

## ***Sinteza acțiunii de control efectuată la Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” S.A.***

Corpul de control al primului-ministru a efectuat o acțiune de control la Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” S.A. („CFR Călători”) care a vizat perioada 01.01.2017-31.12.2019. Obiectivele au fost de a verifica/evalua modul de respectare a prevederilor legale și a normelor interne privind organizarea și funcționarea societății, a prevederilor legale ce reglementează guvernanta corporativă și a celor ce asigură cadrul normativ incident atribuirii, încheierii și derulării contractelor de achiziții sectoriale. Totodată a fost vizat modul de realizare a programelor anuale de investiții, precum și de respectare a prevederilor legale cu privire la constituirea și realizarea veniturilor și angajarea/efectuarea cheltuielilor.

Principalele concluzii ale actului de control au evidențiat următoarele aspecte:

***1. Referitor la respectarea prevederilor legale și a normelor interne privind organizarea și funcționarea CFR Călători s-au constatat următoarele:***

**A.** Structura organizatorică a CFR Călători a fost modificată succesiv, în anii 2018 și 2019, printr-un număr de patru deciziile ale Consiliului de Administrație („CA”), ca urmare a punerii în executare, doar din punct de vedere formal, a unor hotărâri ale instanțelor de judecată pronunțate în litigii cu persoane care au deținut în trecut funcții în cadrul societății și care au fost desființate.

În acest sens, au fost înființate funcții de conducere (două funcții de director și una de director general adjunct al societății) fără a le fi alocate resurse organizaționale corespunzătoare, respectiv fără a li se asigura personal și compartimente funcționale subordonate.

**B.** Modificările succesive ale structurii organizatorice au avut ca rezultat, în cele din urmă, existența unui număr de două compartimente funcționale cu activitate stabilită (prin Regulamentul de Organizare și Funcționare) în domeniul resurselor umane, respectiv:

- o direcție, fără personal alocat în afara directorului și subordonată directorului general adjunct;

- un serviciu aflat în subordonarea directă a directorului general

Între aceste compartimente, care aparțin unor lanțuri decizionale paralele, nu au fost prevăzute relații funcționale.

C. Din analiza conținutului Regulamentului de organizare și funcționare al societății și al organigramei, în formele acestora afișate pe pagina de Internet a CFR Călători, a reieșit faptul că acestea nu corespund formei organizatorice actuale a entității, fapt ce reprezintă o încălcare a prevederilor art. 5 alin. (1) lit. b) și alin. (4) lit. a) din *Legea nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public*, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora CFR Călători trebuia „să comunice din oficiu (...) structura organizatorică, atribuțiile departamentelor (...) în pagina de Internet proprie” și nu o variantă istorică a acestora.

## 2. Referitor la respectarea regulilor de governanță corporativă

A. În componența CA au fost numiți în perioada 01.01.2017-31.12.2019, prin acordarea unor mandate provizorii, fără finalizarea unei proceduri de selecție derulată în conformitate cu prevederile *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind governanța corporativă a întreprinderilor publice („OUG nr. 109/2011”)*, cu modificările și completările ulterioare, un număr de 22 de persoane, cu toate că prevederile art. 60 din actul normativ invocat, forma în vigoare pentru perioada vizată, a prevăzut obligația numirii administratorilor pe baza procedurii de selecție reglementată în acest sens.

Astfel, numirea administratorilor provizorii s-a efectuat în temeiul art. 64<sup>1</sup> din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare, deși prevederile invocate reglementează temporar o modalitate de constituire/completare a CA „până la finalizarea procedurii de selecție a administratorilor”, așa cum respectiva procedură de selecție este prevăzută în actul normativ, respectiv la art. 29 din acesta.

B. În condițiile prezentate anterior, administrarea CFR Călători s-a realizat în lipsa unor indicatori-cheie de performanță integrați contractului de mandat încheiat cu membrii CA, fără stabilirea unor obiective și criterii de performanță, respectiv în lipsa unor instrumente de evaluare a eficienței activității administratorilor și de măsurare a performanței acestora, asumate de ambele părți ale contractului de mandat.

În acest context, lipsa de formalizare, comunicare, asumare și gestionare a proceselor de măsurare a performanței CFR Călători a avut ca efect inexistența unor obligații conținute în contractul de mandat încheiat cu administratorii provizorii, inexistența unor criterii de evaluare a acestora și, implicit lipsa unui plan de administrare care să includă „strategia de administrare pe durata mandatului pentru

*atingerea obiectivelor și criteriilor de performanță stabilite (...)”*, obligație prevăzută la art. 26 alin. (1) paragraful (ii) lit. a) din *Actul constitutiv al CFR Călători*.

C. Contractul de mandat al unuia dintre administratori provizorii, numit în luna iunie 2015, printr-o hotărârea a Adunării Generale a Acționarilor („AGA”), în lipsa unei selecții realizate potrivit normelor legale incidente a încetat de drept după 4 ani, în temeiul dispozițiilor art. 28 alin. (3) din *OUG nr. 109/2011*, forma în vigoare până la data de 04.06.2016, preluate ca atare, ulterior acestei date, în cuprinsul art. 28 alin. (7) din același act normativ.

În condițiile în care mandatul acestuia nu a fost reînnoit, s-a constatat faptul că administratorul, ulterior datei de încetare a mandatului, a participat în cadrul CA, în mod direct, la adoptarea unui număr de șapte decizii, iar prin împuternicit, la adoptarea unui număr de patru decizii.

D. Structura CA a fost incompletă în diferite intervale de timp, respectiv într-o perioadă au fost ocupate cinci din cele șapte posturi, iar în alte trei perioade au fost ocupate șase din cele șapte posturi, nefiind respectate prevederile art. 23 alin. (1) din *Actul constitutiv* (forma în vigoare în perioada 01.01.2017-31.12.2019).

În perioada 20.04.2018-15.05.2018 un număr de 12 decizii ale CA au fost adoptate cu un număr de șase administratori, nefiind respectată nici obligația prevăzută la art. 137 alin. (1) din *Legea societăților nr. 31/1990*, cu modificările și completările ulterioare, potrivit căreia, în situația în care societatea pe acțiuni este administrată de mai mulți administratori, numărul acestora trebuie să fie totdeauna impar.

E. În perioada 01.01.2017-31.12.2019, administrarea CFR Călători efectuată pe baza unor mandate provizorii a avut drept consecință delegarea de către CA a atribuțiilor de conducere a societății către directori (director general și director financiar-contabil) ale căror mandate au fost, de asemenea, provizorii.

Mandate de 4 luni, prelungite până la 6 luni și, în anumite situații, reînnoite, au fost acordate directorului general și directorului financiar-contabil prin decizii ale CA, în baza cărora au fost numite un număr de trei persoane în funcția de director general provizoriu și un număr de două persoane în funcția de director financiar-contabil provizoriu.

În aceste condiții, conducerea CFR Călători a fost asigurată fără un plan de management elaborat conform prevederilor art. 36 alin. (1) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare.

Astfel, lipsa componentei de management a planului de administrare a avut ca efecte: inexistența unor obiective specifice stabilite în sarcina directorilor, asumate formal de aceștia și, implicit, lipsa unor criterii de evaluare clare și formalizate a activității persoanelor cărora le-au fost delegate atribuții de conducere a societății.

F. La data de 04.06.2016, dată la care a intrat în vigoare prevederea legală ce a stipulat termenul maxim de 45 de zile de declanșare a procedurii de selecție de la vacantarea posturilor de administrator, un număr de trei, din cele 7 posturi de membri ai CA CFR Călători erau ocupate de administratori provizorii, numiți până la finalizarea procedurii de selecție.

În aceste condiții procedura de selecție a fost declanșată de autoritatea tutelară după 195 de zile, respectiv la data de 16.12.2016, fiind emis *Ordinul ministrului transporturilor („OMT”) nr. 1519/16.12.2016*, obligația prevăzută la art. 64<sup>4</sup> alin. (1) din *OUG nr. 109/2011*, forma în vigoare începând cu 04.06.2016, nefiind astfel respectată.

G. Potrivit art. 2 din *OMT nr. 1519/16.12.2016*, selecția candidaților pentru pozițiile de administratori urma a fi efectuată în conformitate cu prevederile art. 29 alin. (2) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare, respectiv candidații urmau a fi propuși de CA evaluați/selecțai în prealabil și recomandați de Comitetului de nominalizare și remunerare din cadrul CA („CNR”).

În perioada 16.12.2016 - 20.03.2017 (dată la care ordinul și-a încetat aplicabilitatea) nu au fost identificate demersuri, stabilite prin normele legale incidente, efectuate în cadrul CFR Călători în vederea elaborării componentei inițiale a planului de selecție în termenul de 10 zile de la data declanșării procedurii și nu a fost inițiată achiziția serviciilor unui expert independent persoană fizică sau juridică specializată în recrutarea resurselor umane.

H. Prin *OMT nr. 348/20.03.2017*, s-a statuat faptul că procedura de selecție a candidaților pentru pozițiile vacante de administratori urma a fi efectuată de către autoritatea publică tutelară prin contractarea serviciilor unui expert independent.

În perioada 20.03.2017 - 07.08.2018 (dată la care AGA a aprobat declanșarea selecției membrilor CA) nu au fost identificate demersuri întreprinse la nivelul autorității tutelare în vederea inițierii și derulării procedurii de selecție a membrilor CA ai CFR Călători.

I. Prin *OMT 1191/19.07.2018*, autoritatea tutelară a transferat în sarcina CFR Călători doar demararea procedurii de achiziție a serviciilor expertului independent,

în conformitate cu prevederile art. 50 din *Anexa nr. 1 la HG nr. 722/2016 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din Ordonanța nr. 109/2011*, obligația de derulare a procedurii de selecție a membrilor CA ai CFR Călători, rămânând în continuare, potrivit OMT 348/20.03.2017, în sarcina Ministerului Transporturilor („MT”).

Conform dispozițiilor *OMT nr. 348/20.03.2017*, raportate la prevederile art. 5 alin. (3) din *Norma metodologică - Anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 722/2016*, cu modificările și completările ulterioare, MT trebuia să se consulte cu CNR în vederea elaborării componentei inițiale a planului de selecție, care trebuie finalizată în termen de maximum 10 zile de la data declanșării procedurii de selecție, respectiv 30.03.2017.

Cu toate acestea, din documentele puse la dispoziție de CFR Călători a reieșit faptul că inițiativa a aparținut societății, care prin CA a comunicat la data de 28.08.2018, Direcției Guvernanță Corporativă din cadrul MT „*Componenta inițială a planului de selecție*” elaborată de CNR.

J. *Hotărârea AGA CFR Călători nr. 14/07.08.2018*, potrivit căreia s-a aprobat declanșarea selecției membrilor CA prin contractarea serviciilor unui expert independent, a fost adoptată după o perioadă foarte mare de timp de la declanșarea procedurii de selecție prin OMT nr. 348/20.03.2017, respectiv după aproximativ 1 an și 5 luni.

Prin *Hotărârea AGA CFR Călători nr. 22/13.11.2018* s-a aprobat mandatarea CA pentru derularea procedurii de selecție a administratorilor CFR Călători, stabilindu-se astfel o modalitate diferită de derulare a procedurii față de cea statuată prin actul administrativ al autorității tutelare (*OMT nr. 348/20.03.2017*).

Din informațiile puse la dispoziție de CFR Călători a reieșit faptul că procedura de selecție a membrilor CA nu a fost finalizată la data de 31.12.2019, în condițiile în care prin *Decizia CA nr. 62/23.12.2019* a fost aprobat raportul pentru numirile finale întocmit de CNR în baza documentelor primite de la expertul independent și s-a înaintat către autoritatea tutelară raportul de progres și raportul final, întocmite de consultant.

În aceste condiții, prevederea cuprinsă la art. 64<sup>4</sup> alin. (3) din *OUG nr. 109/2011*, cu modificările și completările ulterioare, privind obligația finalizării procedurii de selecție a membrilor CA într-un termen de cel mult 150 de zile de la declanșare, a fost încălcată.

### 3. Referitor la respectarea prevederilor legale cu privire la atribuirea, încheierea și derularea contractelor la nivelul CFR Călători

A. Ca urmare a finalizării procedurii de atribuire (licitație deschisă-online) organizată în data de 17.08.2017, între CFR Călători, în calitate de promitent-entitate contractantă și ofertantul declarat câștigător, în calitate de promitent-prestator, a fost încheiat *Acordul cadru nr. 7/20.02.2018* pentru servicii de „*Revizie tip R8 la automotoarele Desiro SR 20D-Revizie Capitală și alte servicii constatate pe fluxul tehnologic în prezența Recepției CFR*”.

În data de 20.02.2018, între aceleași părți a fost încheiat *Contractul sectorial de servicii nr. 46/2018*, subsecvent al *Acordului cadru nr. 7/2018*, având ca obiect prestarea serviciului „*Revizie tip R8 la automotoarele Desiro SR 20D - Revizie Capitală*”, pentru un număr de 12 automotoare, în valoare de 13.458.900 lei, inclusiv TVA. Prin actele adiționale la contract nr. 3 - 6, valoarea a fost majorată cu 506.827,54 lei.

Durata stabilită inițial prin *Contractul subsecvent nr. 46/2018* a fost până la data de 19.08.2018. Aceasta a fost prelungită ulterior prin *Actele adiționale nr. 1/09.08.2018* (până la data de 31.12.2018) și *nr. 2/20.12.2018* (până la data de 30.06.2019).

În ceea ce privește primele 6 automotoare, introduse la reparație în perioada 11.04.201-17.05.2018, a căror reparații au fost finalizate, s-a constatat faptul că CFR Călători a achitat, integral, serviciile de bază efectuate de prestator, în valoare de 7.236.277,55 lei și cele suplimentare, în valoare de 1.960.516,43 lei, deși prestatorul nu a respectat termenele de execuție prevăzute contractual în cazul unui număr de 4 dintre acestea.

Ca urmare a depășirii termenelor de execuție prevăzute la art. 3.4.1. din *Caietul de sarcini*, CFR Călători a calculat penalități pentru depășirea acestora în cazul a 4 automotoare și a emis către prestator un număr de 13 facturi de penalități în valoare de 663.368,66 lei. Aceste facturi nu au fost recunoscute de prestator și, figurează neîncasate.

Potrivit prevederilor art. 26 alin (1) din *Contractul sectorial de servicii nr. 46/20.02.2018*, subsecvent la *Acordul cadru nr. 7/20.02.2018*, s-a stabilit faptul că plata prestațiilor trebuie făcută de beneficiar în termen de 60 de zile calendaristice de la data înregistrării facturii la sediul său, prin ordin de plată, fără a fi prevăzută posibilitatea stingerii obligațiilor prin compensare și/sau deducerea din prețul facturii

a sumelor reprezentând penalități de întârziere și nici nu a fost condiționată plata facturilor de respectarea termenelor de execuție stabilite de părțile contractuale.

B. În conformitate cu pct. 3.4.1. și pct. 3.4.3 din *Caietul de sarcini nr. D33/3/14/2017*, imobilizarea maximă în societatea reparatoare a automotoarelor era stabilită pentru o perioadă de 75 de zile calendaristice, iar constatarea unor eventuale servicii suplimentare trebuia să fie efectuată de reprezentanții prestatorului și ai beneficiarului și avizată către CFR Călători SA în mod obligatoriu în interiorul celor 75 de zile.

În aceste condiții, serviciile suplimentare/imprevizibile, necesar a fi efectuate, au fost constatate pe fluxul de reparație (în situația a 6 automotoare introduse în reparație în perioada 17.05.2018-25.06.2018) în perioada 24-26.06.2019, respectiv cu circa 10 luni întârziere față de termenul la care reprezentanții prestatorului și cei ai beneficiarului aveau obligația contractuală de a le constata, obligație prevăzută la art. 10.1. alin. (3) din *Contractul subsecvent nr. 46/2018*.

Din informațiile puse la dispoziție de către CFR Călători, a reieșit faptul că demersurile entității verificate în legătură cu cele șase automotoare imobilizate la prestator, efectuate pe parcursul derulării *Contractului subsecvent nr. 46/2018*, au constat, doar, în: emiterea, la data de 04.07.2019, a unui număr de șase facturi de penalități de întârziere și încheierea unui proces verbal în data de 13.08.2019, care potrivit reprezentanților CFR Călători „*nu și-a produs efectele*” din motive imputabile prestatorului.

Potrivit celor prezentate, s-a constatat faptul că indisponibilizarea unui număr de 6 automotoare în uzina reparatoare, peste termenul contractual, a fost cauzată de nerespectarea prevederilor caietului de sarcini și ale contractului precum și de demersurile întârziate ale CFR Călători cu referire la depășirea duratei de imobilizare, demersuri care au fost materializate în acțiuni în instanță la peste un an de la data la care automotoarele ar fi trebuit restituite în stare de funcționare către CFR Călători.

C. În condițiile în care 6 dintre cele 12 automotoare, ce au făcut obiectul *Contractului subsecvent nr. 46/2018* („*Revizie tip R8 la automotoarele Desiro SR 20D - Revizie Capitală*”), sunt și în prezent imobilizate la societatea reparatoare, s-a constatat faptul că, până în momentul finalizării prezentului control, nu s-a procedat la încheierea unui acord între reprezentanții CFR Călători și cei ai prestatorului în care să fie cuprinse: modul de preluare a automotoarelor aflate la prestator, proceduri, termene clare și precise privind finalizarea serviciilor de reparații rămase neefectuate în contextul în care durata contractului a expirat.

D. Din documentele puse la dispoziție de CFR Călători a reieșit faptul că în situația serviciilor de salubritate, prețurile stabilite prin *Acordul cadru nr. 52/24.10.2017* și *Contractul subsecvent nr. 338/25.10.2018* au fost ajustate prin încheierea unor acte adiționale. Motivul invocat pentru ajustarea prețurilor unitare a fost apariția unor circumstanțe imprevizibile determinate de modificări legislative, intervenite în perioada 2017-2019, care au avut ca efect creșterea salariului minim brut pe economie.

În solicitarea de actualizare a prețurilor unitare, prestatorul nu a prezentat justificarea efectului pe care modificările legislative îl au asupra costurilor pe baza cărora s-a fundamentat prețul inițial al contractului, fiind astfel încălcate prevederile art. 8 alin. (1) și ale art. 9 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2018 *privind ajustarea prețului contractului de achiziție publică/sectorială („Instrucțiunea ANAP nr. 2/2018”)*.

Astfel, în solicitarea de actualizare a prețurilor unitare, prestatorul nu a prezentat „*devizele analitice*” prin care să fie prezentate componentele prețului unitare, respectiv „*materialele, manopera, utilajul și transportul*”, pe baza cărora să se realizeze „*actualizarea componentelor prețului*” și, în acest fel, nu a îndeplinit „*obligația de a justifica solicitarea respectivă*” în scopul stabilirii coeficientului de actualizare aplicabil.

E. În condițiile prezentate anterior și având în vedere faptul că prestatorul a oferit, cu ocazia atribuirii acordului cadru, un preț unitar global pe tip de serviciu de salubritate a vagoanelor de călători, rame electrice și automotoare, fără a indica elementele care fac parte din structura sa, reprezentanții CFR Călători au întocmit „*devizele estimative*” în care au fost stabiliți coeficienți de actualizare pentru prețurile convenite inițial cu prestatorul.

În această modalitate, reprezentanții CFR Călători au analizat influența modificărilor legislative asupra manoperei directe „*estimată*” de către serviciul de specialitate din cadrul CFR Călători și nu asupra manoperei prezentate de executant în *devizul analitic* pe care, în conformitate cu prevederile art. 8 alin. (2) din *Instrucțiunea ANAP nr. 2/2018*, acesta trebuia să-l prezinte „*odată cu solicitarea de actualizare a prețurilor*”.

F. Din analiza modalității în care CFR Călători a calculat coeficienții de actualizare, a reieșit faptul că valorile cheltuielilor indirecte și a profitului prestatorului au fost recalulate, deși modificările/actualizările ar fi trebuit să vizeze exclusiv manopera, încălcându-se astfel dispozițiile art. 158 alin. (5) din *Normele*



metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului sectorial/acordului-cadru din Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, aprobate prin Hotărârea de Guvern nr. 394/2016, cu modificările și completările, precum și ale art. 8 alin. (1) din Instrucțiunea ANAP nr. 2/2018.

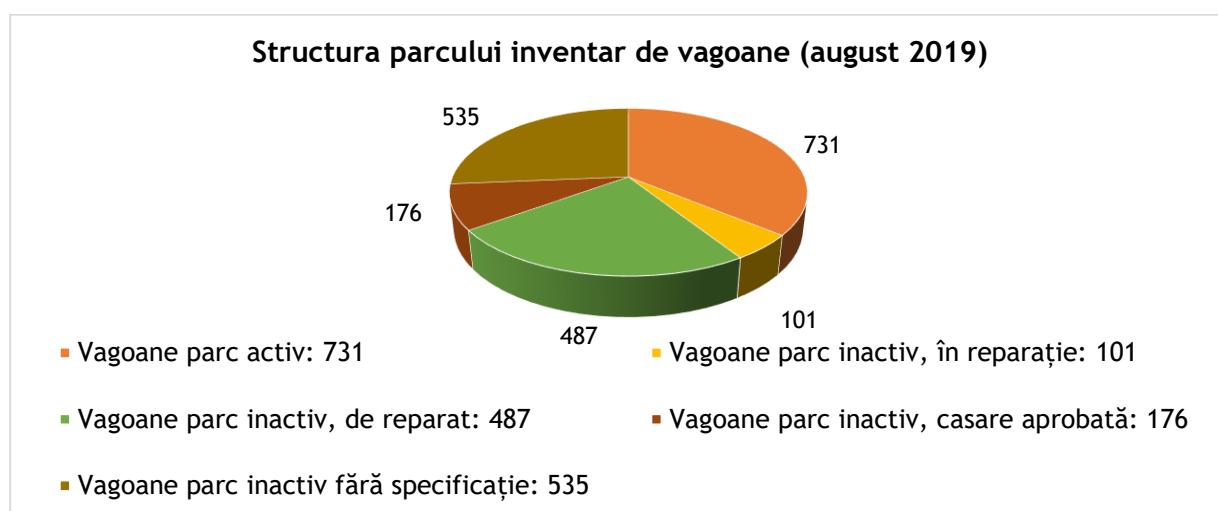
#### 4. Referitor la realizarea programelor anuale de investiții

A. În ceea ce privește materialul rulant motor, potrivit datelor cuprinse în Raportul privind controlul efectuat de Corpul de control al Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor din data de 29.11.2019, din cele peste 1.000 unități motoare (locomotive și rame electrice) conținute în parcul inventar al societății, activitatea de transport feroviar a CFR Călători este asigurată prin intermediul a aproximativ 460 de unități motoare, din care 125 rame și automotoare.

În aceste condiții deficitul estimat de societate este de 75-100 de rame și automotoare.

Parcul de vagoane al CFR Călători era compus la finele lunii august 2019 din 731 vagoane operabile (parc activ), 101 vagoane aflate în reparație, 487 vagoane cu privire la care s-a constatat nevoia introducerii în reparație, 176 vagoane pentru care s-a aprobat casarea și 535 de vagoane (cuprinse în parcul inactiv) față de care nu au fost luate decizii privind casarea, valorificarea sau eventuala operaționalizare.

Graficul ce reflectă structura parcului inventar de vagoane se prezintă astfel:



Și în privința parcului activ de vagoane, CFR călători a estimat un deficit de aproximativ 25.000-30.000 de locuri și a identificat diverse probleme la diferitele categorii (serii) de vagoane deținute, care împiedică respectarea standardelor de confort și accesibilitate.

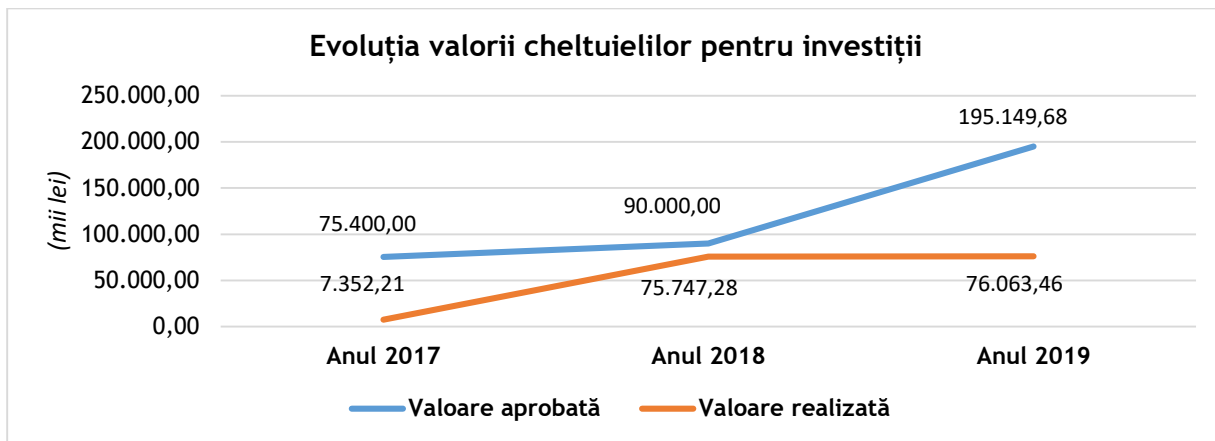
În situația în care materialul rulant al CFR Călători este deficitar și constituie principalul activ corporal patrimonial al CFR Călători care generează venituri și asigură respectarea standardelor de siguranță, confort și viteză pentru transportul feroviar de călători, s-a constatat faptul că gradul de realizare a proiectelor de investiții în perioada 2017-2019, ce au ca finalitate reparațiile/modernizările și achizițiile de active din această categorie, nu a avut ca efect acoperirea necesarului de unități motoare și vagoane.

Astfel, în anul 2017 CFR Călători nu a realizat/finalizat niciun proiect de investiții ce a avut ca obiect modernizarea sau achiziția materialului rulant, iar în perioada 2018-2019 unele dintre proiectele de investiții în acest domeniu au fost realizate parțial sau nu au fost realizate.

Din punct de vedere valoric și structural pe categorii de obiective, realizarea cheltuielilor pentru investiții aprobate s-a prezentat, după cum urmează:

<b>Indicatori</b>	<b>Aprobat (mii lei)</b>	<b>Realizat (mii lei)</b>	<b>Grad realizare (%)</b>
<b>Anul 2017</b>			
<b>Cheltuieli pt. investiții, din care:</b>	<b>75.400,00</b>	<b>7.352,21</b>	<b>9,75 %</b>
- pentru obiective în continuare	20.238,99	4.991,34	24,66 %
- pentru obiective noi	52.728,18	1.468,33	2,78 %
- alte cheltuieli, inclusiv dotări independente	2.432,83	892,54	36,69 %
<b>Anul 2018</b>			
<b>Cheltuieli pt. investiții, din care:</b>	<b>90.000,00</b>	<b>75.747,28</b>	<b>84,16 %</b>
- pentru obiective în continuare	86.718,56	75.127,41	86,63 %
- pentru obiective noi	2.508,17	386,30	15,40 %
- alte cheltuieli, inclusiv dotări independente	773,27	233,57	30,21 %
<b>Anul 2019</b>			
<b>Cheltuieli pt. investiții, din care:</b>	<b>195.149,68</b>	<b>76.063,46</b>	<b>38,98</b>
- pentru obiective în continuare	14.909,52	14.898,04	99,92
- pentru obiective noi	167.819,60	58.346,80	34,77
- alte cheltuieli, inclusiv dotări independente	12.420,56	2.818,62	22,69

Reprezentarea grafică a evoluției cheltuielilor pentru investiții realizate, în comparație cu evoluția valorii cheltuielilor pentru investiții aprobate în anii 2017, 2018 și 2019 este următoarea:



B. Din documentele puse la dispoziție de CFR Călători a reieșit faptul că insuficiența investițiilor în raport cu necesitățile CFR Călători a avut ca principală cauză finanțarea deficitară din surse proprii, în contextul existenței unor pierderi neacoperite aferente exercițiilor financiare anterioare și înregistrării performanțelor financiare negative ce caracterizează ultimii ani.

Finanțarea de la bugetul de stat a investițiilor CFR Călători este limitată de respectarea normelor europene privind ajutorul de stat.

Pe de altă parte, o alocare bugetară justificată de subcompensarea serviciilor publice efectuate de societate în perioadele anterioare, poate fi făcută în baza unei decizii externe societății.

*5. Referitor la respectarea prevederilor legale cu privire la constituirea și realizarea veniturilor, precum și cu privire la angajarea și efectuarea cheltuielilor la nivelul societății*

A. În ceea ce privește bugetul de venituri și cheltuieli pentru anul 2017, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 258/2017, s-a constatat faptul că, la nivelul CFR Călători s-au întreprins demersuri în vederea rectificării acestuia.

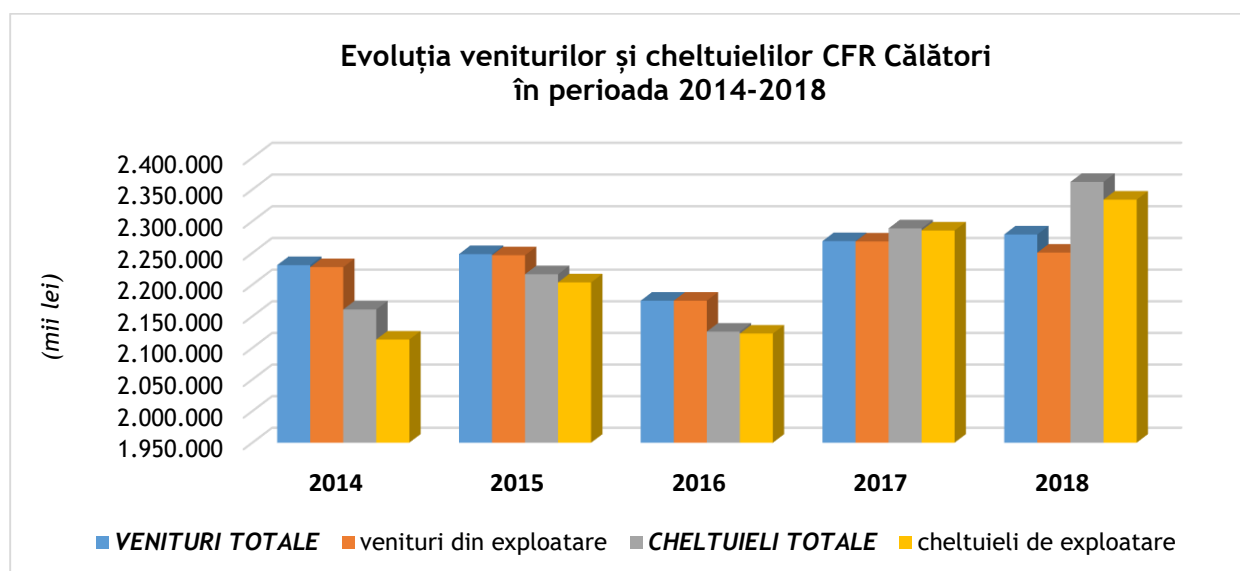
Cu toate acestea, demersurile nu au fost finalizate, respectiv bugetul rectificat al CFR Călători pe anul 2017 nu a fost aprobat prin hotărâre de Guvern, potrivit prevederilor art. 10 alin. (2), coroborate cu cele ale art. 4 alin. (1) lit. a) din OG nr. 26/2013, cu modificările și completările ulterioare.

B. În contextul prezentat anterior, raportând indicatorii realizați la finele anului 2017 la cei aprobați prin HG nr. 258/2017, s-a constatat faptul că gradul de execuție a cheltuielilor totale (97,11%) a depășit gradul de realizare a veniturile totale (96,16%) și, în consecință regula bugetară instituită prin prevederile art. 10 alin (1)

lit. b) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2013, cu modificările și completările ulterioare, nu a fost respectată.

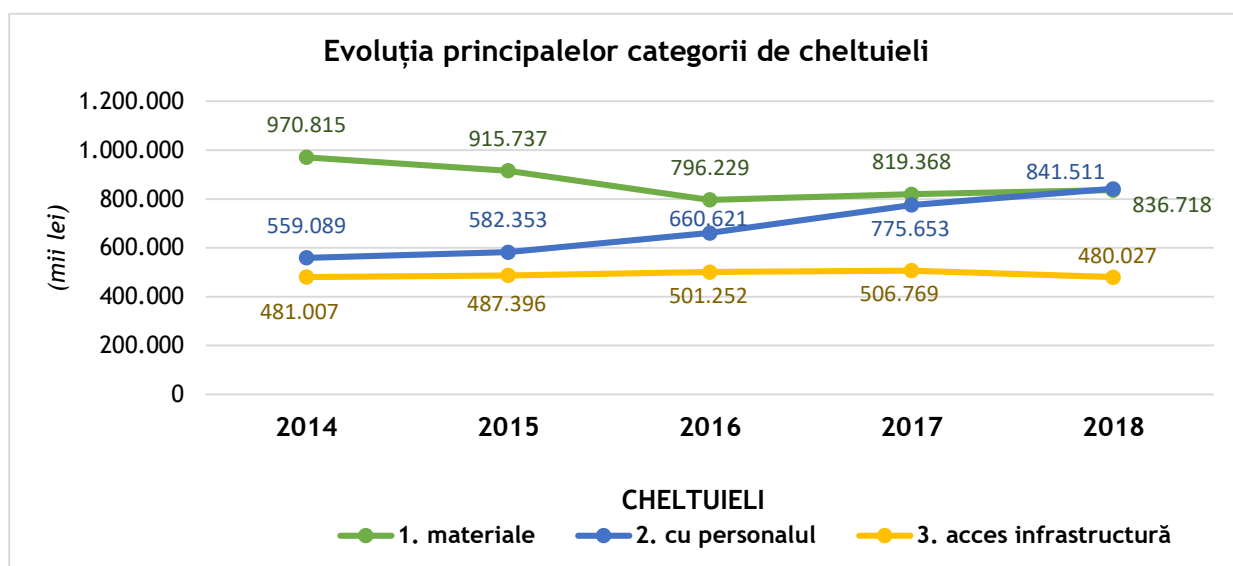
C. Analizând evoluția rezultatului brut al CFR Călători într-un orizont mai mare de timp, s-a constatat faptul că tendința este de deteriorare, respectiv intervalul de timp 2014-2018 este caracterizat de un maxim de profit aferent anului 2014 (profit brut în valoare de 69.915 mii lei/ profit operațional 114.378 mii lei) și o pierdere maximă aferentă exercițiului financiar 2018 (pierdere brută 82.795 mii lei/ pierdere operațională 83.447 mii lei).

Tendința de deteriorare a rezultatului este cauzată de creșterea veniturilor totale în perioada 2014-2018 într-un ritm inferior (2,12%), creșterii cheltuielilor totale în aceeași perioadă (9,31%).



Tendința de creștere a cheltuielilor totale în perioada 2014-2018 este direct determinată de evoluția crescătoare a valorii cheltuielilor cu personalul în această perioadă, pe fondul diminuării numărului de angajați (numărul mediu de angajați a fost în 2014: 13.195 persoane, iar în 2018: 12.782 persoane).

Analiza structurii cheltuielilor efectuate de CFR Călători în perioada 01.01.2017-30.06.2019 a relevat faptul că ponderea cheltuielilor cu personalul din totalul cheltuielilor de exploatare a devenit cea mai mare în 2018 (36,05%) și primul semestru al anului 2019 (38,71%), devansând ponderea cheltuielilor materiale (35,85% în 2018 și 35,62% în semestrul 1 2019).



\* \* \*

Raportul de control a fost finalizat la data de 15.04.2020 și transmis către Prim-ministru (spre informare), Ministerul Finanțelor Publice (spre informare și valorificare), Direcția Națională Anticorupție (spre informare și valorificare), Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (spre analiză și valorificare) și către Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători „CFR Călători” S.A. (spre analiză și valorificare).