



Aprobat
Director General
Adrian CRISTEA

RAPORT DE EVALUARE
luna Noiembrie 2015

În conformitate cu atribuțiile Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice, conferite de către HCGMB nr. 339 / 2009 și HCGMB nr. 112 / 2012, precum și a programului de monitorizare stabilit pentru luna **Noiembrie 2015**, transmis către R.A.T.B. prin adresa nr. 42858/02.11.2015, Compartimentul de Urmărire a Aplicării Reglementărilor privind Serviciul Integrat de Transport Public Local din cadrul AMRSP, a continuat conform graficului, monitorizarea la operator a indicatorilor de performanță stabiliți prin Regulamentul serviciului, după cum urmează:

-	Serviciul Contabilitate în data de 09.11.20159 (reprogramare)
-	Autobaza Militari în data de 12.11.2015
-	Depoul Colentina în data de 19.11.2015
-	Autobaza Pipera în data de 26.11.2015

Serviciul Contabilitate

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

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

Analiza potențialului tehnic pune în evidență politica de investiții, dar și modul de organizare și de administrare a întreprinderii. Calitatea potențialului tehnic poate fi apreciată prin:

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

Analiza structurii stării mijloacelor fixe trebuie făcută în corelare cu specificul activității, dar și cu nivelul tehnic și tehnologic parțiat de întreprindere. Necesarul de active fixe este dat de volumul activității, iar mărimea acestora influențează rentabilitatea generală a întreprinderii, prin faptul că activele fixe sunt purtătoare de cheltuieli de amortizare, de întreținere și reparații etc. Ciclul de viață al activelor fixe cuprinde mai multe etape și anume:

-	achiziționarea activelor fixe;
-	participarea la procesul de exploatare;
-	reparația;
-	inventarierea;
-	scoaterea din funcțiune;

Toate mijloacele fixe care participă la prestația serviciului de transport public local trebuie urmărite în timp, atât din punct de vedere financiar contabil, cât și din punct de vedere al ciclurilor de intervenție. Anexa 1, din Decizia PMB nr. 1179/1990 se referă pentru prima dată la înființarea Regiei autonome de

Transport București - RA, prin reorganizarea a ITB, ca rezultat a aplicării Legii nr. 15/1990. Aceasta a preluat întregul activ și pasiv al fostei Întreprinderi de Transport București. La această dată actele normative care reglementează dreptul de proprietate publică, prevăd care sunt titularii săi de drept. În afară de entități sau autorități publice, nici o altă persoană fizică sau juridică nu poate să fie titular de proprietate publică. Serviciul de transport public local este un serviciu de utilitate publică și ca atare bunurile prin care se realizează prestația serviciului sunt bunuri care aparțin autorității publice locale. La art. 135, alin 3, din Constituție se statuează că: „*proprietatea publică aparține statului și unităților administrativ-teritoriale*”, iar în Legea nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, la art. 1, se arată, același lucru, faptul că: „*dreptul de proprietate publică aparține statului sau unităților administrativ-teritoriale*”. Potrivit art. 12 alin.3 din Legea 213/1998 „*Statul sau unitățile administrativ-teritoriale exercită posesia, folosința și dispoziția asupra bunurilor care alcătuiesc domeniul public, în limitele și în condițiile legii*”. Aceste precizări vin să lămurească anumite aspecte legate de proprietatea publică și dreptul de proprietate.

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

RATB în calitate de persoană juridică deține un patrimoniu divizat, în masa bunurilor proprietate privată a regiei și masa bunurilor proprietate publică, intrate în patrimoniul regiei după reorganizare asupra căreia exercită un drept de administrare conferit de un act administrativ, pentru îndeplinirea serviciului public de transport local. Potrivit art. 9, din Legea nr. 213/1998 „*trecerea din domeniul public al statului în domeniul public al unei unități administrativ-teritoriale se face la cererea Consiliului județean, respectiv a Consiliului General al Municipiului București sau a Consiliului local, după caz, prin hotărâre a Guvernului*”. În acest sens în anul 2008 a fost emisă Hotărârea CGMB nr. 186/2008 *prin care se însușește de către CGMB inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al municipiului București*, în a cărei anexă este inclus și inventarul din domeniul public al RATB. La art. 3, din hotărâre se precizează că: „*Atestarea apartenenței la domeniul public se va face prin Hotărâre de Guvern emisă pentru Municipiul București*”. Acest lucru nu este realizat până în prezent. De menționat că prin Hotărârea de Guvern nr. 597/1992 privind trecerea sub autoritatea Consiliilor locale sau după caz, județene, a regiilor autonome și societăților comerciale cu capital de stat, care prestează servicii publice de interes local sau județean, s-a creat cadrul legal de aplicarea a art. 9, din Legea nr. 213/1998 „*Trecerea unui bun din domeniul public al statului în domeniul public al unei unități administrativ-teritoriale se face la cererea Consiliului județean, respectiv a Consiliului General al Municipiului București sau a Consiliului local, după caz, prin hotărâre a Guvernului*”. Astfel că, la art. 3, din Hotărârea de Guvern nr. 597/1992 se precizează; „*Regiile autonome și societățile comerciale cu capital integral de stat care prestează servicii publice de interes local, înființate după intrarea în vigoare a prezentei hotărâri, trec sub autoritatea acelor consilii locale, respectiv județene care au hotărât înființarea acestora*”. Nu știm dacă această hotărâre a fost pusă în aplicare, atât timp cât se face uz de Decizia 1179/1998 de înființarea a Regiei autonome de Transport București - RA, prin reorganizarea a ITB , în Regia autonomă de transport București R.A. Aplicarea Hotărârii de Guvern 579/1992 la acea data ar fi permis transmiterea de către Administrația Publică Locală, Regiei de Transport în cadrul legal existent perioadei, a patrimoniului aferent Serviciului de transport.

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

Este adevărat că la această dată RATB se află într-un raport de subordonare față de autoritatea publică locală, fără ca serviciul de transport public local să fie administrat prin atribuirea acestuia într-o formă sau alta de gestiune. Această situație poate avea implicații negative și se datorează în primul rând modului în care Administrația Publică Locală a înțeles să ofere cetățeanului un serviciu de calitate. Gestionarea întregului patrimoniu al RATB, în actuala formă, a devenit o problemă destul de sensibilă

în condițiile în care în ultimii ani au apărut o serie de reglementări și acte normative, cu privire la gestionarea, inventarierea, reevaluarea și casarea mijloacelor fixe.

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

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

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

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

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

1. Sondaje în terminale

În cursul lunii **Noiembrie**, în baza programului de monitorizare transmis la RATB, cu adresa nr. 42858, în data de 02.11.2015, AMRSP prin compartimentul de specialitate, a inspectat unitățile de exploatare ale operatorului, care gestionează parcul de vehicule și pune la dispoziție în baza programului de transport mijloacele de transport necesare efectuării Serviciului de Transport Public Local prin curse regulate la nivelul Municipiului București. Măsurătorile făcute în teren au fost urmate de verificări în unitățile de exploatare, având ca scop compararea datelor culese din teren făcute prin sondaj, cu înscrisurile din documentele primare, care stau la baza activității de exploatare. Determinările au fost efectuate în terminale (capete) de linii prinse în programul de monitorizare propus pe luna **noiembrie**. Compararea datelor culese din teren, cu cele din documentele care stau la baza desfășurării activității de exploatare a parcului de vehicule (grafice de circulație, foi de parcurs, registre de evidență) s-a făcut în unitățile de exploatare care gestionează parcul aferent liniilor monitorizate.

Sondajul pe luna Noiembrie a cuprins un număr de **3 linii** de transport, după cum urmează:

-	Linia de autobuz 178, cu garare în autobaza Militari;
-	Linia de tramvai 14, cu garare în depoul Colentina;
-	Linia de autobuz 301, cu garare în autobaza Pipera;

Sondajele au fost efectuate în **zi de lucru**, măsurătorile fiind făcute în intervalul orar 12.00-15.00 în terminale și zile diferite, după cum urmează:

-	Terminal Sala Palatului, pentru linia de autobuz 178, în data de 11 noiembrie 2015;
-	Terminal Piața Sf. Vineri, pentru linia de tramvai 14, în data de 17 noiembrie 2015;
-	Terminal Piața Romană, pentru linia de autobuz 301, în data de 25 noiembrie 2015;

Rezultatele sondajelor făcute se regăsesc în fișele de monitorizare completate pentru fiecare terminal, anexate la prezentul raport de evaluare, confirmate atât de reprezentanții AMRSP, cât și de conducătorul unității de exploatare care gestionează parcul aferent liniei. În urma procesului de monitorizare și a analizei făcute se constată pierderi semnificative față de program, doar la linia de autobuz **178** unde, apar diferențe care depășesc limita admisibilă de 6 minute. Valori mai mari se înregistrează la următoarele tururi: **7, 10 și 20**. În urma verificărilor în autobază au fost identificate și cauzele principale care au generat pierderi și anume:

-	Defecte tehnice la vehicule care conduc la imobilizări cu pierderi de tururi;
-	Lipsa personal (conducători vehicule);
-	Lipsa personal de coordonare la capăt de linie;
-	Indisciplină din partea participanților la trafic

2. Evaluarea Indicatorilor de performanță

Prin adresa nr. 45488 din 18.11.2015, RATB a transmis la AMRSP valorile indicatorilor de performanță realizați în luna precedentă, conform graficului de raportare. Valorile acestora se prezintă astfel:

Referitor la indicatorul I.8 - Număr de curse(semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație

	Octombrie - 2015			
	Tw	Tb	Ab	Total
Curse pierdute	13.927	6.866	40.588	61.381

În luna Octombrie-2015 operatorul continuă să înregistreze pierderi la indicatorul I.8- „Număr de curse(semicurse), trasee pe care operatorul a suspendat sau a întârziat executarea transportului față de programul de circulație.” Prestația nu este realizată la nivelul planificat numărului de semicurse neefectuate fiind justificate de starea tehnică actuală a parcului din dotarea operatorului, cât și de lipsa de personal (conducători vehicule) constatată la unele subunități. Ritmicitatea și constanța în aprovizionare cu piese de schimb și materiale, pentru o activitate de exploatare a unui serviciu de transport public local prin curse regulate este esențială și trebuie privită de către Autoritatea Publică Locală ca o activitate prioritară. Calitatea serviciului oferit cetățenilor este strâns legată de modul în care finanțarea acestuia este realizată. Stabilirea unor standarde de calitate ale serviciului este strâns legată de capacitatea reală operațională a RATB, în raport cu cerințele utilizatorilor și posibilitățile de finanțare ale Autorității Publice Locale la acesta dată.

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

- La acest indicator pentru luna de raportare, operatorul nu se înregistrează cu valori.

Referitor la indicatorul I.10 - număr de călători afectați de I.8 și I.9

- Indicatorul I.10 - Număr de călători afectați de I.8 și I.9 nu are valori, întrucât operatorul nu are capacitatea tehnică de determinare a numărului de călători afectați de curse pierdute. Cauzele și motivele pentru care acești indicatori nu pot avea valori, sunt cunoscute și au fost prezentate în rapoartele

anterioare, urmând ca operatorul să facă toate demersurile necesare găsirii sursei de finanțare și implementării unui sistem automat de numărare la nivelul întregului parc.

Din partea RATB
Director General,
Radu Paul ORZAȚĂ

Din partea AMRSP
Director Servicii,
Ciprian CĂRNUȚĂ

Întocmit,
Șef Compartiment
Ing. Dan OSANU

AMRSP