

Decizia (UE) 2021/69 a Comisiei privind ajutorul de stat pus în aplicare de România în favoarea CFR Marfă

04 februarie 2021



În Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L 32/1 din 29 ianuarie 2021, a fost publicată Decizia (UE) 2021/69 a Comisiei din 24 februarie 2020 privind ajutorul de stat SA.43549 (2017/C) (ex2017/FC) (ex 2016/NN) (ex 2015/EO) pus

în aplicare de România în favoarea CFR Marfă.

Prin scrisoarea din 24 septembrie 2015, România a informat Comisia că, în iunie 2013, a convertit în acțiuni o datorie publică de 1 669 de milioane RON [*aproximativ 363 de milioane EUR*] pe care Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă CFR S.A. (denumită în continuare „CFR Marfă”), o companie de transport feroviar de marfă de stat, o avea față de CFR Infrastructură, față de un administrator de infrastructură publică de stat și față de diverse organisme de securitate socială și organe fiscale. Pe baza informațiilor furnizate de România, Comisia a hotărât inițierea unui caz *ex officio* cu privire la măsurile luate în favoarea CFR Marfă, înregistrat cu numărul de ajutor de stat SA.43549 (2015/CP).

Prin scrisorile din 17 noiembrie 2015, 6 iulie 2016 și 6 aprilie 2017, Comisia a solicitat informații privind măsurile luate în favoarea CFR Marfă. România a răspuns prin scrisorile din 24 decembrie 2015, 10 și 11 august 2016 și 12 mai 2017. De asemenea, România a notificat în prealabil măsura de conversie a creanțelor în acțiuni la 5 octombrie 2016, iar notificarea prealabilă a României a fost adăugată la cazul de ajutor de stat *ex officio* menționat mai sus.

La 6 martie 2017, Comisia a primit o plângere formală (denumită în continuare „plângerea”) din partea Organizației Patronale a Societăților Feroviare Private din România (denumit în continuare „reclamantul” sau OPSFPR), reprezentând interesele societăților private care operează în domeniul transportului feroviar de marfă în România.

Plângerea, împreună cu o cerere de informații tehnice suplimentare, a fost transmisă României la 6 aprilie 2017. România a transmis observații cu privire la plângere la 12 mai 2017.

La 19 septembrie, reclamantul a prezentat Comisiei un addendum la plângere. Versiunea neconfidențială a addendumului a fost transmisă României pentru observații. România a răspuns la 6 octombrie 2017.

Prin scrisoarea din 18 decembrie 2017, Comisia a informat România că a decis să inițieze procedura oficială de investigare prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), în ceea ce privește ajutorul de stat.

Decizia Comisiei de a iniția procedura (denumită în continuare „decizia de inițiere a procedurii”) a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la ajutor/măsură.

La 20 februarie 2018, Comisia a primit observațiile inițiale din partea României cu privire la decizia de inițiere a procedurii.

La 6 iulie 2018, Comisia a primit observații și de la părțile interesate. La 16 iulie 2018, Comisia le-a transmis României, oferindu-i posibilitatea de a răspunde. România și-a prezentat observațiile cu privire la observațiile părților terțe prin scrisoarea din 14 august 2018.

Comisia a trimis României cereri ulterioare de informații, mai precis la 14 noiembrie 2018 și la 15 martie 2019, la care autoritățile române au răspuns la 19 decembrie 2018 și, respectiv, la 27 iunie, 9 iulie, 13 septembrie și 6 noiembrie 2019.

Comisia a organizat diverse reuniuni cu autoritățile române, cea mai recentă fiind cea din 24 iulie 2019, după care România a transmis informații suplimentare la 13 septembrie 2019.

CFR Marfă este o societate cu răspundere limitată deținută integral de stat („întreprindere de stat”) care furnizează servicii de transport feroviar de marfă și exploatează terminale multimodale. România, în calitate de acționar unic, gestionează și supraveghează în prezent societatea (de exemplu, în ceea ce privește bugetul său anual) prin intermediul Ministerului Transporturilor.

CFR Marfă a devenit societate pe acțiuni la 1 octombrie 1998, ca urmare a reorganizării operatorului feroviar român tradițional Societatea Națională Căile Ferate Române („SNCFR”), o companie feroviară integrată vertical, care ulterior a fost împărțită în cinci societăți independente: CFR Infrastructură (sau CFR SA, administratorul infrastructurii,

deținută integral de stat, denumită în continuare „CFR Infrastructură”), CFR Marfă, CFR Călători (operatorul de transport feroviar de călători, deținut integral de stat), CFR Gevaro (societatea care furnizează servicii legate de vagoane restaurant și vagoane de dormit) și Societatea de Administrare Active Feroviare – SAAF (societatea care administrează materialul rulant excedentar, care urmează să fie vândut, închiriat sau dezmembrat).

CFR Marfă furnizează servicii de transport feroviar de marfă, printre altele pentru cărbune, ciment, produse chimice, cereale și petrol, lemn, sare și metale, la nivel intern, exploatează terminale multimodale și furnizează servicii auxiliare, cum ar fi servicii de depozitare, servicii de aprovizionare cu combustibil și logistică. Printre clienții principali ai CFR Marfă se numără alte întreprinderi deținute de stat, cum ar fi CE Hunedoara, fostul combinat chimic Oltchim, Salrom și întreprinderi de termoficare.

În 2017, transportul feroviar de marfă a reprezentat 30,2 % din piața transportului de marfă din România, față de 30,7 % în 2013 și doar 24,9 % în 2007. Ponderea transportului rutier a fost relativ mai ridicată, variind de la 53,5 % în 2007 la 40,3 % în 2013 și 42,4 % în 2017, în timp ce ponderea transportului pe căile navigabile interioare a variat de la 25,2 % în 2007 la 29 % în 2013 și 27,4 % în 2017.

România a acordat acces operatorilor de transport feroviar de marfă străini la rețeaua sa feroviară în 1998. De la aderarea României la UE în 2007, cota de piață a CFR Marfă în sectorul transportului feroviar de marfă măsurată în funcție de volum (mii de tone de mărfuri transportate) a scăzut constant de la [70-80] % în 2007 la [50-60] % în 2014 și la [40-50] % în 2018. Cota de piață a CFR Marfă, în funcție de distanța parcursă (tone-km), a scăzut de asemenea de la [60-70] % în 2007 la [40-50] % în 2014 și la [30-40] % în 2018 (10). Aceasta reprezintă o cotă de [5-10] % a CFR Marfă din totalul pieței de transport de marfă din România, comparativ cu cea a operatorilor privați de transport feroviar de marfă care dețin o cotă de piață cumulată de [10-20] %.

La momentul deciziei de inițiere a procedurii, aproximativ 20 de operatori de transport feroviar de marfă erau activi pe piața românească. Principalii concurenți ai CFR Marfă sunt toți operatori privați care dețin următoarele cote de piață (în termeni de tone-km): SC Group Feroviar Român SA („GFR”; [20-30]% în 2012 și [20-30]% în 2016), SC Unifertrans SA ([5-10]% în 2012 și [5-10]% în 2016), SC Cargo Trans Vagon SA ([5-10]% în 2012 și [0-5]% în 2016), SC DB Schenker Rail România ([5-10]% în 2012 și [10-20]% în 2016), SC Transferoviar Grup SA ([0-5]% în 2012 și [0-5]% în 2016) și Rail Cargo Carrier România ([0-5]% în 2016).

În prezent, numărul de transportatori activi pe piața românească a transportului feroviar de marfă a crescut la 28.

Următoarele măsuri, care fac obiectul prezentei decizii și au fost puse în aplicare în mod ilegal de către România, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE, luate împreună și separat, constituie ajutoare de stat:

(a) neexecutarea și acumularea în continuare a datoriilor CFR Marfă la bugetul de stat între 2010 și conversia creanțelor în acțiuni din 2013;

(b) neexecutarea și acumularea în continuare a datoriilor CFR Marfă față de CFR Infrastructură între 2010 și conversia creanțelor în acțiuni din 2013;

(c) conversia creanțelor în acțiuni din 2013;

(d) neexecutarea și acumularea în continuare a datoriilor CFR Marfă față de CFR Infrastructură după conversia creanțelor în acțiuni din 2013 până în 2018 inclusiv.

Următoarea măsură care face obiectul prezentei decizii nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE:

(a) neexecutarea și acumularea în continuare a datoriilor CFR Marfă la bugetul de stat după conversia creanțelor în acțiuni din 2013 până în 2018 inclusiv.

Ajutorul de stat oferit prin aplicarea măsurii 3 este cuprins deja în ajutorul oferit prin aplicarea măsurilor 1 și 2, prin urmare, pentru a evita dubla contabilizare, ajutorul oferit prin aplicarea măsurii 3 nu se adaugă la valoarea totală a ajutorului. Sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele de stat în valoare de cel puțin 2 619,27 milioane RON (aproximativ 569,41 milioane EUR), și anume ajutorul acordat prin aplicarea măsurii 1 (cel puțin 1 001,2 milioane RON, aproximativ 217,65 milioane EUR), plus ajutoarele acordate prin aplicarea măsurii 2 (cel puțin 783,78 milioane RON, aproximativ 170,39 milioane EUR) și măsurii 5 (cel puțin 834,29 milioane RON, aproximativ 181,37 milioane EUR), la care se adaugă, pentru toate sumele restante datorate pentru măsurile 1, 2 și 5, luate individual, dobânda pe piață corespunzătoare (care urmează să fie stabilită în conformitate cu metodologia de calcul descrisă), toate acordate ilegal de România, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în favoarea CFR Marfă.

România trebuie să recupereze ajutoarele menționate la articolul 1 de la beneficiar.

Sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobândă de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului până la recuperarea lor efectivă.

Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei (216) și ale Regulamentului (CE) nr. 271/2008 al Comisiei (217) de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

Începând de la data adoptării prezentei decizii, România trebuie să pună capăt inacțiunii legate de neexecutarea silită a datoriilor menționate la articolul 1.

Ajutoarele trebuie să fie recuperate imediat și efectiv.

România trebuie să se asigure că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de șase luni de la data la care îi este notificată.

În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, România trebuie să îi transmită Comisiei următoarele informații:

- (a) suma totală (principal plus dobândă) care trebuie recuperată de la beneficiar;
- (b) o descriere detaliată a măsurilor deja adoptate și a celor planificate în vederea conformării cu prezenta decizie;
- (c) documente care atestă că beneficiarul a fost somat să ramburseze ajutorul.

România trebuie să informeze Comisia despre progresele înregistrate în ceea ce privește măsurile naționale întreprinse pentru a pune în aplicare prezenta decizie până la recuperarea integrală a ajutoarelor menționate la articolul 1. Aceasta trebuie să îi comunice imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informațiile privind măsurile care au fost deja adoptate și cele planificate în vederea conformării cu prezenta decizie. De asemenea, România trebuie să furnizeze informații detaliate privind cuantumurile ajutoarelor și ale dobânzilor deja recuperate de la beneficiar.

Prezenta decizie se adresează României. Comisia poate publica sumele ajutoarelor și dobânzilor de recuperare recuperate în aplicarea prezentei decizii, fără a aduce atingere articolului 30 din Regulamentul (UE) 2015/1589.

Sursa: <https://www.juridice.ro/>