publice. Ne așteptăm ca directorii să analizeze schimbările legislative anunțate și să raporteze asupra impactului estimat al acestora către acționari.

Acționarul Municipiul Oradea prin Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Transregio a delegat serviciul de transport public local de persoane prin curse regulate la nivelul unitatilor administrativ teritoriale asociate: municipiul Oradea, comunele Borș și Sânmartin, Comuna Paleu și Cetariu,

Comuna Hidișelul de Sus deservește cu mijloace de transport specifice, respectiv cu autobuze urbane și tramvaie, potrivit legii.

În viziunea noastră, întreprinderea publică se confruntă cu următoarele:

- provocări: identificarea de pârgii de stimulare a populației Municipiului Oradea pentru folosirea mijloacelor de transport public local, operarea serviciilor de transport pe raza UAT-urilor, extinderea prestării serviciului public pe toate zonele în care orașul se dezvoltă,
- dificultăți – competitivitate scăzută pe piața de curse regulate speciale, starea tehnică a flotei de vehicule deținută (autobuze, midibuze, tramvaie),
- oportunități – potențialul de clienți noi – rezidenții din parcurile industriale, accesarea de fonduri UE 2024-2028 pentru modernizarea infrastructurii și a flotei de vehicule, investițiile deja realizate la nivelul societății sau sistemului,
- riscuri – lipsa resurselor financiare, derularea de către municipiu a unor proiecte de reabilitare sau de infrastructură și corelarea acestora cu serviciul de transport public local (ex. blocarea accesului cu tramvaiul într-o anumită zonă, pe o perioadă determinată de timp, din cauza unor investiții derulate de municipalitate).

Acțiunile întreprinse în ultimii ani pentru îmbunătățirea transportului public, reprezintă în principal următoarele investiții, finanțate din fonduri UE:

- extinderea rețelei de linii de tramvai pe traseul Calea Aradului – Universitate - str. Dimitrie Cantemir,
- achiziția unui număr de 20 buc tramvaie Astra Imperio,
- achiziția unui număr de 22 buc autobuze Mercedes de 12 m Euro 6, BYD.
- reabilitarea unor tronsoane ale liniilor de tramvai (Nufărul – Cantemir – Parcul 1 Decembrie, str Calea Aradului, B-dul Decebal).

Recunoaștem că realizarea investițiilor menționate anterior reprezintă o necesitate, iar riscurile asociate cu execuția (pentru care trebuie să existe strategii de atenuare a riscului) sunt

- imposibilitatea asigurării resurselor financiare și
- selectarea executanților care să asigure realizarea lucrărilor de calitate și la timp.

Ne așteptăm ca planurile de investiții propuse de conducerea întreprinderii publice să fie bazate pe note de fundamentare/studii de fezabilitate solide, întemeiate, care demonstrează eficiența și oportunitatea investițiilor, ca și potențiala valoare pentru acționari și pentru alți factori interesați.

Astfel, planurile de investiții trebuie să aibă o valoare netă prezentă pozitivă, în condițiile unor prezumții rezonabile cu privire la beneficiile viitoare și la costul viitor cu capitalul.

Acționarii confirmă faptul că obiectul de activitate al întreprinderii publice nu poate fi altul decât cel înscris în Statutul întreprinderii publice, și că orice schimbare trebuie să fie aprobată prin modificarea statutului.

În procesul de administrare și conducere se așteaptă ca organele de conducere și administrare să acționeze pentru performanța financiară sustenabilă urmărind, dar fără a se limita la acestea, următoarele principii recomandate de Ghidul OCDE pentru Întreprinderi Multinaționale pentru Conduită Responsabilă:

1. să contribuie la progresul economic, de mediu și social în vederea realizării unei dezvoltări durabile,
2. să respecte drepturile persoanelor afectate de activitățile lor, recunoscute la nivel internațional,
3. să încurajeze consolidarea capacităților locale printr-o cooperare strânsă cu comunitatea locală, inclusiv cu interesele de afaceri, precum și dezvoltarea activităților întreprinderii pe piețele interne și externe, în concordanță cu necesitatea unei practici comerciale loiale,
4. să încurajeze formarea de capital uman, în special prin crearea de oportunități de angajare și facilitarea oportunităților de formare profesională pentru angajați,
5. să nu solicite sau să accepte scutiri care nu sunt prevăzute în cadrul statutar sau de reglementare, refertitoare la drepturile omului, mediu, sănătate, siguranță, muncă, impozitare, stimulente financiare, sau alte probleme,
6. să susțină și să respecte principiile bunei de bună guvernare corporativă și să dezvolte și să aplice bunele practici de guvernare corporativă,
7. să elaboreze și să aplice practici eficiente de autoreglementare și sisteme de management care favorizează o relație de siguranță și de încredere reciprocă între întreprinderi și societățile în care își desfășoară activitatea,
8. să promoveze conștientizarea și respectarea de către angajați a politicilor companiei prin diseminarea adecvată a acestor politici, inclusiv prin programe de formare,
9. să se abțină de la acțiuni discriminatorii sau disciplinare sau de la represalii împotriva angajaților, a reprezentanților sindicatelor sau a altor reprezentanți ai angajaților care întocmesc rapoarte de bună credință conducerii sau, după caz, autorităților publice competente, cu privire la practicile care contravin legii, ghidurilor, sau politicilor întreprinderii,
10. să se abțină de la represalii și să ia măsuri pentru a preveni recurgerea la represalii, inclusiv de către entitățile cu care întreprinderea are o relație de afaceri, împotriva oricăror persoane sau grupuri care ar putea căuta sau investiga sau ar ridica îngrijorări cu privire la efectele negative reale sau potențiale asociate cu operațiunile, produsele sau serviciile întreprinderii. Aceasta include promovarea unui mediu în care indivizii și grupurile să se simtă în siguranță pentru a-și exprima îngrijorările și, acolo unde este relevant, contribuția la remedierea efectelor negative ale represaliilor atunci când acestea au loc,
11. să întreprindă diligențele necesare, bazate pe riscuri, incluzându-le, de exemplu, în sistemele lor de gestionare a riscurilor întreprinderii, pentru a identifica, a preveni și a atenua efectele negative actuale și potențiale și să ia în considerare modul în care sunt abordate aceste efecte. Natura și amploarea diligențelor necesare depind de circumstanțele unei anumite situații,
12. să încerce să prevină sau să atenueze un impact negativ atunci când nu au contribuit la acel impact, dar care totuși este legat direct de operațiunile, produsele sau serviciile lor printr-o relație de afaceri. Acest lucru nu are scopul de a transfera responsabilitatea de la entitate care cauzează un impact negativ asupra întreprinderii cu care are o relație de afaceri,

13. Să se abțină de la orice implicare necorespunzătoare în activități politice.

Societatea este încurajată de asemenea să se implice sau să sprijine, după caz, inițiativele private precum și dialogul social privind conduita responsabilă în afaceri, asigurându-se totodată că aceste inițiative țin seama în mod corespunzător de efectele lor sociale și economice asupra economiilor în curs de dezvoltare și de standardele existente recunoscute la nivel internațional. Autoritatea publică tutelară pentru întreprinderea publică Oradea Transport Local S.A. va cuantifica performanța organelor de administrare și de conducere ale societății prin următoarele obiective și indicatori de performanță:

a. Obiective financiare și nefinanciare așteptate:

Pentru următorii 4 ani, se așteaptă îndeplinirea atingerii următoarelor **obiective strategice și realizarea următorilor indicatori de performanță**:

Nr. crt	Categorie	Indicator	Date Primare	Formula de calcul	UM	Nivel propus 2025	Nivel propus 2026	Nivel propus 2027	Nivel propus 2028*
I	Indicatori financiari								
1	Obiectiv strategic: Dezvoltarea infrastructurii de transport				Acțiuni majore: Investiții în infrastructura de transport				
1.1	Politica de investiții	Gradul de realizare a investițiilor asumate prin planul anual de investiții	procent de realizare a listei de investiții	Propuneri/ realizări	%	80%	81%	82%	83%
1.2		Rata cheltuielilor de capital	Cheltuieli de capital (raportat de întreprinder e) Total active (calculat din raportul de situații financiare)	Rata cheltuielilor de capital = Cheltuieli de capital / Total active	%	≥0.1	≥0.5	≥0.6	≥0.7
2	Obiectiv strategic: Asigurarea capacității de plată a cheltuielilor curente				Acțiuni majore: Societatea va asigura plata tuturor datoriilor la scadență (fără restanțe)				
2.1	Finanțare a	Îndeplinirea obligațiilor către bugetele publice, fonduri speciale, față de	Datorii curente	plata tuturor obligațiilor în termenul legal	lei	0 lei restanțe	0 lei restanțe	0 lei restanțe	0 lei restanțe

		furnizori și alți creditori							
2.2		Rata Lichidității curente	Datorii curente	Rata lichidității=Active curente(circulante)/Datorii curente	%	≥1,01	≥1,02	≥1,03	≥1,04%
3	Obiectiv strategic: Asigurarea surselor proprii de finanțare pentru desfășurarea activității societății				Acțiuni majore: Societatea se va asigura că dispune de surse proprii pentru a-și desfășura activitatea prin diminuarea sumelor alocate de la bugetul local				
3.1	Operațiuni	Rentabilitatea activelor	Profit net Total active (calculat din situații financiare)	Profit net/Total active	%	0.2	0.25	0.28	0.30
3.2		Rata de rotație a creanțelor	Cifra de afaceri netă Creanțe la început de perioadă Creanțe la sf. De perioadă	Rata de rotație a creanțelor = Cifra de afaceri netă / [Creanțe la începutul perioadei (T0) + Creanțe la finalul perioadei (T1)/2]	%	≥2%	≥2,5%	≥2,75 %	≥3,0%
3.3		Diminuarea gradului de dependență față de bugetul local	reducerea subvențiilor de la bugetul local pentru activitatea de exploatare	Suma anuală compensatie buget local	lei	45 mil	44 mil	43 mil	42 mil
4	Obiectiv strategic: Creșterea rentabilității și a profitului societății				Acțiuni majore: Extinderea și dezvoltarea rețelei de transport în vederea creșterii numărului de calatori				
4.1	Rentabilitate	Marja netă a profitului	Profit net Cifra de afaceri netă	Marja de profit net=Profit net/ Cifra de afaceri netă	%	≥0,1	≥0,13	≥0,15	≥0,17
5	Obiectiv strategic: Respectarea legislației referitor la plata dividendelor				Acțiuni majore: Plata dividendelor conform reglementărilor în vigoare				
5.1	Politica de dividende	Rata de plată a dividendelor	Dividende plătite	Rata de plată a dividendelor = Rata de plată a dividendelor / Profit net (după diminuarea	%	50%	50%	50%	50%
			Profitul net						

				rezervelor legale)					
II	Indicatori nefinanciari								
1	Obiectiv strategic: Protecția mediului				Acțiuni majore: investiții în instalații mai performante ridicate și cu poluare scăzută				
1.1	Indicatori de mediu	Consumul energie	Consum de energie	Consum propriu de energie (se va majora în măsura în care se trece la tracțiune electrică)	MWh/an	7.500	11.000	12.000	13.000
2	Obiectiv strategic: Satisfacerea nevoilor clienților				Acțiuni majore: Îmbunătățirea calității vieții populației prin asigurarea permanentă a serviciilor transport conform programului de transport aprobat				
2.1	Indicatori referitori la clienți	Scorul satisfacției clienților	Total număr evaluări de 4 și 5 obținute (5 este scor maxim Total număr evaluări	Scor de satisfacție clienți= nr. total de evaluări de 4 și 5 / total nr. evaluări	%	80%	82%	84%	86%
3	Obiectiv strategic: Respectarea reglementărilor în materie de siguranța și securitatea muncii, prevenirea accidentelor de circulație				Acțiuni majore: Instruirea personalului și instituirea sistemului de siguranța în muncă, respectiv prevenirea accidentelor de circulație				
3.1	Indicatori referitor la angajați	Numărul de instruiți în materie de siguranță	Numărul total de instruiți în materie de siguranță care s-au efectuat pe parcursul anului	Număr	Nr.	12	12	12	12
3.2		Instituirea unui sistem de siguranță a angajaților	Confirmarea instituirii sistemului		DA/NU	DA	DA	DA	DA
4	Obiectiv strategic: Atragerea de noi călători				Acțiuni majore: Asigurarea cadrului pentru atragerea de noi călători				

4.1	Indicatori legați de inovare	Ponderea vânzărilor prin OTL Oradea App mobil	Vânzări prin OTL App/ Total vânzări	Vânzări prin OTL App/ Total vânzări	%	1,0	1,5	1,7	2,0
5	Obiectiv strategic: Respectarea prevederilor OUG 109/2011				Acțiuni majore: Elaborarea de proceduri pentru respectarea cu strictețe a reglementărilor privind guvernanta corporativă				
5.1	Indicatori legați de guvernanta corporativă	Transparența privind publicarea pe pagina proprie de internet a obligațiilor de raportare	respectare termene din OUG 109/2011. Calitatea și corectitudinea informațiilor postate	respectare termene din OUG 109/2011	%	100 %	100%	100%	100%
5.2		Îmbunătățirea sistemului de control intern managerial	Instituirea unui sistem de control intern	număr de proceduri întocmite sau revizuite	Nr.	5	5	5	5

5.3		Stabilirea politicilor de stabilire a riscurilor	Elaborarea și prezentarea rapoartelor trimestriale, semestriale și anuale privind execuția mandatului de către Consiliul de Administrație, conform legislației, inclusive privind performanța societății și gestionarea riscurilor	respectare termene din OUG 109/2011	%	100 %	100 %	100 %	100 %
5.4		Ducerea la îndeplinire a hotararilor AGA	Numărul de reuniuni ale comitetului de conducere	respectarea termenelor de implementare a hotărârilor AGA	%	100 %	100 %	100 %	100 %

5.5		Rata de participare la sedintele CA	Număr de participanți la sedintele CA / Numărul total de membrii CA	Număr de participanți la sedintele CA (inclusiv absenții motivați) / Numărul total de membrii CA	%	100 %	100 %	100 %	100 %
III.	Indicatori necomerciali								
1.	Obiectiv strategic: Sprijinirea tinerilor în carieră				Acțiuni majore: Încheierea de contracte tip bursa studiu cu elevi de la școli profesionale sistem dual / liceale / universitate				
1.1	Sprijinirea tinerilor în carieră	Contracte tip bursa studiu	Contracte tip bursa studiu cu: elevi de la școli profesionale sistem dual / elevi liceal / studenți universitate	Număr contracte tip bursa studiu cu elevi la școli profesionale sistem dual / liceal / universitate, active anual	Nr. contracte	Min. 5	Min. 5	Min. 5	Min. 5
2.	Obiectiv strategic: Respectarea prevederilor privind egalitatea de șanse și de tratament între femei și bărbați				Acțiuni majore: Procedurile de selecție a candidaților și angajarea personalului cu respectarea egalității de șanse și de tratament între femei și bărbați				
2.1	Egalitatea de gen	Diferența de remunerare între angajații de sex feminin și cei de sex masculin	Remunerare angajați de sex feminin (vatmani și soferi) și Remunerare angajați sex masculin (soferi și vatmani)	Rata diferenței de remunerare între angajații de sex feminin și cei de sex masculin = (Remunerare angajați de sex feminin vatmani și soferi - Remunerare angajați sex masculin soferi și vatmani) / remunerare lunara angajați de sex masculin	%	0	0	0	0

***indicatorii sunt aplicabili inclusiv până în iulie 2029**

5. Clasificarea Întreprinderii publice

Considerăm că întreprinderea publică se califică în categoria întreprinderilor publice al căror obiectiv principal de activitate este prestarea serviciului public de transport local. Consideră că

întreprinderea publică operează atât în condiții de monopol cât și într-o piață concurențială, în ambele cazuri trebuind să ia toate măsurile pentru creșterea competitivității.

Societatea are ca obiect principal de activitate:

- Transportul urban de călători cu tramvaie,
- Transportul urban, metropolitan și transfrontalier de călători cu autobuze,
- Transportul de persoane prin curse regulate speciale și ocazionale,
- Întreținerea și repararea parcului auto,
- Confecții piese și diverse confecții metalice,
- Reclamă și publicitate pe mijloacele de transport și alte spații conexe,
- Activități conexe transportului rutier- activități desfășurate de autogări.

6. Obiectul obligației și angajamentul autorității publice tutelare vizavi de modalitatea de asigurare a compensațiilor corespunzătoare sau de plată a obligației

Serviciile de utilități publice sunt în responsabilitatea autorităților administrației publice locale sau, după caz, a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară cu obiect de activitate servicii de utilități publice, mandatate prin hotărâri ale autorităților deliberative ale unităților administrativ-teritoriale membre.

În organizarea, funcționarea și dezvoltarea serviciilor de utilități publice interesul general al comunităților locale este prioritar. Se urmărește asigurarea cerințelor utilizatorilor, protejarea intereselor acestora, întărirea coeziunii economico-sociale la nivelul comunităților locale, precum și dezvoltarea durabilă a unităților administrativ-teritoriale.

Autoritatea delegantă Municipiul Oradea acordă operatorului compensația pentru efectuarea obligațiilor de serviciu public, după următoarea formulă:

Compensația pentru efectuarea obligațiilor de serviciu public = Cheltuielile de exploatare – Venituri ale operatorului asociate obligației de serviciu public (exclusiv diferențe de tarif) + Profit rezonabil $C = CE - V + Pr$,

Unde: C- reprezintă compensația

CE – reprezintă cheltuielile de exploatare eligibile, aferente obligațiilor de serviciu public, calculate astfel:

$(C \text{ unitar} \times Km)$, unde:

C unitar reprezintă costul în lei stabilit pe km pentru fiecare categorie de mijloc de transport, calculat cu includerea amortizării investițiilor operatorului și a cheltuielilor financiare aferente investițiilor. Amortizarea investițiilor realizate de operator din fonduri provenite de la bugetele locale sau bugetul statului nu este eligibilă,

Km reprezintă numărul de km efectivi realizați de mijloacele de transport ale operatorului în luna în care se acordă compensația, pe traseele stabilite în Programul de transport astfel:

$CE = (c \text{ unitar tramvai} \times Km \text{ tramvaie}) + (c \text{ unitar autobuze} \times Km \text{ autobuze})$

Pr – reprezintă profitul rezonabil al operatorului, reprezentând o rată de rentabilitate a capitalului normală pentru sectorul de activitate de transport public și care ține seama de nivelul de risc al serviciului de transport public local suportat de operator,

V- reprezintă totalitatea veniturilor generate în legătură cu prestarea serviciului de transport public local de către operator, pentru luna pentru care se acordă compensația, respectiv:

- Venituri din activitatea de vânzare a titlurilor de călătorie la care operatorul este îndreptățit,
- Venituri din alte activități legale de prestarea Serviciului de transport public local,
- Nu se includ diferențele de tarif la care operatorul este îndreptățit prin contractul de delegare.

Compensația se calculează și se plătește cumulat pentru activitățile de transport în comun cu tramvaie și autobuze. Raportul lunar de constatare și factura se întocmesc de operator și sunt prezentate acționarului Municipiul Oradea. Compensația nu poate depăși Efectul financiar net.

În vederea evitării supracompensării, în termen de 30 zile de la aprobarea situațiilor financiare anuale, operatorul va întocmi decontul anual pentru calculul Compensației anuale.

Compensația anuală reprezintă cea mai mică valoare dintre:

- Valoarea totală anuală a compensației calculate potrivit rapoartelor lunare de constatare aprobate pentru anul respectiv, și
- Valoarea totală anuală a compensației calculată potrivit celor prezentate mai sus, în care CE se va înlocui și va reprezenta valoare cheltuielilor efective suportate de operator pentru respectarea obligației de serviciu public efectiv, pe categoriile de costuri.

În cazul în care compensația acordată operatorului pentru anul anterior este mai mare decât compensația anuală, operatorul va restitui diferența rezultată, în termen de 30 zile calendaristice de la stabilirea compensației anuale.

7. Așteptări privind politica de investiții aplicabilă întreprinderii publice

În perioada 2025-2029, organele de conducere vor avea un rol determinant în conceperea unui program de investiții pe termen mediu și lung pentru finalizarea următoarelor lucrări de **investiții**:

1. Achiziția unui număr de minim 9 buc tramvaie,
2. Reabilitarea tronsoane linie tramvai: str. Corneliu Coposu – str Transilvaniei, Pod CFR – Sinteza, Str Calea Aradului – Bucla Aviatorilor,
3. Construire Autobaza în Parcul Industrial nr. 2
4. Reabilitare infrastructură linii din Depoul Salca,
5. Reabilitare stații autobuze și tramvaie (copertine, afisaje, marcaje, etc).

8. Așteptări în ceea ce privește politica de dividende/ vărsăminte din profitul net aplicabilă întreprinderii publice

Repartizarea profitului la întreprinderile publice se face cu respectarea O.G. nr. 64/2001. Societatea este orientată spre obținerea de profit. Potrivit legislației în vigoare, respectiv Ordonanța Guvernului nr. 64 din 30 august 2001, actualizată, privind repartizarea profitului la societățile naționale, companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, precum și la regiile autonome, destinațiile repartizării profitului sunt:

- rezerve legale;
- alte rezerve reprezentând facilități fiscale prevăzute de lege;

- acoperirea pierderilor contabile din anii precedenți
- constituirea surselor proprii de finanțare pentru proiectele cofinanțate din împrumuturi externe, precum și pentru constituirea surselor necesare rambursării ratelor de capital, plății dobânzilor, comisioanelor și a altor costuri aferente acestor împrumuturi externe;
- alte repartizări prevăzute de lege;
- participarea salariaților la profit; societățile naționale, companiile naționale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar de stat, care s-au angajat și au stabilit prin bugetele de venituri și cheltuieli obligația de participare la profit, ca urmare a serviciilor angajaților lor în relație cu acestea, pot acorda aceste drepturi în limita a 10% din profitul net, dar nu mai mult de nivelul unui salariu de bază mediu lunar realizat la nivelul agentului economic, în exercițiul financiar de referință;
- minimum 50% dividende la bugetul local, în cazul societăților naționale, companiilor naționale și societăților comerciale cu capital integral sau majoritar de stat;
- profitul nerepartizat pe destinațiile prevăzute mai sus se repartizează la alte rezerve și constituie sursa proprie de finanțare. În baza prevederilor legale enunțate și potrivit Actului constitutiv, Adunarea Generală a Acționarilor are atribuții în a hotărî cu privire la alocarea profitului net.

Plata dividendelor cuvenite se face de către societate în condițiile legii, după aprobarea bilanțului contabil de către Adunarea Generală a Acționarilor.

În cazul înregistrării de pierderi, Adunarea Generală a Acționarilor va analiza cauzele și va hotărî în consecință.

Managementul companiei va fi preocupat de o politică de dividende responsabilă, prudentă și predictibilă, care va respecta nevoile de investiții și dezvoltare a acesteia.

Politica societății este de a distribui dividende anual, propunerea de repartizare către acționar fiind de 50% din rezultatul net, diferența fiind utilizată pentru constituirea rezervelor legale și pentru surse proprii de finanțare în vederea realizării programului de investiții.

Plata dividendelor se va face în maxim 60 de zile de la termenul prevăzut de lege pentru depunerea situațiilor financiare anuale.

9. Avertizare timpurie asupra oricărei schimbări materiale intervenite în prognoza care stă la baza Planului de Administrare

Este important ca administratorii și organele de conducere să informeze acționarii în timp util de orice risc de deviere de la performanța așteptată.

Astfel, ne așteptăm ca administratorii și organele de conducere să facă o cuantificare a riscurilor și să consulte în timp util acționarii dacă se așteaptă devieri de la țintele previzionate

10. Revizuirea strategiei corporative

Ne așteptăm ca administratorii și directorii să lucreze împreună pentru a asigura finalizarea la timp a revizuirii strategiei întreprinderii publice pentru următoarea perioadă. Ne așteptăm ca, în urma finalizării acestui proces, consiliul de administrație să poarte discuții cu reprezentanții Municipiului Oradea cu privire la direcția strategică a companiei. Acționarii își rezervă dreptul de

a solicita informații ulterioare cu privire la direcția strategică a întreprinderii publice și așteptările generale exprimate în prezenta scrisoare.

11. Analiza prognozei economice

În ceea ce privește analiza prognozei pentru fiecare an, cuprinsă în Planul de Administrare, solicităm ca aceasta să reflecte scenarii probabile fundamentate minim pe indicatorii de performanță financiari și nefinanțari prevăzuți la punctul 4.

12. Remunerația

Sistemul de remunerare și stimulare a administratorilor și directorilor este de asemenea natură încât să ducă la creșterea valorii întreprinderii publice. Remunerația directorilor va fi rezonabilă în raport cu alte companii similare. De asemenea, propunerile de remunerații pentru conducerea executivă este fundamentată de Comitetul de Nominalizare și Remunerare din cadrul consiliului de administrație, cu respectarea O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, cu modificările și completările ulterioare, și ne așteptăm la o legătură directă între performanța companiei și remunerația acordată.

13. Schimbări legislative și de reglementare așteptate

În acest context, la nivel central (Guvern, Parlament) se pot lua decizii cu potențial impact asupra întreprinderii publice. Ne așteptăm ca directorii să analizeze schimbările legislative anunțate și să raporteze asupra impactului estimat al acestora către acționari.

Cadrul legal în baza căruia funcționează întreprinderea publică este dat de Legea nr. 31/1990 privind societățile, Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, Legea nr. 92/2007 privind transportul public local, legislația specifică societăților deținute majoritar de UAT-uri.

14. Aranjamente legate de finanțarea și negarantarea de către Municipiul Oradea a datoriilor întreprinderii publice

Vă rugăm asigurați-vă că, dacă contractați împrumuturi, creditorii trebuie informați că respectiva datorie nu reprezintă datorie publică locală și, ca atare, nu este garantată de către municipiul Oradea.

14. Infuzii de capital

Posibile majorări de capital vor fi posibile în funcție de posibilitățile de finanțare ale municipiului Oradea și, în orice caz, vor fi supuse unei analize atente a beneficiilor așteptate față de alte surse de finanțare.

15. Așteptările autorității publice tutelare și ale acționarilor, după caz, privind calitatea și siguranța serviciilor și produselor oferite de întreprinderea publică

Următoarele **rezultate strategice** sunt așteptate a fi atinse în următorii patru ani, la standarde/costuri raționale, eficiente, scăzute etc:

- a) satisfacerea cu prioritate a nevoilor de transport ale populației și ale operatorilor economici pe teritoriul unităților administrativ-teritoriale;
- b) îmbunătățirea siguranței rutiere, protecției mediului și calității transportului public local;
- c) deplasarea în condiții de siguranță și de confort, inclusiv prin asigurarea de risc a persoanelor transportate, precum și a bunurilor acestora prin polițe de asigurări;

- d) accesul egal și nediscriminatoriu al operatorilor de transport, respectiv al transportatorilor autorizați, la piața transportului public local;
- e) optimizarea funcționării pieței transportului public local prin asigurarea unui cadru concurențial normal, dinamic și loial.

Acționarul majoritar Municipiul Oradea este conștient de importanța calității și siguranței serviciilor oferite de întreprinderea publică Oradea Transport Local. De aceea, solicităm ca întreprinderea publică să contribuie la implementarea de obiective de îmbunătățire a calității serviciilor de transport public local prestate.

Pe cale de consecință, ne așteptăm ca administratorii să fie informați cu privire la gradul de satisfacție al clienților/ consumatorilor și să permită accesul la informații reale, cu costuri scăzute.

Aceste rezultate strategice trebuie evidențiate prin acțiuni specifice propuse în Planul de Administrare.

Ne așteptăm ca toți administratorii și directorii să fie informați cu privire la această Scrisoare de Așteptări, iar aceasta să fie publicată pe pagina web a întreprinderii publice, cu tratarea pertinentă a informației confidențiale și sensibile din punct de vedere concurențial.

16. Așteptări în domeniul eticii, integrității și guvernancei corporative

Conducerea societății trebuie să acționeze în acord cu cerințele Sistemului de Control Inten Managerial și să respecte prevederile legale privind integritatea și guvernanta corporativă, în spiritul responsabilității și diligența unui bun administrator.

Amintim importanța implementării unui Cod de Etică care recunoaște semnificația și reglementează conflictul de interese și confidențialitate. Subliniem importanța revizuirii regulate a funcționalității sistemului de control intern de către administratori, ca și importanța Comitetului de Audit din cadrul CA, precum și a lucrului acestui cu auditoria interni și externi responsabili de aceste aspect.

Așteptările autorității tutelare se îndreaptă cu precădere către:

- conformitatea totală a situației societății cu cerințele legislative incidente;
- promovarea și respectarea valorilor organizaționale (profesionalism, tradiție, dialog social, respect față de oameni și mediu, respect față de cultura organizațională, etc)
- optimizarea calității implementării principiilor de bună guvernanta corporativă, etică și integritate
- identificarea și evitarea incompatibilităților și a conflictelor de interese, prevenirea și raportarea fraudelor, actelor de corupție și semnalarea neregularităților.

17. Așteptările autorității publice tutelare și ale acționarilor, după caz, cu privire la comunicarea cu organele de administrare și conducere ale întreprinderii publice

Acționarii se angajează la întărirea răspunderii strategice, la îmbunătățirea gestionării activelor companiei și la clarificarea așteptărilor lor cu privire la întreprinderea publică. Aceste priorități sunt posibile prin îmbunătățirea comunicării bidirecționale între administratori și acționari, pentru a sprijini o înțelegere a așteptărilor acționarilor, a priorităților guvernamentale, a nivelurilor de responsabilitate și a alinierii cu prioritățile strategice ale întreprinderii publice.

Ca atare, este important ca ambele niveluri să se țină reciproc informate cu privire la orice aspecte cu impact material asupra întreprinderii publice și/ sau asupra intereselor acționarilor, inclusiv informații cu privire la riscurile cu privire la îndeplinirea planurilor de administrare.

Riscurile sunt evenimente care pot produce schimbări sau devieri de la obiectivele stabilite și activitățile planificate. Riscurile, odată produse, conduc la implicații de cost, calitate și/sau timp de implementare.

Organele de conducere vor redacta, transmite și publica rapoarte lunare, semestriale și anuale cu privire la îndeplinirea indicatorilor de performanță și a Planului de Administrare.

Comitetul de nominalizare și remunerare