



TRANSPORT
PUBLIC
BUCUREȘTI
ILFOV

TTL
PLANNING



AUDIT TEHNICO-ECONOMIC AFERENT ACTIVITĂȚII DE TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI

[R2a] Regio Serv Transport S.R.L.

TTL.066-TPBI-R2a.REG

Martie 2023

Titlu Proiect AUDIT TEHNICO-ECONOMIC AFERENT ACTIVITĂȚII DE
TRANSPORT PUBLIC DE CĂLĂTORI

Contract 98 (TTL-066.S) / 10.01.2023

Livrabil RAPORT PRIVIND AUDITUL TEHNICO – ECONOMIC
REGIO SERV TRANSPORT S.R.L.

Cod Raport TTL.066-TPBI-R2a.REG

Revizia Rev. 0

Data 07 Martie 2023

Beneficiar Asociația de Dezvoltare
Intercomunitară pentru
Transport Public București-Ilfov



Elaborator TTL PLANNING S.R.L.



Manager Proiect Ionuț MITROI

Echipă de elaborare Marian PRISĂCARU
Adrian DINU
Bogdan MIREA
Sidonia MITROI
Bogdan PETRINI
Luciana POPESCU
Bogdan CONSTANTIN

CUPRINS

1. DATE GENERALE	4
1.1. Denumirea obiectivului a contractului de prestare servicii	4
1.2. Localizare / Teritoriu deservit	4
1.3. Beneficiarul auditului	4
1.4. Elaboratorul auditului	4
2. INTRODUCERE	5
2.1. Cadrul General	5
2.2. Scopul Raportului	5
2.3. Legislația incidentă	6
3. PREZENTAREA OPERATORULUI DE TRANSPORT	9
3.1. Descrierea generală a Operatorului de Transport	9
3.2. Parcul mijloacelor de transport	10
3.3. Valoarea contractului pe perioada auditului - costul unitar/kilometru	10
4. ANALIZA ACTIVITĂȚII TEHNICO – ECONOMICĂ A OPERATORULUI DE TRANSPORT	11
4.1. Analiza elementelor financiare:	11
4.1.1. Analiza modului de organizare contabilă al operatorilor	11
4.1.2. Analiza tipurilor de activități desfășurate de operatori	14
4.1.3. Analiza rezultatelor obținute de operatori (profit sau pierdere)	14
4.1.4. Analiza evoluției veniturilor și cheltuielilor	14
4.1.5. Alocarea costurilor directe și indirecte	15
4.1.6. Analiza adecvării costurilor înregistrate	19
4.1.7. Analiza cheltuielilor care nu intră în sfera CSP	20
4.1.8. Verificarea acurateții	20
4.1.9. Gradul de adecvare a informațiilor contabile	21
4.1.10. Analiza modului de realizare și evidență a investițiilor	Error! Bookmark not defined.
4.1.11. Factori interni/externi care au influențat rezultatele economico-financiare	22
4.2. Analiza elementelor operaționale:	24
4.2.1. Analiza kilometrilor efectuați	24
4.2.2. Analiza consumurilor de combustibil	26
4.2.3. Analiza operațiunilor întreținere/mentenanță	28
4.2.4. Analiza structurii personalului	31
4.2.5. Analiza cheltuielilor cu personalul	33
4.2.6. Eficacitatea personalului	36
4.3. Calculul costului unitar pe kilometru	38
5. RECALCULAREA COMPENSAȚIEI	40
6. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	42
6.1. Concluzii	42
6.2. Recomandări pentru îmbunătățirea CSP	42

1. DATE GENERALE

1.1. Denumirea obiectivului a contractului de prestare servicii

Elaborarea **Auditului Tehnico-Economic aferent activității de Transport Public de Călători – Regio Serv Transport S.R.L.**

1.2. Localizare / Teritoriu deservit

UAT Membre ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov, teritoriul deservit București - Ilfov.

1.3. Beneficiarul auditului



**ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARA PENTRU
TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI – ILFOV**

București, Bld. Tudor Vladimirescu, nr. 22, Clădirea Green Gate, etaj
10, Sector 5, 050883,
telefon +40.371.502.979,
e-mail: office@tpbi.ro

1.4. Elaboratorul auditului



TTL PLANNING S.R.L.,

București, Str. Dimitrie Pompeiu, nr. 9-9A, C14, Sector 2,
telefon +40.724.049.785,
e-mail: office@ttlplanning.ro.

2. INTRODUCERE

2.1. Cadrul General

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București — Ilfov (TPBI), a fost constituită în noiembrie 2017, ca asociere a tuturor celor 42 de autorități locale ale regiunii București — Ilfov, cu scopul:

- Înființării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a Serviciului public de transport local din cadrul asociației, pe raza de competență a Unităților Administrativ - Teritoriale membre;
- Îmbunătățirii mobilității integrate prin administrarea coordonată și finanțarea corespunzătoare a serviciilor publice de transport în zona de influență în transport a Municipiului București;
- Stabilirii politicilor vizând planificarea strategică, monitorizarea și avizarea activităților privind autorizarea, organizarea, gestionarea și controlul funcționării serviciilor publice de transport de călători în zona metropolitană București – Ilfov și zona de influență în transport a Municipiului București, pentru transportul cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou, trenuri regionale, transport naval și alte mijloace de transport terestre, pe apă și suspendate. Inclusiv alte sisteme de transport alternativ.

Conform Legii nr. 51/2006, Art. 8, Alin. 1, privind serviciile comunitare de utilități publice, „Autoritățile administrației publice locale au competența exclusivă, în condițiile legii, în tot ceea ce privește înființarea, organizarea, gestionarea și funcționarea serviciilor de utilități publice, precum și în ceea ce privește crearea, dezvoltarea, modernizarea, reabilitarea și exploatarea bunurilor proprietate publică sau privată a Unităților Administrativ - Teritoriale care compun sistemele de utilități publice.”

TPBI își exercită atribuțiile pentru aplicarea cerințelor Regulamentului CE 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și a legislației naționale în vigoare.

Serviciile de transport public de călători cu autobuze, troleibuze, tramvaie sunt în responsabilitatea TPBI, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport Public București -Ilfov având ca scop serviciile de utilități publice, conform mandatelor acordate acesteia prin Hotărâri ale Autorităților deliberative ale Unităților Administrativ – Teritoriale membre.

2.2. Scopul Raportului

Scopul Raportului este acela de a prezenta activitatea efectuată de către operatorul regional, cu care Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru transport public București – Ilfov (TPBI) a încheiat contract de delegare.

Operatorul auditat și numărul Contractului de delegare a serviciului public de transport este următorul:

- Regio Serv Transport S.R.L. – Contract nr. 4/14.05.2021.

Perioada pentru care se realizează Auditul Tehnico – Economic este de 01.01.2022 – 14.05.2022.

Rezultatele așteptate în urma elaborării Auditului Tehnico – Economic sunt următoarele:

- calcularea costului / km eligibil pentru autobuz, cu evidențierea separată în costul / km a componentei de transport public și a celei asociate gestiunii serviciului comercial:
 - calculul costului unitar pe kilometru, efectuat în baza evidentelor contabile puse la dispoziție de către operator, considerând totalul cheltuielilor din balanța de verificare;
 - calculul costului unitar pe kilometru, efectuat în baza evidentelor contabile, considerându-se însă totalul costurilor eligibile și ajustările contabile privind eligibilitatea cheltuielilor aferente perioadei analizate;
 - calculul costului unitar pe kilometru, efectuat în baza analizei tehnico-economice realizate pentru perioada analizată, incluzând atât ajustările contabile, cât și ajustările de eficiență.
- calcularea valorii compensației, pe baza cheltuielilor efective eligibile suportate de Operator pentru prestarea obligației de serviciu public;
- repartizarea compensației pentru fiecare dintre UAT-urile membre TPBI, beneficiare ale serviciului de transport public.

2.3. Legislația incidentă

Cadrul legislației incidente specifice serviciului de transport public local de călători constă în următoarele:

- Contractul de delegare nr. 4 a gestiunii serviciului de transport public local încheiat la data de 14 mai 2021 între Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București Ilfov („ADTPBI”) și Operatorul de transport Regio Serv Transport S.R.L.;
- Legislația românească:
 - Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007;
 - Legea serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006 (republicată);
 - Ordonanță nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
 - Normă metodologică din 30/11/2011 privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
 - Ordonanță nr. 19/1997 privind transporturile (republicată);
 - Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (republicată);

- Ordonanță nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport;
- Ordonanță nr. 97/1999 (r) privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare (republicată);
- Ordonanță nr. 19/1999 privind acordarea unor facilități agenților economici din domeniul transporturilor, la scoaterea din funcțiune a mijloacelor fixe uzate fizic sau moral, neamortizate integral;
- Ordonanța nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora;
- Ordonanță nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Ordin 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. 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;
- Hotărârea Guvernului nr. 38/2008 privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier;
- Regulament al Guvernului din 02/11/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- OMT nr. 972 din 3 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;
- Normă metodologică a Ministrului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei din 27/03/2002 privind clasificarea pe categorii a autobuzelor și microbuzelor utilizate pentru transporturi publice de persoane prin servicii regulate în trafic national;
- Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 2133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța rutieră, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1;
- OUG nr. 109 din 30 noiembrie 2011, privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice;
- Legislația europeană:

- Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului;
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Comisiei de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier;
- Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport;
- Directiva 2009/33/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic;
- Standardul EN 13816 pentru Transporturi – Logistică și Servicii – Transporturi Publice de Pasageri – definirea, urmărirea și măsurarea calității serviciilor.

3. PREZENTAREA OPERATORULUI DE TRANSPORT

3.1. Descrierea generală a Operatorului de Transport

REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. a fost înființată prin asocierea Consiliului Local Buftea — 51% și Consiliul Local Corbeanca — 49%, în anul 2019.

Începând cu data de 15 mai 2021, Regio Serv Transport a început să opereze cele două trasee din interiorul localității Buftea, respectiv R462 și R466, pe traseul Buftea-Remat.

Societatea dispune, de un parc auto format din 4 autobuze, marca Isuzu, model Citimark, an de fabricație 2011, Euro 5, 9 m lungime și o capacitate de 61 de locuri pe scaune și în picioare (cu care opera la data de 01.01.2022).

Structura organizatorică a REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. este prezentată în figura următoare:

REGIO SERV TRANSPORT S.R.L

Aprob,

Presedinte C.A

Zigmund Alexandru Cristian

ADMINISTRATOR

Balea Vasile Adrian
Vitan Constantin Cristian

**Adunarea Generala a
Asociatilor**

2

Consiliu de Administratie

3

Director General

**Biroul Financiar-
Contabil**

-Economist 1
-Agent achizitii 1

**Biroul Resurse Umane si
Juridic**

-resurse umane 1
-consilier juridic 1

**Serviciul Transport Public de
Persoane**

-sef serviciu 1
-manager transport 1
-sofer 16
-dispeceri 4

Figura 3-1 – Organigrama REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. (Sursa: Operatorul de Transport)

3.2. Parcul mijloacelor de transport

Parcul mijloacelor de transport, conform contractului de delegare a serviciului de transport local de călători este format din 4 vehicule, după cum urmează:

Marcă autobuz	Număr autobuze	Vechime	Normă Euro
ISUZU	4	11 ani	Euro V
TOTAL	4		

3.3. Valoarea contractului pe perioada auditului - costul unitar/kilometru

Indicatori	Valoare [LEI]
Perioada auditată 01.01 - 14.05.2022	
(Km) Număr total de vehicul*kilometri efectuați	124.365,52
Autobuz, din care:	
- <i>linii regionale</i>	124.365,52
(C unitar) Cost unitar per kilometru	6,26
CHELTUIELI	
(Ch.1) Cheltuieli pentru PSO (Veh*Km efectuați x c unitar pe Km)	778.528,16
(Ch.2) Cheltuieli asociate contractelor comerciale	31.021,91
Cheltuieli Totale (Ch. 1 + Ch. 2)	809.550,07
(Pr) Profit rezonabil (Cheltuieli totale x 2,98%)	24.124,59
(V) Total venituri lunare pentru servicii de transport public (1+2):	54.511,87
1. Venituri din vânzări de titluri de călătorie, asociate contractelor comerciale, din care:	54.511,87
2. Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	0,00
(C) Compensația (conform contract) (Ch. + Pr -V), din care:	779.162,79
1. Compensație din diferențe de tarif, respectiv:	
<i>Diferențe de tarif pe linii regionale</i>	59.254,43
2. Compensație fără diferențe de tarif, respectiv:	
<i>Compensatie linii regionale</i>	719.908,36

4. ANALIZA ACTIVITĂȚII TEHNICO – ECONOMICĂ A OPERATORULUI DE TRANSPORT

4.1. Analiza elementelor financiare:

4.1.1. Analiza modului de organizare contabilă al operatorilor

REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. organizeaza si conduce contabilitatea proprie, respectiv contabilitatea financiara si de gestiune (contabilitatea de gestiune a fost adaptata la specificul activitatii), potrivit prevederilor Legii contabilitatii nr. 82/1991, republicata cu modificarile si completarile ulterioare ale OMFP nr.1802/2014 pentru aprobarea reglementarilor contabile privind situatiile financiare anuale individuale si situatiile financiare anuale consolidate, precum si ale OMFP 123/2016- privind principalele aspecte legate de intocmirea si depunerea situatiilor financiare anuale ale operatorilor economici la unitatile teritoriale ale Ministerului Finantelor Publice.

Contabilitatea se tine in limba romana si in moneda nationala (RON).

Orice operatiune economico-financiara efectuata se consemneaza in momentul efectuarii ei intr-un document care sta la baza inregistrarilor in contabilitate, dobandind astfel calitatea de document justificativ.

Conform legii, raspunderea pentru organizarea si conducerea contabilitatii REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. revine administratorului.

REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. organizeaza si conduce contabilitatea intr-un compartiment distinct denumit Birou financiar-contabil, in care activeaza un economist, care are studii economice superioare si un agent de achizitii care raspunde de organizarea si conducerea contabilitatii, in conditiile legii.

In cadrul REGIO SERV TRANSPORT S.R.L se intocmesc situatii financiare anuale simplificate care cuprind:

- a) bilant prescurtat_F10,
- b) cont prescurtat de profit si pierdere_F20,
- c) date informative_F30,
- d) situatia activelor imobilizate_F40.

Conform prevederilor legislative in vigoare si a Actului Constitutiv al REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. asociatii au dreptul respectiv, obligatia sa aprobe bilantul, contul de profit si pierdere, sa dispuna repartizarea profiturilor nete obtinute.

Administrarea REGIO SERV TRANSPORT S.R.L, conform prevederilor Actului Constitutiv si contractelor de mandat, revine Consiliului de Administratie, deciziile sunt supuse aprobarii Presedintelui CA si celor doi Administratori.

Coordonarea, controlul si asumarea responsabilitatii CA se refera la:

- toate documentele primare au fost corect inregistrate in contabilitate, cronologic si sistematic, respectand legislatia in vigoare;
- s-a asigurat si respectat principiul continuitatii si independentei exercitiilor financiare si al intangibilitatii bilantului;
- politicile contabile utilizate la intocmirea situatiilor financiare anuale sunt in conformitate cu reglementarile contabile aplicabile;
- situatiile financiare anuale ofera o imagine fidela a pozitiei financiare, a performantei financiare si a celorlalte informatii referitoare la activitatea desfasurata.
- coordonarea operatiunilor/actiunilor de lichidare, daca este cazul.

Documentele standard de prezentare a situațiilor economico-financiare a REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. sunt **situatiile financiare anuale**, intocmite si prezentate potrivit legii, care trebuie sa ofere o imagine clara, fidela a pozitiei financiare, performantei financiare si a celorlalte informatii referitoare la activitatea desfasurata de entitate.

Bilantul contabil intocmit la data de 31.12.2022 este documentul contabil de sinteza, intocmit conform prevederilor legale, prin care se prezinta activul si pasivul entitatii patrimoniale. Ministerul Finantelor Publice a publicat in MO, Ordinul nr. 4268/2022 care cuprinde noile reglementari privind depunerea situatiilor financiare anuale pentru anul 2022 (M.O. nr.22/09.01.2023) respectiv data limita pana la care pot fii depuse situatiile financiare, 31 mai 2023 pentru SRL-uri (150 zile de la inchiderea exercitiului financiar).

Exercitiul financiar reprezinta intervalul de timp pentru care trebuie intocmite situatiile financiare anuale si coincide cu anul calendaristic.

Durata exercitiului financiar este de 12 luni

Termenele pentru intocmirea situatiilor financiare anuale sunt urmatoarele (art. 36 din Legea contabilitatii nr. 82/1991):

- a) societatile comerciale, societatile/companiile nationale, regiile autonome, institutele nationale de cercetare-dezvoltare, subentitatea fara personalitate juridica din Romania care apartin unor persoane juridice cu sediul in strainatate, cu exceptia subentitatilor deschise in Romania de societati rezidente in state aparinand Spatiului Economic European, in termen de 150 de zile de la incheierea exercitiului financiar;
- b) celelalte persoane juridice, in termen de 120 de zile de la incheierea exercitiului financiar.

În acest sens, REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. ar fi trebuit să întocmească un Manual de Proceduri Contabile, al cărui obiectiv este acela de a stabili metodele contabile aplicabile la nivel de societate.

Manualul de Proceduri Contabile ar trebui elaborat în baza Ordinului Ministerului Finanțelor Publice nr.1802/2014 pentru aprobarea Reglementărilor contabile privind situațiile financiare anuale individuale și situațiile financiare anuale consolidate, prin care sunt transpuse parțial prevederile Directivei 2013/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind situațiile financiare anuale, situațiile financiare consolidate și rapoartele conexe ale anumitor tipuri de entități, de modificare a Directivei 2006/43/CE a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Directivelor 78/660/CEE și 83/349/CEE ale Consiliului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L182 din data de 29 iunie 2013.

De asemenea, auditorii nu au identificat Manualul de Politici Contabile al REGIO SERV TRANSPORT S.R.L.

Procedurile contabile reprezintă principiile, procedurile, convențiile, regulile practice specifice ce ar trebui aplicate, de o manieră consecventă, de REGIO SERV TRANSPORTURI S.R.L. la întocmirea și prezentarea situațiilor financiare anuale.

Funcția contabilă este una centralizată iar departamentul contabil se ocupă cu înregistrările contabile.

Soft-ul folosit este SAGA care, pe lângă modulul de contabilitate, conține și următoarele module:

- modulul de gestiune a stocurilor, folosit în general pentru combustibil, piese de schimb și alte materiale auxiliare;
- modulul de salarizare, în care sunt generate statele de salarii;
- modulul de mijloace fixe, în care se calculează, automat, amortizarea mijloacelor fixe deținute în patrimoniu.

Reținem, de asemenea, din înscrisul prezentat de operator, denumit „*Organizarea contabilității la REGIO SERV TRANSPORT SRL*” modalitatea stabilită de acesta la nivel intern cu privire la conducerea contabilității, pe care o cităm integral:

Obiectul de activitate conform cod CAEN 4931_Transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători

Aceasta fiind singura activitate a societății, activitatea de transport se desfășoară în conformitate cu prevederile contractului de delegare a gestiunii serviciului public local de călători în regiunea București-Ilfov, încheiat cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București-Ilfov.

Atât veniturile cât și cheltuielile societății sunt realizate din activitatea de transport public de călători. Personalul angajat este unul calificat cu experienta de lucru îndelungată.

„Se expune succint în modul de evidență a operatorului economic:

Utilizarea conturilor contabile, prelucrarea documentelor primare și îndeplinirea registrelor respective.

O atenție deosebită se acordă calculelor impozitului pe venitul microintreprinderilor datorat, întocmirii și depunerii declarațiilor fiscale și rapoartelor financiare anuale respectiv, semestriale (daca sunt îndeplinite criteriile de marime).

Scopul serviciului este de a asigura, operatorului economic un climat propice desfășurării în condiții normale a activității, într-o economie într-o continuă schimbare în care legislația lasă loc de interpretări.”

În urma analizării balanțelor analitice lunare de verificare întocmite de REGIO SERV TRANSPORT S.R.L s-a constatat faptul că, **evidența contabilă nu este condusă la nivel de centre de cost**, respectiv, nu au fost prezentate alte informații în acest sens.

4.1.2. Analiza tipurilor de activități desfășurate de operatori

Tipul de activitate realizată de către REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. este prezentată, după cum urmează:

- Transport public – reprezintă activitatea de bază a RST, compensată conform legislației.
- Operatorul, poate presta pentru terți activități conform Statutului, care nu fac parte din sfera serviciului de transport public de călători.

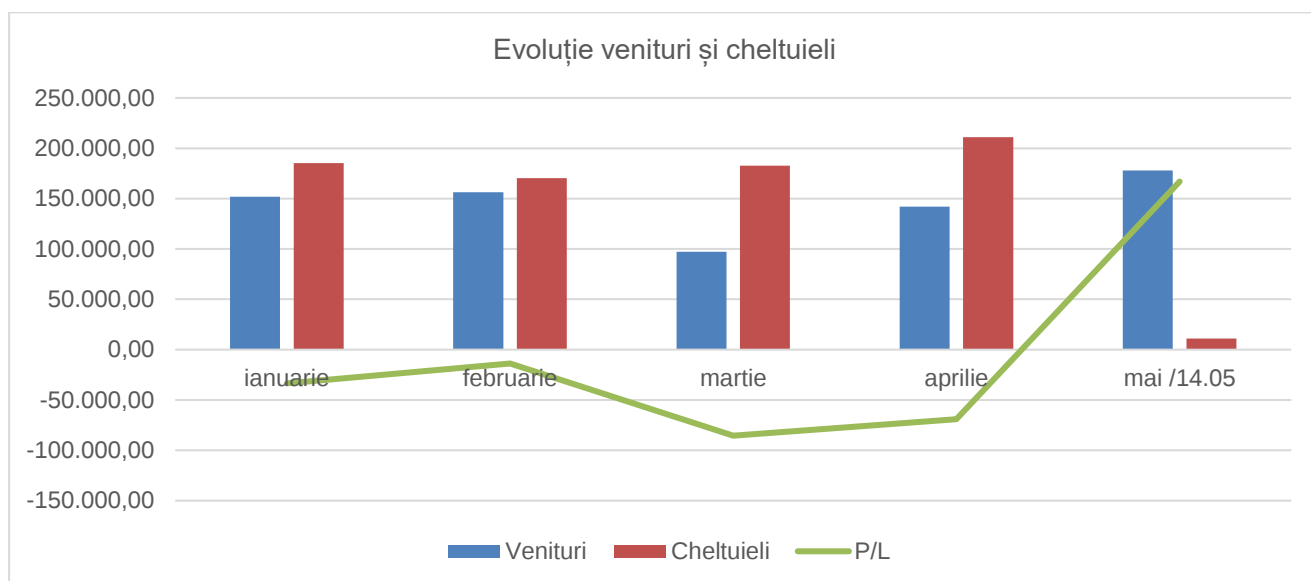
4.1.3. Analiza rezultatelor obținute de operatori (profit sau pierdere)

În anul 2022, potrivit balanței analitice de verificare întocmită la 31 mai 2022 primită de la Operator defalcat pe perioada de analiză contractuală (01.01 - 14.05.2022), REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. a obținut venituri de **725.640,58 lei**, a înregistrat cheltuieli în suma de **760.418,45 lei**, rezultând o pierdere în cuantum de **(34.777,87) lei**.

4.1.4. Analiza evoluției veniturilor și cheltuielilor

Evoluția veniturilor și cheltuielilor în perioada supusă auditului se prezintă după cum urmează:

	ianuarie	februarie	martie	aprilie	mai /14.05	TOTAL
Venituri	151.884,80	156.410,57	97.346,07	142.053,27	177.945,87	725.640,58
Cheltuieli	185.395,95	170.162,08	182.781,18	211.078,07	11.001,17	760.418,45
P/L	-33.511,15	-13.751,51	-85.435,11	-69.024,80	166.944,70	-34.777,87



4.1.5. Alocarea costurilor directe și indirecte

Activitatea operatorului presupune evidentierea distinctă a cheltuielilor, funcție de criteriile de alocare ale acestora și sunt clasificate în cheltuieli directe și indirecte.

În urma analizei tehnico-economice a reieșit următoarea situație a costurilor din balanța de verificare analitică:

	Valoare	Pondere
Costuri directe	665.304,98	87,49%
Costuri indirecte	95.113,47	12,51%
Total costuri	760.418,45	100,00%

Costuri directe (individuale) de producție – reprezintă cheltuielile care pot fi individualizate și atribuite fără ambiguitate unui produs sau unei activități consumatoare de resurse și producătoare de rezultate. Noțiunea de cost direct trebuie privită însă și prin prisma relației costuri – structura producției.

Componenta **costurilor directe** este următoarea:

Tipuri de cheltuieli	Valoare cf. balanță
CHELTUIELI CU COMBUSTIBILUL	152.327,79
REDUCERI FINANCIARE ACORDATE ULTERIOR	-6.575,53
PIESE SCHIMB AUTOBUZE	35.487,90
CHELTUIELI CU ALTE MAT CONS ULEI MOBIL DELVAC	3.781,51
CHELTUIELI CU INTRETINEREA SI REPARATIILE	294,36
CHELTUIELI CU REDEVENTE, LOCATII DE GESTIUNE SI CHIRII	1.043,45
CHELTUIELI CU PRIMELE DE ASIGURARE	8.542,69
ELIB COP CONF A LICENTEI DE TRANSPORT PERSOANE	1.081,00

Tipuri de cheltuieli	Valoare cf. balanță
CHELTUIELI SERVICII MEDICINA MUNCII	1.275,00
MANOPERĂ REPARATII AUTOBUZE	32.857,74
SERV DEPL TRACTARE AUTO	3.250,00
SERV STB	27.874,76
VERIF SOFT	1.043,70
AVIZMED SIG CIRCULATIEI PSIHOLOGIC	880,00
CHELTUIELI CU ROVINIETA	1.135,26
CHELTUIELI CU SALARIILE PERSONALULUI	369.479,00
CHELTUIELI CU TICHETE DE MASA ACORDATE	22.330,00
CHELTUIELI CU CONTRIB. ASIGURATORIE PT. MUNCA A SALARIATILOR	8.314,00
AMORTIZAREA ECHIPAMENTELOR	882,35
TOTAL CHELTUIELI DIRECTE	665.304,98

Situatia de mai sus poate fi sintetizata si ca ponderi in urmatorul fel:

Cheltuieli cu salariile directe	400.123,00	60,14%
Cheltuieli cu combustibilul	145.752,26	21,91%
Cheltuieli cu piesele de schimb/reparații	76.715,21	11,53%
Serviciu STB	32.857,74	4,94%
Cheltuieli cu primele de asigurare	8.542,69	1,28%
Altele	1.314,08	0,20%

Costuri indirecte – acestea nu pot fi alocate în mod direct unui anumit produs sau serviciu ori unei anumite lucrări sau locații pentru care se calculează costul, ci necesită o repartizare suplimentară. Ele au un caracter comun mai multor produse, servicii sau activități ori un caracter general în raport cu toate produsele, serviciile sau activitățile proprii întreprinderii. Privite în corelație cu structurile organizatorice, anumite cheltuieli indirecte față de produse sunt directe față de secții, ateliere, centre, departamente (spre exemplu, salariile muncitorilor auxiliari din secție, materialele consumabile).

Din punctul de vedere al **clasificării funcționale** (după funcțiile întreprinderii), costurile indirecte pot fi:

de producție (fabricație) – sunt acele cheltuieli generate de procesul de producție din momentul demarării și până la obținerea produselor;

de administrație – cuprind acele cheltuieli care au fost angajate pentru formularea politicilor conducerii, organizarea și controlul operațiilor efectuate de o entitate și care nu au o legătură directă cu cercetarea-dezvoltarea, producția și desfacerea;

de desfacere – acoperă aria cheltuielilor legate de formarea loturilor de vânzare, ambalare, transport, publicitate, expunere, servicii după vânzare etc.

Componenta **costurilor indirecte** este urmatoarea:

Tipuri de cheltuieli	Valoare cf. bilanță
CHELTUIELI CU MATERIALE AUXILIARE	313,45
CHELTUIELI CU MATERIALELE NESTOCATE	259,80
CHELTUIELI CU ENERGIA SI APA	2.570,98
CHELTUIELI CU COLABORATORII CHELT ASIMILATE SALARIILOR	66.762,00
CHELTUIELI POSTALE TAXE SI TELECOMUNICATII	7.986,31
CHELTUIELI CU SERVICII BANCARE SI ASIMILATE	374,79
SSM PSI EVALUARE RISC INTOCMIREA FISELOR	2.040,00
SERVICII DPO	3.125,00
CHELTUIELI NET	1.050,00
ANRSC	1.511,51
DESPAGUBIRI, AMENZI SI PENALITATI	5.063,63
CHELTUIELI CU IMPOZITUL PE VENIT SI CU ALTE IMPOZITE	4.056,00
TOTAL CHELTUIELI INDIRECTE	95.113,47

Situatia de mai sus poate fi sintetizata in urmatoarul fel:

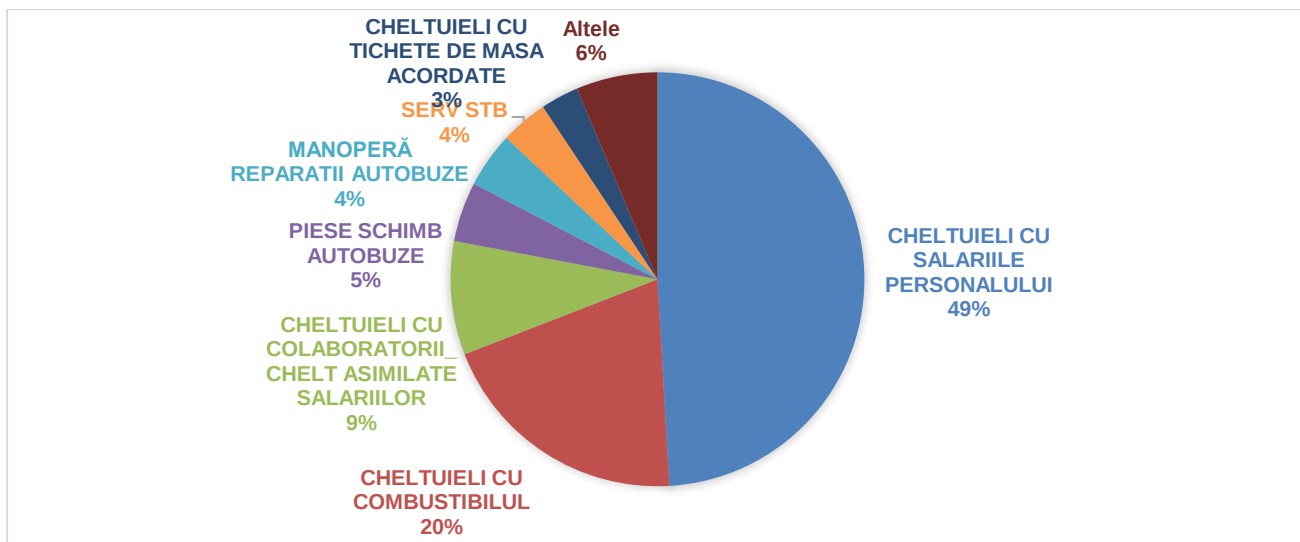
Cheltuieli cu colaboratori	66.762,00	70,19%
Cheltuieli poștale, taxe și telecomunicații	7.986,31	8,40%
Despăgubiri, amenzi și penalități	5.063,63	5,32%
Cheltuieli cu impozitul pe venit și cu alte impozite	4.056,00	4,26%
Servicii DPO	3.125,00	3,29%
Altele	8.120,53	8,54%

În cadrul tabelului de mai jos au fost scoase în evidență cheltuielile directe și indirecte aferente serviciului de transport public (cheltuielile eligibile, conform audit). Acest calcul reprezinta costul real per km rezultat din analiza tehnico-economica a activitatii Operatorului in cadrul contractului de delegare.

Tipuri de cheltuieli	Valoare cf. audit	
	Directe	Indirecte
CHELTUIELI CU MATERIALE AUXILIARE		313,45
CHELTUIELI CU COMBUSTIBILUL	150.652,18	
REDUCERI FINANCIARE ACORDATE ULTERIOR	-6.503,20	
PIESE SCHIMB AUTOBUZE	35.189,80	
CHELTUIELI CU ALTE MAT CONS ULEI MOBIL DELVAC	3.749,75	
CHELTUIELI CU MATERIALELE NESTOCATE		259,80
CHELTUIELI CU ENERGIA SI APA		2.570,98
CHELTUIELI CU INTRETINEREA SI REPARATIILE	294,36	
CHELTUIELI CU REDEVENTE, LOCATII DE GESTIUNE SI CHIRII	1.043,45	
CHELTUIELI CU PRIMELE DE ASIGURARE	8.542,69	
CHELTUIELI CU COLABORATORII_ CHELT ASIMILATE SALARIILOR		66.762,00
CHELTUIELI POSTALE TAXE SI TELECOMUNICATII		7.986,31
ELIB COP CONF A LICENTEI DE TRANSPORT PERSOANE	1.081,00	
CHELTUIELI SERVICII MEDICINA MUNCII	1.275,00	

Tipuri de cheltuieli	Valoare cf. audit	
	Directe	Indirecte
MANOPERĂ REPARATII AUTOBUZE	32.581,73	
SSM PSI EVALUARE RISC INTOCMIREA FISELOR		2.040,00
SERVICII DPO		3.125,00
SERV DEPL TRACTARE AUTO	3.222,70	
SERV STB	27.874,76	
VERIF SOFT	1.043,70	
AVIZMED SIG CIRCULATIEI PSIHOLOGIC	880,00	
CHELTUIELI NET		1.050,00
CHELTUIELI CU ROVINIETA	1.135,26	
ANRSC		1.511,51
CHELTUIELI CU SALARIILE PERSONALULUI	369.479,00	
CHELTUIELI CU TICHETE DE MASA ACORDATE	22.330,00	
CHELTUIELI CU CONTRIB. ASIGURATORIE PT. MUNCA A SALARIATILOR	8.314,00	
AMORTIZAREA ECHIPAMENTELOR	882,35	
CHELTUIELI CU IMPOZITUL PE VENIT SI CU ALTE IMPOZITE		4.056,00
TOTAL CHELTUIELI ELIGIBILE	663.068,54	89.675,05

CHELTUIELI ELIGIBILE	Cheltuieli Directe	Cheltuieli Indirecte	Raport cheltuieli directe	Raport cheltuieli indirecte	Raport cheltuieli totale
CHELTUIELI CU SALARIILE PERSONALULUI	369.479,00		55,72%		49,08%
CHELTUIELI CU COMBUSTIBILUL	150.652,18		22,72%		20,01%
CHELTUIELI CU COLABORATORII_ CHELT ASIMILATE SALARIILOR		66.762,00		74,45%	8,87%
PIESE SCHIMB AUTOBUZE	35.189,80		5,31%		4,67%
MANOPERĂ REPARATII AUTOBUZE	32.581,73		4,91%		4,33%
SERV STB	27.874,76		4,20%		3,70%
CHELTUIELI CU TICHETE DE MASA ACORDATE	22.330,00		3,37%		2,97%
Altele	24.961,07	22.913,05	3,76%	25,55%	6,36%
TOTAL CHELTUIELI ELIGIBILE	663.068,54	89.675,05			752.743,59



4.1.6. Analiza adecvării costurilor înregistrate

Ponderea cheltuielilor de operare (directe) înregistrate de operator sunt în registrul normal al eficienței economice.

Principalele rezultate pe baza Bilantului contabil la **31.12.2022**, aferent perioadei 01.01 - 14.05.2022 se prezintă astfel:

	_lei –
I. VENITURI TOTALE	725.641
din care: ELIGIBILE TP	725.482
• Venituri din titluri de calatorie transport public	54.512
• Venituri din compensatie	670.970
NEELIGIBILE TP	158
• Alte venituri din transport	0
• Venituri din chirii auto	0
• Venituri din subventii motorina	0
• Venituri din alte activitati	0
• Venituri financiare	0
II. CHELTUIELI TOTALE	760.418
din care:	
• Cheltuieli din activitatea de transport public	756.362
• Cheltuieli financiare	0
Din care CHELTUIELI ELIGIBILE	752.744
III. REZULTAT BRUT (PIERDERE)	(30.721)
Cheltuieli cu impozitul pe venit / profit	4.056
PROFIT / PIERDERE NETA	(34.777)

Conform situație prezentată mai sus constatăm că REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. desfășoară, în totalitate, activități de transport public.

Punțăm faptul că, în anul 2022, pe fondul creșterii inflației, au existat acțiuni guvernamentale de susținere a activităților operatorilor economici de tipul subvenționării cu 0,50 lei/ litru de combustibil.

Aceste sume au fost retratate și înregistrate în evidențele contabile corespunzător reglementărilor în vigoare, la finele anului 2022, vezi rulaje cumulate pentru cont 609_Reduceri financiare primite ulterior.

Pe perioada auditată situația sintetică a veniturilor din TP se prezintă astfel:

Venituri compensatie fara diferențe tarif	573.320,75
Venituri compensație cu diferențe tarif	59.254,43
Venituri din titluri de calatorie	54.511,87

Total Venituri TP	687.087,05
Cheltuieli directe TP	665.304,98
Cheltuieli indirecte TP	95.113,47
Total Cheltuieli TP	760.418,45
Rezultat TP	(73.331,40)

Conform analizei activității de exploatare, rezulta o pierdere și în activitatea de transport în cuantum de **73.331,40 lei**, pierdere cauzată de subdimensionarea compensației fără diferențe de tarif.

4.1.7. Analiza cheltuielilor care nu intră în sfera CSP

Cheltuielile neeligibile identificate de echipa de auditori sunt în valoare totală de **7.674,86 lei** și sunt prezentate în tabelul de mai jos în urma repartizării conforme cu repartitia kilometrilor parcurși în scopul realizării obligațiilor CSP.

Tipuri de cheltuieli	Valoare cf. audit
CHELTUIELI CU COMBUSTIBILUL	1.675,61
REDUCERI FINANCIARE ACORDATE ULTERIOR	-72,33
PIESE SCHIMB AUTOBUZE	298,10
CHELTUIELI CU ALTE MAT CONS ULEI MOBIL DELVAC	31,76
CHELTUIELI CU SERVICII BANCARE ȘI ASIMILATE	374,79
MANOPERĂ REPARATII AUTOBUZE	276,01
SERV DEPL TRACTARE AUTO	27,30
DESPAGUBIRI, AMENZI ȘI PENALITATI	5.063,63
TOTAL CHELTUIELI NEELIGIBILE	7.674,86

4.1.8. Verificarea acurateții

Stabilirea acurateții constă în determinarea obiectivelor auditului și a muncii de audit.

Verificarile au fost făcute pe trei segmente:

- Obiectivul de audit (ce se auditează),
- Munca de audit (cum se auditează),
- Elaborarea foilor de lucru pe componenta auditată.

Amintim că și obiective, verificarea realității înregistrărilor, integritatea înregistrărilor, o prezentare fidelă a situațiilor financiare.

Luând în considerare criteriul de mărime al Operatorului auditat, s-a decis verificarea documentelor justificative prin sondaj, potrivit activității de planificare a misiunii de audit.

De asemenea, s-au testat și corelațiile între documentele primare, precum și alte documente necesare înțelegerii corecte a tuturor înregistrărilor contabile. Nu au fost identificate înregistrări contabile efectuate eronat, iar toate corelațiile au generat un grad de încredere

ridicat în acuratețea informațiilor puse la dispoziție de Operatorul REGIO SERV TRANSPORTURI S.R.L.

4.1.9. Gradul de adecvare a informațiilor contabile

Calculul veniturilor și cheltuielilor s-au realizat în contextul precizarilor Regulamentului European 1370/2007 și a prevederilor privind evitarea ajutorului de stat, deci și a faptului că gestiunea serviciului de transport trebuie realizată de către operator în **condiții de eficiență**.

Informațiile elaborării raportului, au fost solicitate operatorului de către experții consultantului fără a face verificări sau investigații suplimentare. Toate informațiile și documentele puse la dispoziție sunt considerate corecte și asumate de către operator, majoritatea fiind auditate.

În cadrul analizei documentelor și rapoartelor anuale furnizate de societate s-a pornit de la cerința îndeplinirii obligațiilor de organizare și conducere a gestiunii costurilor adaptată la specificul activității din domeniul serviciilor de utilitate publică, de realizare a unor Obligații de Serviciu Public (O.S.P.), care pot face obiectul unor compensații, desfășurate concomitent cu alte activități cu caracter comercial. Această situație impune organizarea colectării, înregistrării și repartizării cheltuielilor pe destinații, respectiv pe activitatea de transport public și pe celelalte activități.

În acest mod este asigurată obținerea unor informații corecte și reale asupra fiecărei activități necesare determinării rezultatelor și efectelor financiare nete ale acestora. În cazul serviciului de transport public „efectul financiar net” determinat conform prevederilor Regulamentului (C.E.) nr.1370/2007 constituie baza acordării de compensații pentru acoperirea diferențelor de costuri neacoperite din venituri.

Pentru a asigura o opinie competentă și independentă asupra imaginii fidele, clare și complete a patrimoniului, a situațiilor financiare și a rezultatelor Operatorului auditat, echipa de audit tehnico-economic are în vedere respectarea unor criterii și obiective care guvernează, la modul general, munca de audit.

Tinta este ca echipa de audit să verifice realitatea înregistrărilor, integritatea acestora și mai ales prezentarea fidelă a informațiilor în situațiile financiare.

Concret, să nu existe denaturări semnificative ale informațiilor prezentate.

În ceea ce privește întocmirea Contului de Profit și Pierdere, aceasta se face pe baza datelor extrase din contabilitate, pentru perioada de raportare.

Se va urmări dacă au fost respectate principiile independenței, prudenței, permanenței metodelor, evaluarea separată a elementelor de activ sau de pasiv respectiv, cheltuieli și venituri, necompensarea între elementele de activ și pasiv, pragul de semnificație.

Pentru auditorul tehnico-economic, informațiile extrase din situațiile economico-financiare prezentate de Operator, fundamentează munca de audit.

În cazul Operatorului REGIO SERV TRANSPORTURI S.R.L. principiul separării cheltuielilor pe tip și destinație corespunde reglementărilor și normelor aplicabile în vigoare, dând posibilitatea auditorului să-și fundamenteze opinia, cu sau fără rezerve, încadrând informațiile extrase din contabilitatea de gestiune ca având un înalt grad de adecvare.

Concret, menționăm următoarele:

- au fost testate corelațiile dintre înregistrările din documentele primare justificative și înregistrările din contabilitate, având drept suport Registrul Jurnal;
- nu au fost identificate înregistrări contabile eronate stabilite care să nu poată fi ajustate prin măsuri de corecție în ultima lună a anului financiar respectiv la 31.12.2022;
- după ajustările de nuanță solicitate de echipa de audit, informațiile din contabilitatea financiară și de gestiune conferă un grad de încredere ridicat în ceea ce privește acuratețea informațiilor puse la dispoziție de Operatorul REGIO SERV TRANSPORTURI SRL.

4.1.10. Factori interni/externi care au influențat rezultatele economico-financiare

Context

Echipa de audit tehnico-economic constată faptul că perioada auditată (01 ianuarie - 14 mai 2022) nu reprezintă întru totul un reper de analiză financiară neacoperind un exercițiu financiar suprapus pe o perioadă de un an fiscal sau pe o perioadă de execuție bugetară integrală.

Prin urmare, unele aspecte ale analizei financiare au în vedere întregul exercițiu financiar 2022 pentru a trage concluzii în ceea ce privește rezultatul dorit de management și celelalte instituții angrenate cu atribuții de reglementare și control al activității acestuia.

Cheltuielile pentru desfășurarea activității de bază (transport public de călători) înregistrează o creștere din cauza indicelui de inflație în continuă creștere, generat de apariția unor factori perturbatori de ordin economic.

Criza generată de izbucnirea războiului din Ucraina a avut un impact important pe piața petrolului, înregistrându-se creșteri semnificative de prețuri pentru combustibil.

Principalele elemente care au determinat creșterea costurilor serviciilor prestate sunt:

- creșterea cheltuielilor cu personalul direct productiv și personalul asimilat;

- creșterea numărului de salariați - în principal conducători auto;
- majorarea valorii tichetului de masă de la 15 lei la 20 lei începând cu luna mai 2021;
- apariția unor cheltuieli de tipul, amenzi și penalități, în contextul imposibilității Operatorului de a achita la termenele stabilite sumele datorate către principalii furnizori de bunuri și servicii respectiv, plata obligațiilor către Budetul de Stat și Bugetele Locale.
- creșterea cheltuielilor fixe cu primele de asigurări RCA și CASCO pentru autovehiculele deținute.

Factori care generează majorarea cheltuielilor

1 – Impredictibilitatea costului carburanților pe termen mediu/lung, în contextul economic și politic actual.

Costul combustibilului nu-l putem controla sau prevedea fiind influențat de factori externi internaționali sau factori legislativi naționali.

Reglarea costurilor prin reducerea consumului în perioada analizată nu este posibilă parcul auto compus din 4 ISUZU, cu o vechime de 11 ani este în situația de a genera costuri de întreținere și reparații din ce în ce mai importante.

A se vedea situația autobuzului IVECO înmatriculat sub nr IF 21 POB care, începând cu luna februarie 2022 se află în situația de a genera costuri fără să producă venituri.

2 – Reglementările legislative aflate în continuă așezare din piața asigurărilor. Asigurarea CASCO este prevăzută de clauzele contractuale, iar RCA este obligatoriu; societatea face procedura publică de selecție și adjudecare, deci nu se poate controla costul;

3 - Reglementările salariale dificil de prevăzut și cheltuielile incontroabile pe termen scurt (inclusiv cheltuielile sociale aferente). În ultimii ani au fost luate măsuri care să atragă resurse umane adecvate îndeplinirii obiectivelor Operatorului.

4.2. Analiza elementelor operaționale:

4.2.1. Analiza kilometrilor efectuați

În prezent, Operatorul desfășoară activități de transport public. Flota utilizată în cadrul transportului public, conform CSP este formată din:

- 4 autobuze de tip ISUZU.

A) Kilometrii planificați a fi parcurși pentru perioada 01 ianuarie – 14 mai 2022 de către mijloacele de transport (MT) rulate de operator pentru efectuarea PSO (km metropolitani) au fost următorii:

- Km Metropolitani – 124.365,52 (Km traseu, inclusiv Km Acces/Retragere).

B) Kilometrii declarați de către Operator în perioada 01 ianuarie – 14 mai 2022, în urma proceselor verbale de recepție a raportului lunar de constatare, au fost următorii:

- Km Metropolitani – 101.726,33 (Km traseu, inclusiv Km Acces/Retragere).

La care se adaugă:

- Km Tehnologici – 4.750,86.

NOTĂ: Kilometri Metropolitani conțin kilometri traseu și kilometri acces/retragere.

C) În urma analizării prevederilor contractului de delegare a serviciului public de transport local călători, kilometrii considerați eligibili de către Auditor, parcurși în perioada 01 ianuarie – 14 mai 2022 de către mijloacele de transport (MT) rulate de operator pentru efectuarea PSO (km metropolitani) sunt următorii:

- Km Metropolitani – 101.626,59 (eligibili):
 - Km Traseu - 98.740,49;
 - Km Acces/Retragere - 2.886,10.

La care se adaugă:

- Km Tehnologici – 4.563,00 (costuri aferente eligibile).

NOTĂ: Numărul kilometrilor considerați în calculul costului/km și al compensației prezentate în cadrul acestui raport.

La kilometrii de mai sus se adaugă următoarele:

- Km suplimentari față de contract - 899,42 (neeligibili).

Numărul de kilometri metropolitani nu includ kilometri tehnologici, kilometri care se referă la activități în legătură cu alimentarea autobuzelor, mentenanța/vulcanizare (evenimente care

pot fi realizate în cadrul atelierelor proprii), ITP/RAR și verificările ale mijloacelor de transport (înainte de introducerea în programul de circulație, ca urmare a unei reparații).

La nivelul Operatorului de transport nu se folosesc alte programe operaționale, evidențele legate de numărul de kilometri efectuați, foi de parcurs sunt centralizate de către Operatorul de transport într-un format excel. Kilometrii efectuați mai sunt stocați în baza platformei Thoreb, de unde sunt scoase lunar evidențe ale kilometrilor efectuați în scopul PSO/CSP.

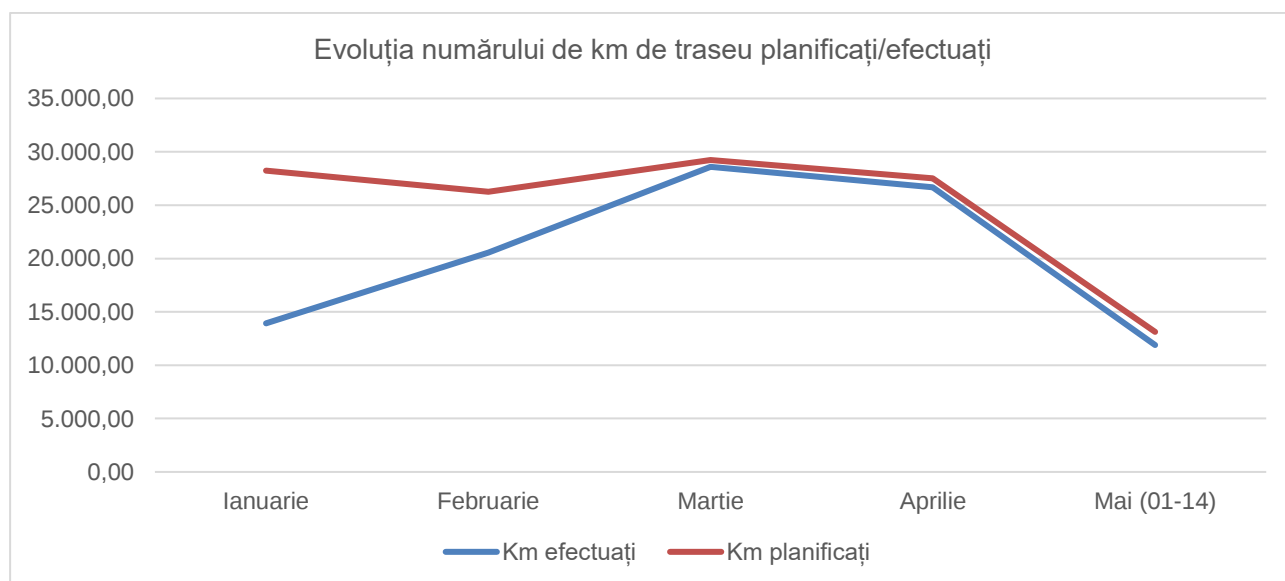
Evoluția numărului lunar de kilometri efectuați

Pentru a analiza evoluția numărului de km efectuați lunar, pe cele două rute (R462 și R466), dar și a kilometrilor tehnologici efectuați s-au luat în considerare și datele puse la dispoziție de către operatorul de transport (Procese Verbale de Recepție a Raportului de Constatare, Date GPS – Thoreb, Foi de parcurs, după caz). În vederea verificării acestor baze de date au fost selectate eșalonat informații din perioada auditată, iar acestea au fost reconciliate fără a se identifica neconcordanțe între acestea.

Evoluția numărului de km planificați/efectuați lunar variază în funcție de numărul de zile aferente fiecărei luni, respectiv în funcție de zilele de sărbători legale.

După cum se poate observa în graficul de mai jos, Operatorul de Transport a efectuat cca. 50% în luna Ianuarie, față de kilometri planificați, urmând ca în luna Februarie să realizeze un procent de cca. 78% din kilometri planificați, fapt datorat problemelor tehnice identificate cu vehiculele din flota de transport.

Din datele puse la dispoziție rezultă că Operatorul de Transport nu a realizat 448 de curse din totalul de 883, în luna Ianuarie, iar în luna Februarie 176 dintr-un total de 820.



O dată cu remedierea problemelor tehnice Operatorul efectuează un procent de cca. 97% pentru lunile Martie și Aprilie și un procent de 91% pentru începutul lunii Mai.

Astfel, pentru perioada auditată rezultă un grad de îndeplinire a obligațiilor de serviciu de cca. 91%.

Eficientizarea numărului de kilometrii

Având în vedere valorile de mai sus, diferența dintre kilometrii planificați și cei realizați, se poate realiza prin identificarea unor soluții pentru îmbunătățirea și efectuarea în proporție de 100% a kilometrilor planificați, după cum urmează:

- utilizarea unui soft (turnus) pentru planificarea cu exactitate a curselor de transport persoane, a șoferilor utilizați pe tip de mașină și cursă. În baza unui astfel de soft se pot detalia traseele, flota care operează, șoferul titular, șoferul rezervă, planificarea pe zile (șofer/număr cursă), reviziile planificate și totodată vehicule active la data respectivă;
- având în vedere kilometrii efectuați în primele luni, față de kilometrii planificați se recomandă întinerirea flotei de transport. Astfel, se va putea evita neefectuarea curselor, fapt datorat problemelor de natură tehnică apărute la nivelul flotei de transport și automat a lipsei parcului activ, cât și minimizarea costurilor de întreținere/reparații.

Astfel, în baza unor soluții precum cele de mai sus ar exista posibilitatea unui control mult mai clar asupra programului de operare, a flotei de transport, respectiv a personalului utilizat pentru transportul public, cât și posibilitatea înlocuirii autobuzelor indisponibile și realizarea programului de circulație/planificarea mentenanței vehiculelor.

4.2.2. Analiza consumurilor de combustibil

Pentru analizele efectuate la nivelul cheltuielii privind combustibilul s-au considerat consumurile de combustibil înregistrate în perioada 01 ianuarie - 14 mai 2022, pentru autobuze.

În acest scop am obținut din partea Operatorului de Transport situația lunară a alimentărilor cu carburant, pentru vehiculele aflate în flota de transport (4 autobuze ISUZU).

Întrucât cheltuielile cu combustibilul reprezintă costuri directe, separarea consumului de motorină pe tipuri de activități (transport public, deplasări tehnologice și/sau alte curse) s-a realizat pe baza numărului de km efectuați pentru fiecare tip de activitate. Numărului de kilometrii folosiți pentru alocarea costurilor a fost calculat din baza de date a foilor de parcurs/valorilor GPS/Thoreb. În vederea verificării bazei de date privind numărul de km a fost selectat un eșantion de foi de parcurs din perioada auditată/conform valorilor GPS/Thoreb, iar informațiile din cele două surse au fost reconciliate fără a se identifica neconcordanțe între acestea.

Astfel, în perioada auditată am calculat, la nivelul întregii flote de vehicule utilizate în cadrul Km Metropolitan/Tehnici, un consum mediu de combustibil de 25,94 l/100km, după cum urmează:

Autobuz	Consum mediu din perioada auditului
IF19POB (ISUZU)	23,84
IF20POB (ISUZU)	25,48
IF21POB (ISUZU)	27,72
IF22POB (ISUZU)	29,38
Consum mediu la nivelul flotei	25,94

La nivelul societății nu au fost efectuate analize și monitorizări ale consumului de carburant înregistrat de autovehicule, au fost efectuate doar operațiuni de verificare a alimentărilor în stațiile de carburant și a înregistrărilor în foile de parcurs.

La nivelul perioadei analizate (01.01 – 14.05.2022) au fost înregistrate consumuri peste mediile admise (conform normelor de consum – 26 l/100km), consumuri care au fost datorate unor defecțiuni tehnice pentru 2 (două) din cele 4 (patru) autobuze, mai exact IF 21 POB, respectiv IF 22 POB.

Vehiculul IF 21 POB a fost utilizat doar în luna Ianuarie, acesta având un parcurs de 1.079 km în perioada auditată.

Revizuirea asupra cantității de combustibil a fost realizată la nivel de tip de vehicul. Astfel, că în perioada auditată nu au existat revizuiți din punct de vedere al normei de consum, flota de transport fiind sub norma de consum stabilită, revizuirea fiind realizată doar din punct de vedere al kilometrilor considerați neeligibili perioadei auditate.

Luând în calcul kilometrii eligibili prezentați în cadrul raportului: **101.626,59** km Metropolitan (km Traseu și km Acces/Retragere) și **4.563,00** km Tehnologici, rezultă un consum de combustibil de **27.044,81** l.

Din punct de vedere al kilometrilor neeligibili (**899,42** km) rezultă un consum neeligibil de **301,27** l.

Astfel, în perioada auditată, la nivelul întregii flote de vehicule utilizate în cadrul Km Metropolitan/Tehnologici, rezultă un consum mediu de combustibil de 25,47 l/100km.

Eficientizare consumului de carburant

Luând în calcul o eficientizare a consumului de carburant la nivelul flotei utilizate de către Operatorul de Transport, putem identifica o posibilă scădere a valorii pe anumite segmente, după cum urmează:

- monitorizarea atentă a consumurilor de motorină, atât la nivel de vehicul, cât și la nivel de șofer. În cazul în care există o rotație foarte mare a șoferilor pe autobuze, cu stiluri de condus diferite, acest lucru generează un consum de combustibil ridicat. O astfel de analiză se recomandă pentru a se identifica și investiga în timp rezonabil devierile semnificative;
- planificarea șoferilor prin reducerea numărului de șoferi care operează pe vehicule și stabilirea unui șofer titular pe fiecare autobuz. Acest lucru poate conduce la o îmbunătățire a stării tehnice a vehiculului și la o reducere a consumului de combustibil;
- în vederea stabilirii unui optim de consum pe fiecare tip de autobuz, se recomandă fie efectuarea unor teste tip SORT, fie realizarea de determinări în parcurs, astfel încât Operatorul să poată stabili și valida un nivel mediu al consumului de combustibil pe fiecare tip de vehicul, lucru ce ar ajuta la o mai bună monitorizare a consumului de combustibil, dar și la o mai bună bugetare a cheltuielilor în urma unor eventuale modificări ale programului de transport public.

Astfel, am putea obține un consum mai redus de combustibil, luând în calcul ca toate vehiculele să fie incluse în valoarea consumului normat, nici unul dintre acestea să nu depășească valoarea recomandată (fiind vorba despre cele 2 vehicule care au depășit norma de consum IF21POB, respectiv IF22POB).

Luând în calcul kilometrii eligibili prezentați în cadrul raportului: **101.626,59** km Metropolitani (km Traseu și km Acces/Retragere) și **4.563,00** km Tehnologici, am avea un consum de combustibil eficientizat de **26.046,46** l. Rezultă astfel o cantitate de combustibil neeligibilă de **1.299,62** l.

4.2.3. Analiza operațiunilor întreținere/mentenanță

Proceduri interne și norme de consum

În acest moment societatea nu dispune de un spațiu necesar atelierului auto de reparații și nici de personal autorizat pentru realizarea serviciilor de întreținere și reparații a autobuzelor.

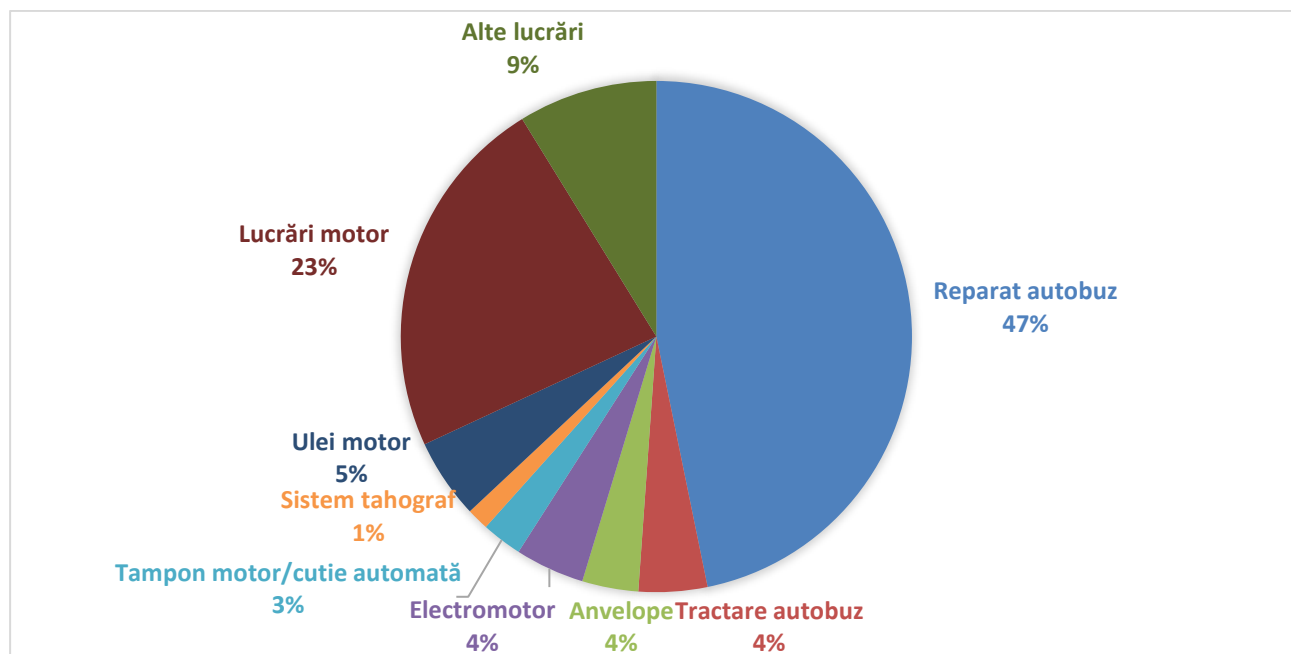
Aceste servicii sunt externalizate către mai mulți operatori autorizați, printre care amintim Anadolu Automobil Rom S.R.L., Trans Service Company S.R.L., Tachonan Service S.R.L., TH Trucks, care beneficiază de personal calificat de execuție, serviciile fiind realizate cu respectarea normelor de garantare a calității și eficienței serviciilor, a normelor de protecție a mediului, cu tehnologiile și procedurile tehnice necesare pentru realizarea lucrărilor

contractate, omologate și autorizate conform normelor tehnice în vigoare în baza unor contracte de prestări servicii încheiate între cele două părți.

În acest moment Operatorul de transport se ocupă doar de următoarele activități, după cum urmează:

- Control și îngrijire zilnică a autovehiculelor;
- Spălare exterior, după caz;
- Curățare și igienizare interior;
- Verificare sistem iluminare - semnalizare, frânare, direcție, rulare;
- Înlocuire becuri.

Din punct de vedere al procentelor aferente reparațiilor/reviziilor planificate și accidentale (materiale/piese, manopera, diverse etc.) situația se prezintă conform figurii de mai jos.

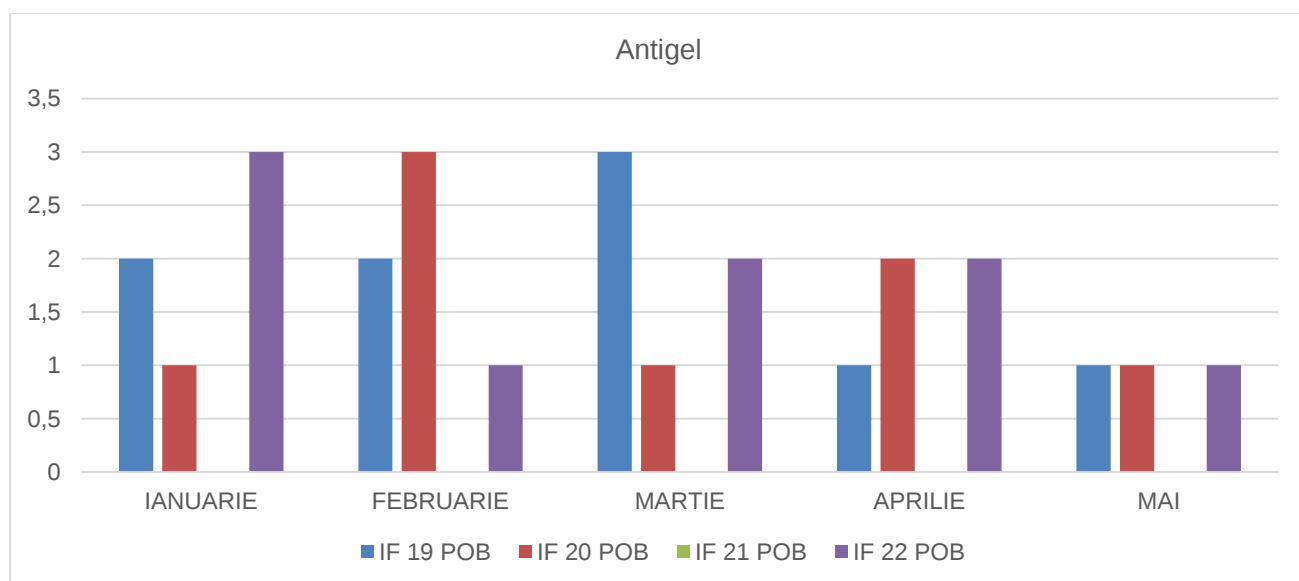
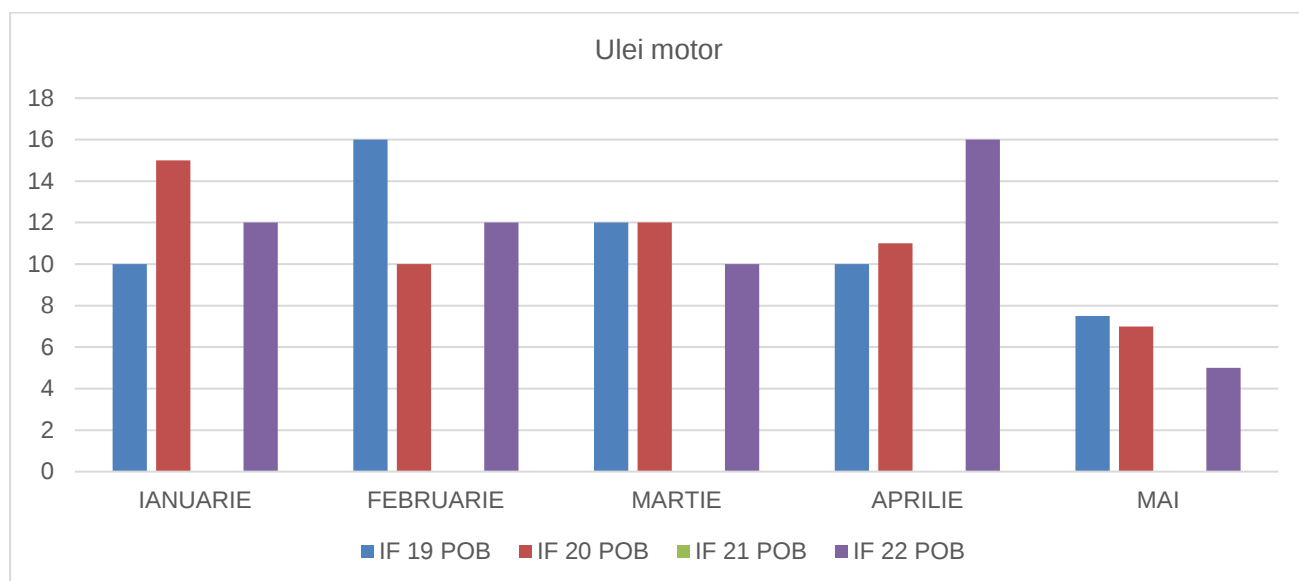


În cadrul categoriei de reparații „alte lucrări” sunt incluse următoarele tipuri de lucrări/achiziții de materiale:

- conductă injecție;
- bușon radiator;
- discuri frână;
- joă ulei;
- rulment ușă;
- bonț închidere ușă;
- garnitură chiuloasă.

În cadrul graficelor de mai jos se regăsesc informații legate de completarea uleiului la motor și a antigelului, utilizarea acestora fiind în strânsă corelare cu numărul de kilometri parcurși

de către vehiculele aflate în flota Operatorului de Transport, dar totodată și ținând cont de starea tehnică a vehiculelor.



Se recomandă ca pe viitor să se respecte o planificare privind revizia vehiculelor utilizate, conform celei specificate de către producătorul auto.

NOTĂ: Se menționează faptul că nu au fost identificate revizii tehnice bine definite, din care să reiasă un program de mentenanță preventivă la nivelul flotei. Nu s-au putut distinge foarte clar care sunt revizii tehnice planificate și care sunt ccidentale, din materialele puse la dispoziție de către Operatorul de transport. Faptul acesta se datorează și stării tehnice precare a vehiculelor utilizate, cât și a vechimii acestora.

Având în vedere că, diferența dintre kilometrii totali efectuați (107.089,01 km) și kilometrii eligibili (101.626,59 km Metropolitan și 4.563,00 km Tehnologici) este de **899,42 km** (în

procent 0,84%) rezultă că valoarea eligibilă pentru reparații/revizii (mai sus-menționat) va fi de **75.787,43** lei.

Eficientizarea reparațiilor/reviziilor planificate sau accidentale

Din punct de vedere al planificării reparațiilor/reviziilor, Operatorul de transport are posibilitatea de îmbunătățire a acestor activități, parte dintre activitățile mai sus-menționate sunt realizate în autobaza acestuia, prin mijloace proprii, fără a se respecta un plan de mentenanță, pus la dispoziție de către producătorul vehiculelor de transport.

Astfel, Operatorul de transport ar trebui să se organizeze mai bine din punct de vedere al planificării mentenanței, iar pe viitor ar trebui să respecte cerințele producătorului auto (revizii periodice).

Având în vedere că, Operatorul de transport nu a respectat un plan de revizie/mentenanță și totodată vechimea parcului auto/starea tehnică a vehiculelor, care duce la reparații accidentale destul de dese (fapt pentru care în primele 2 luni nu s-a putut realiza în totalitate programul de circulație) nu se poate realiza o perspectivă a eficientizării reparațiilor/reviziilor planificate sau accidentale.

Totuși, luând în calcul un parc auto disponibil pentru realizarea programului de circulație (acest lucru fiind posibil prin achiziționarea unor vehicule noi), am putea avea mai multe beneficii, cum ar fi:

- diminuarea costurilor privind tractarea auto (reducerea cheltuielilor cu valoarea acesteia de 3.250,00 lei);
- vehiculele achiziționate dispun de garanție, fapt pentru care se vor reduce costurile privind reparațiile accidentale;
- întinerind flota de transport, automat se vor reduce costurile privind reparațiile;
- se va avea posibilitatea planificării și respectării programului de circulație, asumat în baza CSP-ului;
- se va ridica nivelul de confort și siguranță a călătorilor și totodată va crește gradul de atractivitate privind mijloacele de transport;
- o dată cu achiziția unor autobuze noi se vor putea gestiona reviziile planificate, conform cerințelor puse la dispoziție de către producătorul auto;
- în plus, se va emite din partea producătorului auto un consum normat pentru vehiculele în cauză (o măsură suplimentară de verificare a serviciilor realizate).

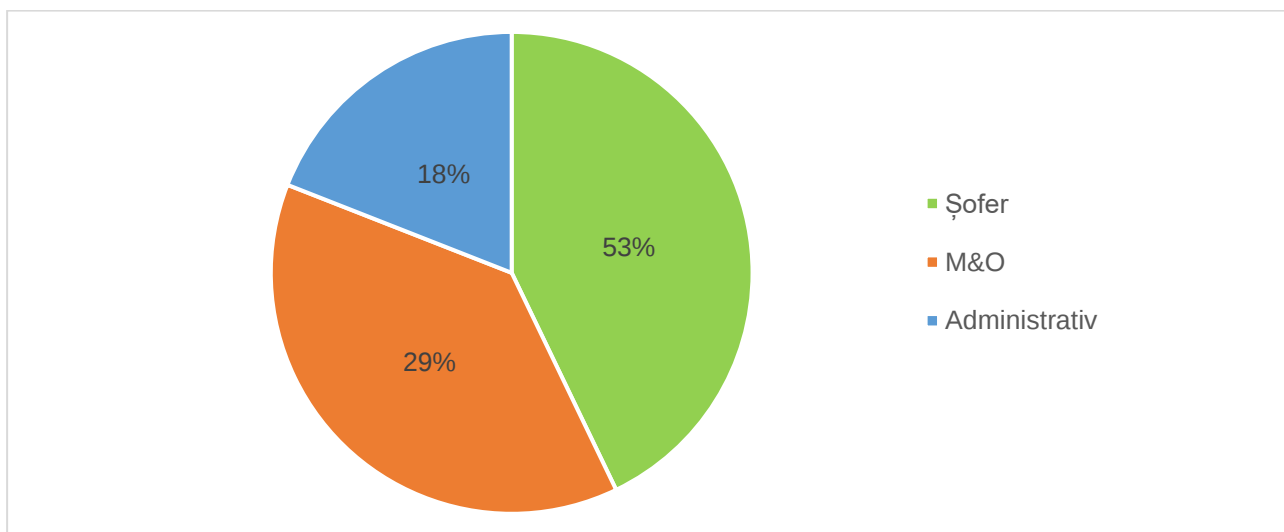
4.2.4. Analiza structurii personalului

Structura personalului Operatorului în perioada auditată este prezentată în cadrul următorului tabel:

	Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai
1. Personal direct productiv	9	9	9	10	10
2. Personal indirect productiv	5	5	5	5	5
3. Personal conducere și administrativ	7	7	7	7	7
Total Personal	21	21	21	22	22

Conform structurii prezentate anterior, reiese că numărul mediu al personalului în perioada auditată este de 21, însă trebuie menționat faptul că 4 dintre aceștia sunt angajați prin contracte de furnizare servicii, nu prin contracte individuale de muncă. Astfel, numărul total de contracte individuale de muncă active înregistrate în luna mai este de 17, din care:

- Personal direct productiv (conducători de autobuze): 9, reprezentând 53% din total personal;
- Personal indirect productiv (Mentenanță și Operare + alte activități): 5, reprezentând 29% din total personal;
- Personal conducere și administrativ: 3, reprezentând 18% din total personal.

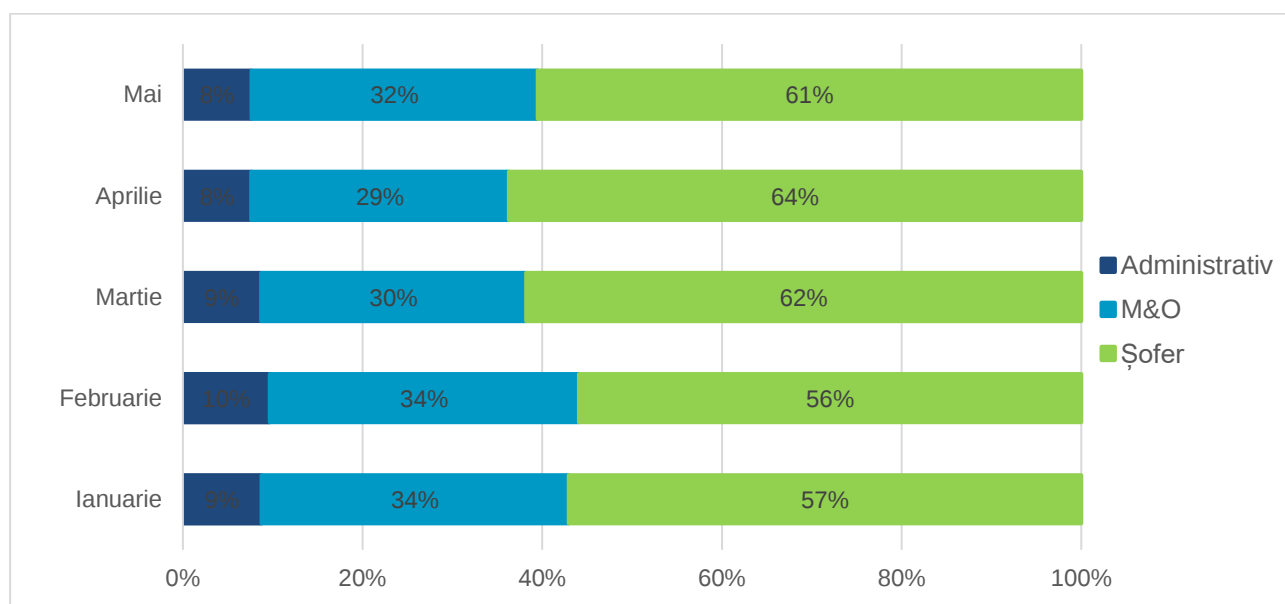


Deși bunele practici din industrie indică ca fiind mai rezonabil și eficient un procent de până în 5% pentru personalul Administrativ, în cazul de față, procentual pare că personalul utilizat este supradimensionat, dar din punct de vedere al cifrelor absolute, acesta este reprezentat de doar 3 angajați, ceea ce reprezintă un număr rezonabil pentru un astfel de operator și pentru sarcinile realizate de către acesta conform contractului de delegare a serviciilor transportului public.

Raportându-ne la dimensiunea parcului operatorului, numărul șoferilor contractanți este subdimensionat, rata numărului de șoferi per autobuz fiind de 1,50, ceea ce reprezintă un indice redus în raport cu valorile medii ale acestui indicator din piață.

Cheltuiala cu salariile personalului direct productiv, adică șoferii de autobuze, care reprezintă 53% din total personal, este în valoare de 248.926,00 lei pe toată perioada verificată (conform statelor de plată), reprezentând 62% din total cheltuieli salariale.

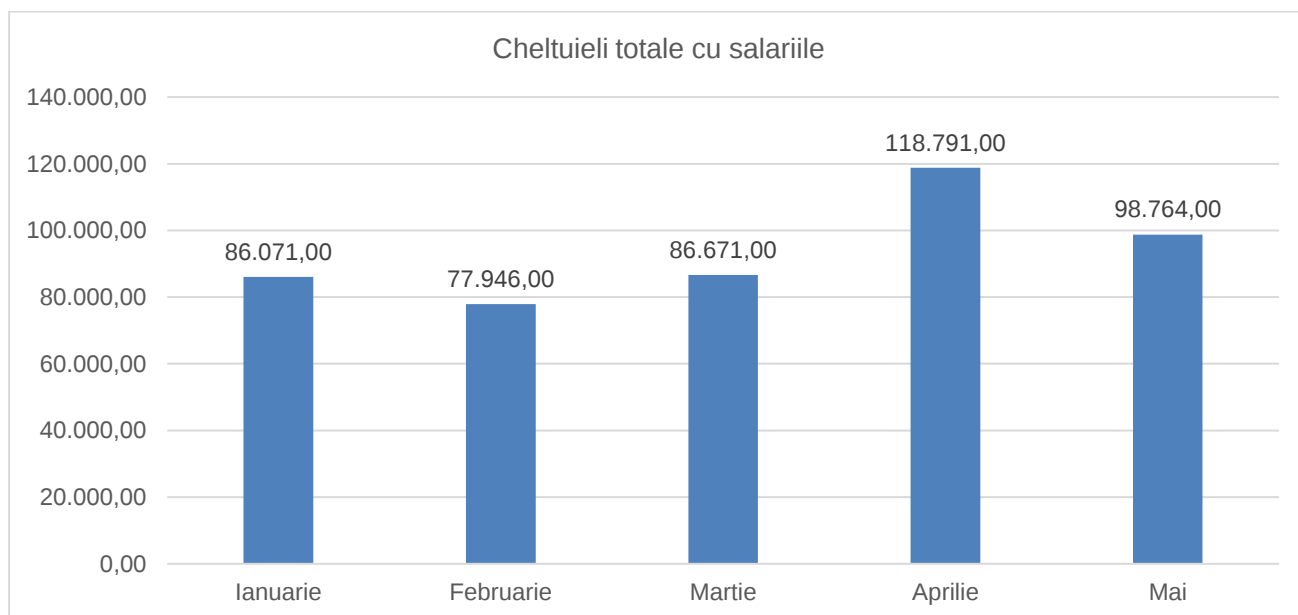
Evoluția lor este următoarea:



4.2.5. Analiza cheltuielilor cu personalul

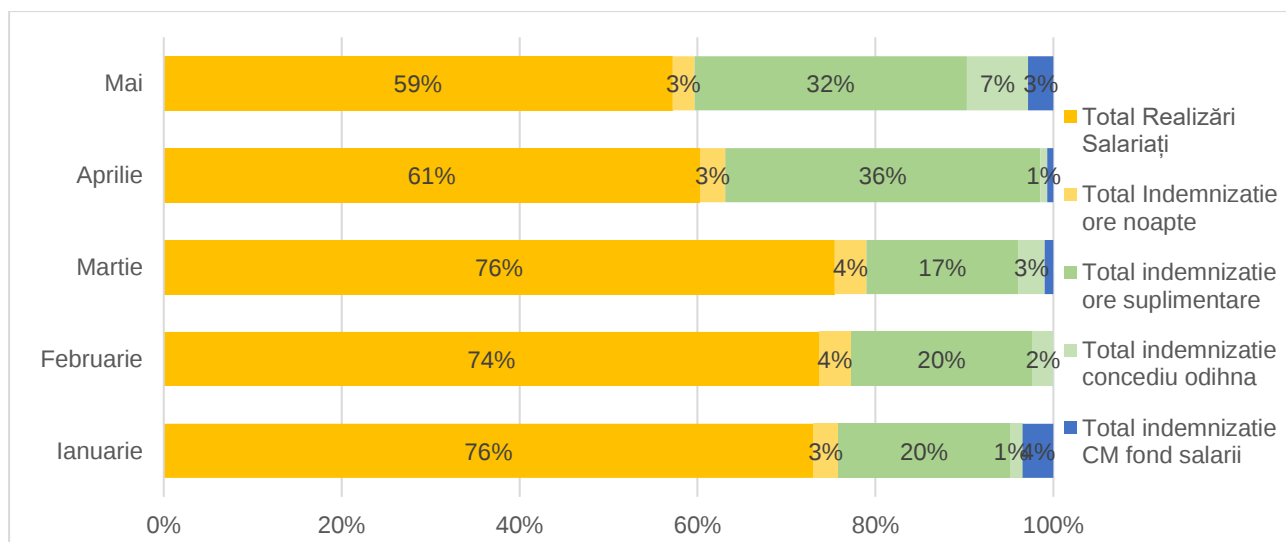
Din analiza datelor puse la dispoziție de operator, cheltuielile cu personalul în perioada **01.01.2022 – 14.05.2022** au fost în valoare de **414.082,10 lei** conform statelor de plată puse la dispoziție de către Operator, iar această cheltuială reprezintă **49,31%** din totalul cheltuielilor. Statele de plată au fost corelate cu balanța și registrul jurnal și nu au fost găsite diferențe semnificative.

În continuare se regăsește reprezentată pentru perioada indicată a fi auditată, evoluția cheltuielilor cu salariile, după cum urmează:

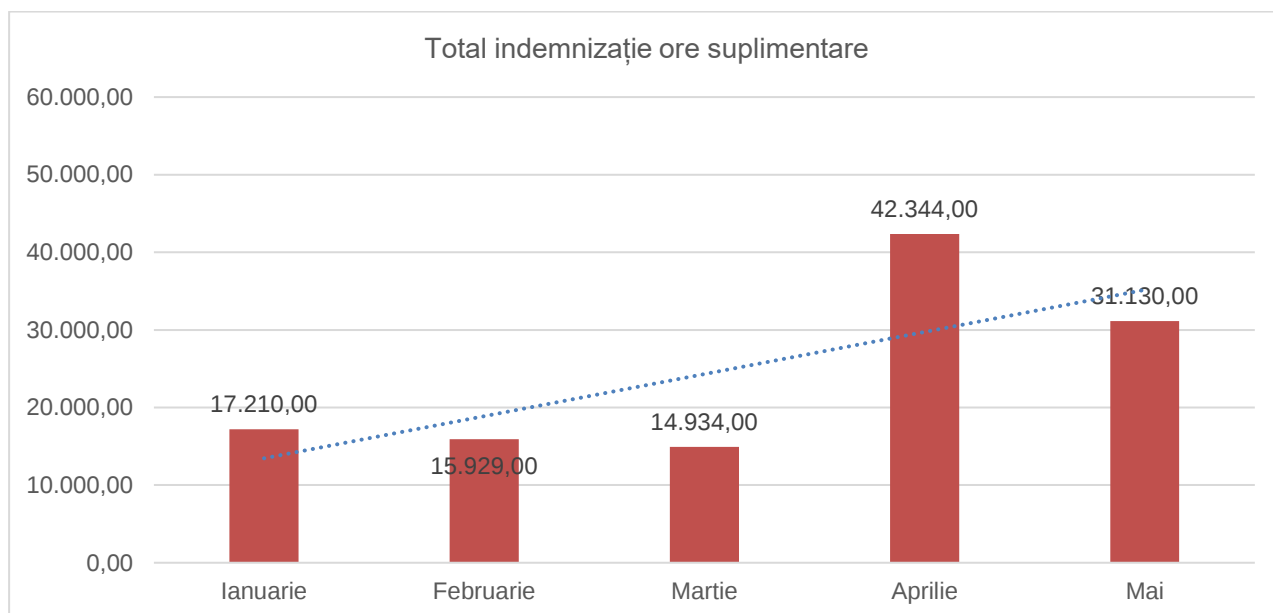


În ceea ce privește structura cheltuielilor salariale, se evidențiază ca pondere însemnată salariul de bază care se încadrează în marja de 55% - 75% din total, urmate de cheltuielile cu orele suplimentare care se încadrează în jurul valorii medii de 30%, iar în cele din urmă totalul indemnizației pentru concediul de odihnă și cel medical cu valori sub 7% din total cheltuieli salariale, respectiv 4%.

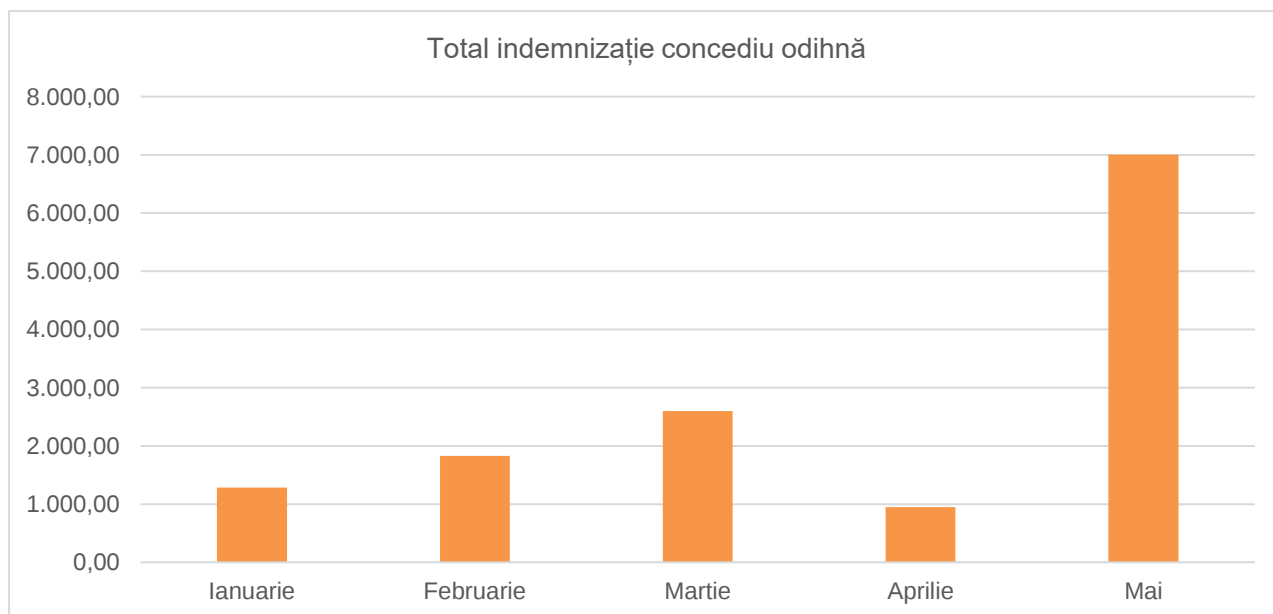
Structura cheltuielilor cu salariile personalului în perioada auditată este următoarea:

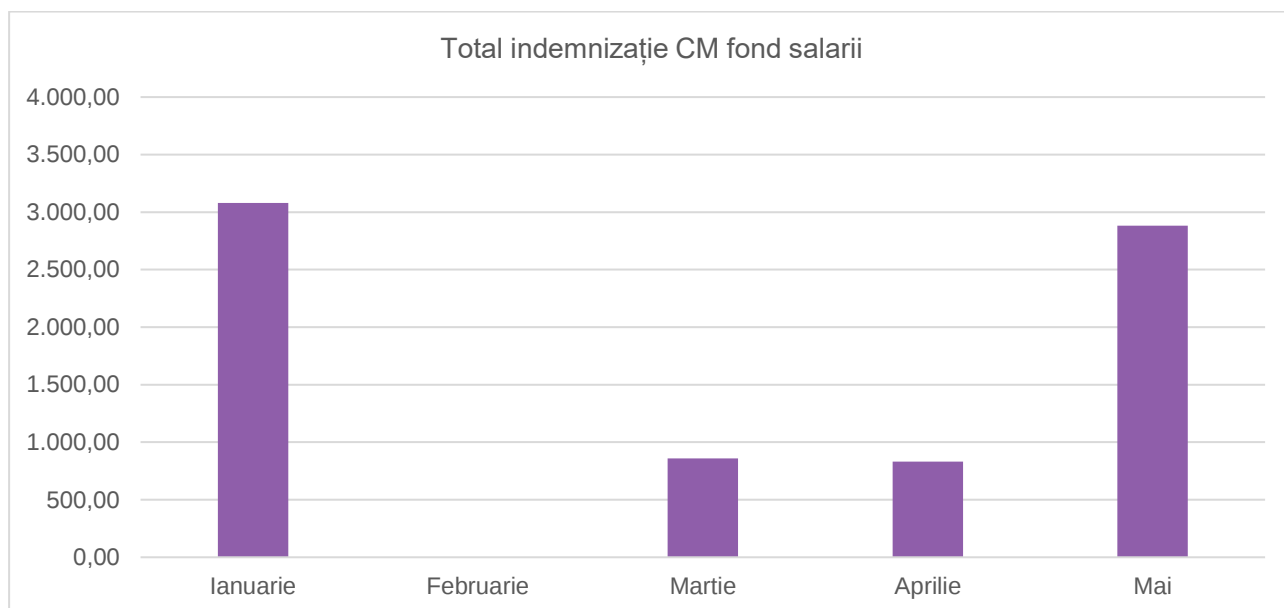


Evoluția costurilor cu plata sporurilor orelor suplimentare este prezentată în graficul următor, unde se poate observa o creștere în valori absolute în lunile aprilie, când indemnizația totală pentru orele suplimentare a ajuns la 104.475,71 lei.



Conform rezultatelor analizei, totalul indemnizației pentru concediul medical însumează 6.070,55 lei, reprezentând aproximativ 1% din totalul cheltuielilor salariale, iar indemnizația pentru concediul de odihnă însumează 9.815,00 lei, reprezentând 3% din total, pentru care au fost înregistrate valori mai mari în lunile mai și august. Evoluția concediilor de odihnă și medicale explică variațiile din evoluția cuantumului valoric al orelor suplimentare.



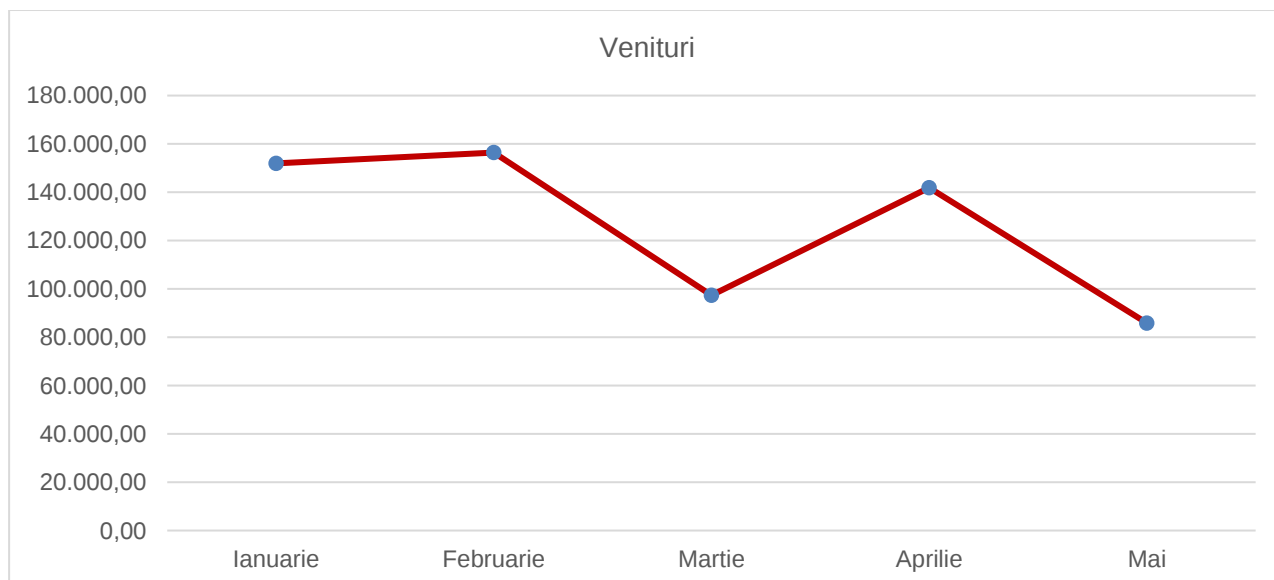


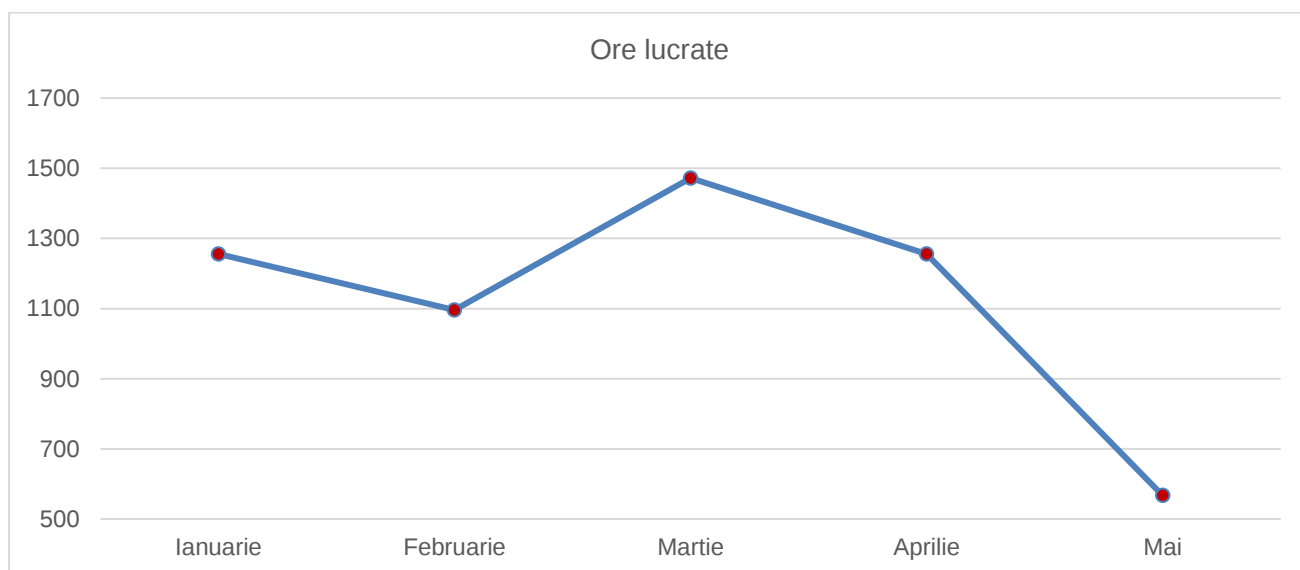
4.2.6. Eficacitatea personalului

Productivitatea medie (w) reprezintă cifra de afaceri (respectiv vânzarea sau producția) obținută în medie de o unitate de factor uman utilizat (dimensionat prin timpul de munca exprimat în număr de salariați, în zile sau în om-ore).

Având în vedere specificul activității operatorului REGIO SERV TRANSPORT S.R.L. și modul de evidențiere a contabilității acestuia, productivitatea muncii se va calcula ținând seama de: Producția obținută (producția obținută, respectiv veniturile din vânzarea titlurilor de călătorie - cont fișa 704) raportat la numărul de ore angajați direct productivi (conducători auto) la mijlocul lunii mai 2022.

Prezentăm mai jos evoluția veniturilor directe din vânzarea titlurilor de călătorie și a numărului de ore lucrate de personalul productiv direct (șoferi).





În urma analizei efectuate pentru REGIO SERV TRANSPORT S.R.L., în perioada 01.01.2022 – 14.05.2022, a rezultat o productivitate medie este de 153,21 lei/oră, iar în raport cu totalul cheltuielilor înregistrate, operatorul reușește să acopere această valoare din veniturile rezultate din activitatea comercială în proporție de 99,94%.

4.3. Calculul costului unitar pe kilometru

În realizarea calculului costului/km avem următoarele premise privind datele furnizate de Regio Serv Transport S.R.L.:

- Sumele din balantele de verificare aferente perioadei 01 ianuarie 2022 - 14 mai 2022 sunt corect întocmite;
- Registrul mijloacelor fixe la data 14 mai 2022 este complet și conține valoarea finală a cheltuielii cu amortizarea;
- Costul per Km conform contractului de delegare este de **C0 - 6,26 lei/km** (în perioada 01 ianuarie – 14 mai 2022).

Folosind informațiile din documentele puse la dispoziție am putut efectua următoarele calcule:

C1 - Calculul costului unitar pe kilometru, efectuat în baza evidentelor contabile puse la dispoziție de către operator, considerând totalul cheltuielilor din balanța de verificare este următorul:

C1 – 7,48 lei/km

Am ajuns la această valoare folosind sumele din tabelul următor:

Kilometrii eligibili cf audit tehnic	101.626,59
Cheltuieli totale cf Balanța Regio Serv Transport S.R.L.	760.418,44
Cost/km (cheltuieli/kilometrii eligibili)	7,48

NOTĂ: Acest calcul este prezentat doar în scopul observării impactului activităților neeligibile și nu trebuie luat în considerare pentru decontare.

C2 - Calculul costului unitar pe kilometru, efectuat în baza evidentelor contabile și operaționale, considerându-se însă totalul costurilor eligibile și ajustările contabile privind eligibilitatea cheltuielilor aferente perioadei analizate, precum și ajustările tehnice este următorul:

C2 – 7,41 lei/km

Am ajuns la această valoare folosind sumele din tabelul următor:

Kilometrii eligibili cf audit tehnic	101.626,59
Cheltuieli eligibile cf audit tehnico-economic	752.743,58
Cheltuieli neeligibile cf audit tehnico-economic	7.674,86
Cost/km (cheltuieli/kilometrii)	7,41

NOTĂ: Acest calcul reprezintă costul real per km rezultat din analiza tehnico-economică a activității Operatorului în cadrul contractului de delegare.

C3 – Calculul costului unitar pe kilometru, efectuat în baza analizei tehnico-economice realizate pentru perioada analizată, incluzând și ajustările de eficiență este următorul:

C3 – 7,15 lei/km

Am ajuns la această valoare folosind sumele din tabelul următor:

Kilometrii eligibili cf audit tehnic	101.626,59
Cheltuieli eligibile cf audit tehnico-economic	752.743,58
Cheltuieli neeligibile cf audit tehnico-economic	7.674,86
Cheltuieli neeligibile cf ajustărilor de eficiență	26.194,24
Cost/km (cheltuieli/kilometrii)	7,15

NOTĂ: Acest calcul este prezentat doar în scopul observării impactului măsurilor de eficientizare prezentate mai jos și nu trebuie luat în calcul pentru decontare.

Cheltuielile neeligibile aferente ajustărilor de eficiență sunt următoarele:

Ajustări financiare de eficiență		
1	16.200,00	Reducere cheltuielilor cu dispecerii (utilizarea a 3 dispeceri în loc de 4 sau 2 dispeceri program full și 2 program part-time)
total	16.200,00	
Ajustări tehnice de eficiență		
1	6.771,54	Eficientizare consum combustibil cf analiza tehnică
2	3.222,70	Eficientizare cheltuieli cu tractarea auto
total	9.994,24	

5. RECALCULAREA COMPENSAȚIEI

Modul de recalculare a compensatiei si ajustarea ei conform C2

Conform Contractului de Delegare semnat in 2021, calculul compensarii pentru Operatorul Regio Serv Transport S.R.L., precum si ajustarea lui conform costului per km C2 obtinut in urma analizei este urmatorul:

Indicatori	Conform dosarului de compensație	C2 - considerând ajustările contabile și tehnice
Valoare [LEI]	Valoare [LEI]	
Perioada auditată 01.01 - 14.05.2022		
(Km) Număr total de vehicul*kilometri efectuați	101.626,59	101.626,59
Autobuz, din care:		
- linii regionale	101.626,59	101.626,59
(C unitar) Cost unitar per kilometru	6,26	7,41
CHELTUIELI		
(Ch.1) Cheltuieli pentru PSO (Veh*Km efectuați x c unitar pe Km)	636.182,45	753.053,03
(Ch.2) Cheltuieli asociate contractelor comerciale	31.021,91	31.021,91
Cheltuieli Totale (Ch. 1 + Ch. 2)	667.204,36	784.074,94
(Pr) Profit rezonabil (Cheltuieli totale x 2,98%)	19.882,69	23.365,43
(V) Total venituri lunare pentru servicii de transport public (1+2):	54.511,87	54.511,87
1. Venituri din vânzări de titluri de călătorie, asociate contractelor comerciale, din care:	54.511,87	54.511,87
2. Alte venituri în cadrul rețelei unde se prestează PSO	0,00	0,00
(C) Compensația (conform contract) (Ch. + Pr -V), din care:	632.575,18	752.928,50
1. Compensație din diferențe de tarif, respectiv:		
Diferențe de tarif pe linii regionale	59.254,43	59.254,43
2. Compensație fără diferențe de tarif, respectiv:		
Compensatie linii regionale	573.320,75	693.674,07

Din punct de vedere al compensației din diferențe de tarif nu au fost identificat diferențe între dosarul de compensație și ajustările contabile și tehnice, astfel că valoarea totală a acestora rămâne neschimbată, la fel și alocarea pe UAT-uri, va rămâne conform dosarului de compensație.

Formula de alocare a compensatiei fără diferențe de tarif, valabila in perioada 01 ianuarie – 14 mai 2022, stabilita in baza hotararii AGA nr. 22/12.04.2019 este calculată dupa cum urmeaza:

- Compensatia fără diferențe de tarif total calculată UAT-ului Buftea;

Aplicand modalitatea de calcul de mai sus obtinem alocarea sumelor, conform dosarului de compensatie fără diferențe de tarif :

Total compensatii acordate cf dosar de compensatie

Buftea	573.320,75
	573.320,75

Recalcularea sumelor de mai sus folosind costul per km **C2** pe care l-a obtinut in urma auditului conduce la urmatoarele valori pentru fiecare UAT:

Total compensatii de acordat conform audit

	Compensatie cf audit	Diferenta fata de dosarul de compensatie
Buftea	693.674,07	120.353,32
	693.674,07	120.353,32

In concluzie, Operatorul Regio Serv Transport S.R.L. a fost subcompensat cu suma de **120.353,32** lei.

6. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

6.1. Concluzii

În urma analizei efectuate pentru Operatorul Regio Serv Transport S.R.L. a reieșit că pe parcursul perioadei 01.01.2022 - 14.05.2022, **utilizând costul per km C2**, a fost subcompensat cu suma de **120.353,32 lei** (diferența dintre compensația fără diferențe de tarif primită conform contract, compensație fără diferențe de tarif, în valoare de 573.320,75 lei și necesarul conform auditului tehnico-economic în valoare de 693.674,07 lei). În această perioadă operatorul de transport a prestat 101.626,59 km din 124.365,52 km planificați în contract (cca. 82%).

În concluzie costul per km (C2) aferent perioadei analizate (01.01.2022 - 14.05.2022) este de 7,41 lei/km.

6.2. Recomandări pentru îmbunătățirea CSP

Documente justificative, corelații operational-contabil, grad de încredere ridicat pentru informațiile extrase din contabilitatea financiară și de gestiune

- Respectând principiul permanenței metodelor în cursul anului financiar, recomandăm ca metoda de amortizare utilizată pentru elementele de activ să fie aceeași pentru fiecare grupă și pentru toată durata normată de funcționare.

Nu se recomandă schimbarea metodei de amortizare în cursul anului respectiv, schimbarea metodei de amortizare din amortizare liniară în amortizare accelerată, fără să fie precizat în mod clar și expres în manualul de politici contabile ale Operatorului cu o justificare scrisă și acceptată de factorii de decizie;

- Asigurați-vă că este respectat principiul independenței situațiilor financiare anuale prin evidențierea cronologică și sistematică a veniturilor și cheltuielilor în contabilitate.

Facem referire la componenta cheltuieli înregistrate în avans (cont contabil 471) respectiv venituri înregistrate în avans (cont contabil 472).

Recomandarea noastră este că, în situația în care valabilitatea politei de asigurare CASCO sau RCA alunecă de la un an fiscal la altul, să folosiți funcționalitatea contului 471* cheltuieli înregistrate în avans* cu alocare lunară ulterioară la contul de cheltuieli cu primele de asigurare, cont 613;

Cheltuielile altfel înregistrate, pot influența situațiile financiare ale anului următor prin mecanismul alunecării costurilor de la un an la altul.

- Specificul activității de TP al Operatorului REGIO SERV TRANSPORT SRL, impune conducerea unei evidențe contabile financiare și de gestiune.

Acest lucru presupune ca toate reperele din categoria stocabile / numărabile să fie înregistrate prin clasa 3 * STOCURI* (facem aici referire la achizițiile de materiale auxiliare, combustibili, piese de schimb, materiale de natură obiectelor de inventar).

Contabilitatea de gestiune presupune achiziționarea stocurilor de combustibili și piese de schimb, recepționarea acestora și eliberarea, darea în consum (transfer la cheltuieli) în baza bonului de consum.

Acest proces respecta protocolul privind alocarea directă a costurilor pe centre de cost, centrul de cost fiind fiecare dintre cele 6 autobuze din parcul Operatorului. În acest mod se pot identifica facil și corect costurile atribuite direct fiecărui element de activ aflat în analiză. Recomandăm să **se evite alocarea directă** a valorii stocurilor pe conturile de cheltuieli, respectiv conturile din clasa 6.

Excepție fac cheltuielile cu prestațiile de servicii dar, obligatoriu în acest caz, factura trebuie să aibă la bază un contract de servicii, semnat de părți, care să susțină realizarea prestației. Tot la acest capitol amintim cazul reducerilor financiare primite ulterior de la furnizorul de combustibil ROMPETROL care, din eroare, au fost evidențiate la capitolul cheltuieli cu combustibili, cu semnul minus.

Această practică generează scăderea valorii costurilor cu carburanții de luat în calcul la stabilirea valorilor compensatorii de încasat și, concomitent, nu se asigură egalitatea între total rulaje înregistrate pe relația stocuri - cheltuieli ($D_{6022} = C_{3022}$).

Exemplificăm conform informații primite de la Operator:

- Valoare stoc combustibil $Q \cdot PU = 559.909,32$ lei, sold cont 3022 rămâne 0,62 lei,
- Valoarea cheltuielilor cu combustibilul, înregistrate în cont 6022, era la momentul analizei de 523.817,83 lei, diferența în cuantum de 36.391,11 lei până la 560.208,94 lei fiind facturi de storno, reducere financiară primită de Operator de la ROMPETROL, în contextul subvenționării pretului carburantului cu 0,50 lei/L carburant.

Evidențierea corectă în contabilitate pe contul 609 s-a făcut în baza unei note contabile cumulative la 31.12.2022; prin această retratare crește baza de calcul a impozitului pe veniturile micro dar se asigură o alocare corectă valoric pentru o componentă importantă a costurilor directe.

- A fost analizată și retrată situația stocului de obiecte de inventar, motivul pentru care valorile nu au fost înregistrate la costuri aferente perioadei.
- Recomandăm să se analizeze prevederile contractuale privitor la recunoașterea sau nerecunoașterea ca fiind eligibile a cheltuielilor de tip amenzi și penalități ce decurg din contracte comerciale.
- Considerăm că ar fi oportun să se înregistreze distinct în contabilitate amenzile și penalitățile pe relația cu Bugetul de Stat nedeductibile fiscal prin prevedere legală, în timp ce amenzile și penalitățile ce decurg din derularea unor contracte comerciale între părți să fie contabilizate ca alte cheltuieli cu activitatea de exploatare a Operatorului.
- Au fost făcute recomandări în vederea centralizării tuturor cheltuielilor ce fac obiectul unei acțiuni în justiție aflată în desfășurare pe parcursul anului 2022. Recomandarea a fost ca aceste sume să fie încadrate la sume în curs de clarificare până când se obține o Hotărâre Judecătorească definitivă și irevocabilă, acela fiind momentul la care cheltuielile devin certe și exigibile. Funcție de valoarea prejudiciului sumele vor ajusta rezultatul reportat al anului 2022 sau încadrarea se va face pe baza contului de profit și pierdere al anului în curs.

Orele suplimentare

În urma analizei situației orelor suplimentare, a reieșit că sunt acordate numai în cadrul personalului direct productiv și indirect productiv și reprezintă 30% din totalul cheltuielilor cu salarii, ceea ce înseamnă că rata de 1,50 șoferi per mașină este insuficientă. Se recomandă efectuarea unui calcul actualizat al necesarului de personal navigant la nivelul societății, având în vedere parcul auto, programul de transport public și planificarea serviciului.

Activitățile de întreținere și reparații

Se recomandă realizarea reviziilor necesare unei bune funcționări, conform cerinței puse la dispoziție de către producătorul autobuzului.

Se recomandă analiza privind fiabilitatea vehiculelor în funcție de vechimea acestora, costuri cu manopera/oră, costuri cu piesele de schimb versus înnoirea sau întinerirea parcului cu avantajele aferente (consumuri reduse de piese de schimb, materiale, manoperă etc.) respectând cerințele serviciului de transport și politicile UE.

Consumul de combustibil

Se recomandă o analiză a consumurilor, atât la nivel de autobuz, cât și la nivel de șofer, astfel încât să se poată identifica și investiga în timp rezonabil devierile semnificative.

În vederea stabilirii unui optim de consum pe fiecare tip de autobuz, se recomandă fie efectuarea unor teste tip SORT, fie realizarea de determinări în parcurs, astfel încât Operatorul să poată stabili și valida un nivel mediu al consumului de combustibil pe fiecare tip de vehicul, lucru ce ar ajuta la o mai bună monitorizare a consumului de combustibil, dar și la o mai bună bugetare a cheltuielilor în urma unor eventuale modificări ale programului de transport public.

Se recomandă o mai bună planificare a șoferilor prin reducerea numărului de șoferi care operează pe vehicule și stabilirea unui șofer titular pe fiecare autobuz. Acest lucru poate conduce la o îmbunătățire a stării tehnice a vehiculului și la o reducere a consumului de combustibil.

Numărul de km de pe traseele parcurse

Se recomandă implementarea și utilizarea unui sistem informatic de evidență și monitorizare a km efectuați. Având în vedere faptul că, în prezent, numărul de km este centralizat manual într-un raport în excel, există un risc ridicat de eroare umană, pe de o parte din partea operatorului care introduce numărul de km efectuați în raport, și pe de altă parte, din partea șoferilor care completează fiile de parcurs. Prin urmare, este recomandată folosirea unor

sisteme de telecomunicații care să permită monitorizare și determinarea în timp real a numărului de km efectuați. Astfel de sisteme, nu numai că elimină riscul de eroare umană, dar pot constitui totodată un instrument de măsurare și control asupra numărului de km pe baza cărora se realizează compensația lunară.

Având în vedere km efectuați în primele luni, față de km planificați se recomandă ca pe viitor să se ia în calcul achiziționarea unui vehicul sau chiar 2 (două) vehicule necesare transportului public. Astfel, se va putea evita minimizarea km efectuați, fapt datorat problemelor de natură tehnică apărute la nivelul flotei de transport.