

# Comisia Europeană cere lichidarea CFR Marfă. Luna și suta de milioane de euro recuperați, plus dobândă la dobândă

6 februarie 2021

Decizie dură publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene privind soarta CFR Marfă, semnată de vicepreședintele Comisiei Margrethe Vestager. În timp ce ministrul Cătălin Drulă analizează și prezintă proiecte de autostrăzi, CE decide că statul trebuie să recupereze în doar șase luni, în mod „imediat și efectiv” 569 milioane de euro, plus dobânda compusă de la CFR Marfă. Aceasta echivalează efectiv cu desființarea companiei de stat, lichidarea CFR Marfă, în condițiile în care țări precum Polonia sau Cehia au știut să își apere operatorii naționali. Ca un făcut, parcă anticipând decizia, Guvernul Cîțu a dat acum câteva zile liber la vânzarea activelor și acțiunilor la companiile de stat, interzisă printr-o măsură adoptată în Guvernarea PSD.



Traian Preoteasa e autorul unui concordat neinspirat, care poate duce la lichidarea CFR Marfă

Decizia Comisiei Europene este voluminoasă, întinsă pe 70 de pagini, fapt pentru care vom prezenta doar partea de dispoziții. **Documentul poate fi consultat integral aici.**

Comisia consideră că **CFR Marfă** a beneficiat de ajutor de stat necuvenit în privința:

- neexecutarea și acumularea în continuare a datoriilor CFR Marfă la bugetul de stat între 2010 și conversia creanțelor în acțiuni din 2013;
- neexecutarea și acumularea în continuare a datoriilor CFR Marfă față de CFR Infrastructură între 2010 și conversia creanțelor în acțiuni din 2013;
- conversia creanțelor în acțiuni din 2013;
- neexecutarea și acumularea în continuare a datoriilor CFR Marfă față de CFR Infrastructură după conversia creanțelor în acțiuni din 2013 până în 2018 inclusiv.

Se consideră că una dintre măsuri, anume „continuarea neexecutării datoriilor la bugetul statului (datorii la asigurările sociale și impozite restante) după măsura de conversie a creanțelor în acțiuni din 2013”, nu poate fi considerată ajutor de stat. „Comisia remarcă faptul că, într-adevăr, termenul de plată a datoriilor la bugetul de stat nu coincide neapărat cu sfârșitul exercițiului fiscal și, prin urmare, cuantumul corespunzător al datoriilor la bugetul de stat reflectat în bilanțul CFR Marfă ar putea să nu reprezinte cu acuratețe datoriile acumulate efective (...) Ținând cont de cele de mai sus, Comisia consideră că, continuarea neexecutării datoriilor la bugetul de stat după conversia creanțelor în acțiuni din iunie 2013 până în 2017 nu este demonstrată, iar comportamentul ANAF în ceea ce privește executarea datoriilor pentru 2018 este conform cu principiul operatorului privat în economia de piață. Prin urmare, Comisia conchide că măsura 4 nu constituie un ajutor de stat”, spune Comisia.

### **Cât este datoria care poate duce la lichidarea CFR Marfă**

*„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”.*

Dobânda percepută de CFR Marfă riscă să ajungă la valori importante, căci va fi una compusă, adică de tip dobândă la dobândă, dispune CE.

### **Care sunt obligațiile României**

„Începând de la data adoptării prezentei decizii:

- România trebuie să pună capăt inacțiunii legate de neexecutarea silită a datoriilor menționate.
- Ajutoarele menționate 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. 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 cantumurile ajutoarelor și ale dobânzilor deja recuperate de la beneficiar”.

Documentul Comisiei Europene analizează exhaustiv și critic comportamentul ANAF față de CFR Marfă, pretențiile României privind aplicarea Testului investitorului privat în cazul companiei, mecanismul privatizării și conversiei datoriilor în acțiuni, evoluția financiară a companiei după momentul așa zisei privatizări și (i)națțiunea statului față de situație.

Investigația a pornit în urma unei plângeri a Operatorilor Privati Feroviari din România. „La momentul depunerii plângerii, asociația avea 16 membri dintre care 13 erau activi în domeniul transportului feroviar de marfă (iar nu în transportul feroviar de călători). Printre membri se numărau Grup Feroviar Român S.A. („GFR”), Deutsche Bahn Cargo România („DB Cargo România”), Unicom Tranzit SA („Unicom Tranzit”), Cargo Trans Vagon S.A. („Cargo Trans Vagon”), Transferoviar Grup S.A. („Transferoviar Grup”), Vest Trans Rail SRL („Vest Trans Rail”), Servtrans Invest S.A. („Servtrans Invest”), Tehnotrans Feroviar SRL („Tehnotrans”), Via Terra Spedition, Rail Cargo Carrier România (parte a Rail Cargo Group din Austria), Tim Rail Cargo, Rail Force SRL și Trans Expedition Feroviar SRL”, explică Comisia Europeană.

Interesant e faptul că printre reclamânți se găsește Deutsche Bahn **companie acuzată în țara ei de încasarea mascată sau nu a unor subsidii importante de la statul german**, niciodată investigată de către Comisia Europeană.

## Actorii importanți în dezastrul CFR Marfă



**Lucian Bode, întâlnire cu Verstaeger. Vicepreședintele CE nu s-a lăsat impresionată**

Nu neaparat în ordinea culpei lor:

- **Cătălin Drulă.** Asemenea predecesorilor săi, actualul ministru al Transporturilor se mulțumește a declara că va analiza situația

companiei, în loc de măsuri drastice imediate și informare completă a opiniei publice. Detaliile oferite public de către ministru sunt complete când vine vorba de autostrăzi.

- **Lucian Bode și Traian Preoteasa.** Fostul ministru are una dintre culpele cele mai mari în problemă. A lăsat de capul ei conducerea companiei și a acceptat implicarea acesteia într-un neinspirat plan de concordat care nu a protejat în niciun fel compania în fața acuzelor de ajutor de stat. O declanșarea a procedurilor de insolvență ar fi ajutat cu adevărat compania și a fost chiar recomandată acum un an de experții în reorganizare, însă urechile celor de la Ministerul Transporturilor erau închise. Traian Preoteasa, fost director general CFR Marfă, s-a declarat mândru că este unul dintre autorii și inventatorii procedurii de concordat atât de nocivă. În două cuvinte, procedura a presupus o reorganizare de tip „aceeași Mărie cu altă pălărie”, adică cedarea activelor către o companie nou înființată, tot de stat, găselniță ieftină, neacceptată de către Comisia Europeană.
- **Victor Ponta și Traian Băsescu.** Primul în calitate de premier și ministru al Transporturilor, al doilea în calitate de președinte al țării, au desfășurat în anul privatizării o luptă politică ce a antrenat inclusiv soarta companiei. Astfel, Victor Ponta dorea ca privatizarea să fie aprobată în CASAT, fapt refuzat de Traian Băsescu.
- **Bogdan Chirițoiu,** președintele Consiliului Concurenței, urma să își de acceptul asupra preluării. Nu este clară culpa sa, însă acceptul nu a venit din partea Consiliului, fapt pentru care investitorul s-a retras.
- **Relu Fenechiu,** fruntașul liberal a dat tonul privatizării, gândind schema de desfășurare. Una dintre greșeli a fost că în iunie 2010, în guvernul **Emil Boc II (ministru Radu Berceanu)** România s-a angajat să privatizeze în 2011 cel târziu compania, termenul fiind unul prea scurt.
- **Ramona Mănescu,** fostul ministru al Transporturilor, soția fruntașului liberal Rareș Mănescu, a fost cea care a pus cruce privatizării în toamna lui 2013. „Fondul Monetar Internațional (FMI) a cerut României ca privatizarea CFR Marfă să fie finalizată cel mai târziu la 15 octombrie (2013 – n.red.)”, spunea ea atunci. În aceeași toamnă, Mănescu, un personaj politic controversat cu avere obținută neclar susținea că privatizarea CFR Marfă nu a fost un eșec existând doar probleme de „timing”.

- La lista de mai sus se pot adăuga numele tuturor premierilor și miniștrilor din ultimii opt ani care nu au făcut nimic pentru redresarea companiei, deși era clar că la Bruxelles ceasul ticăia în dosarul ajutor de stat pentru CFR Marfă.

## **Care este viitorul. Lichidarea CFR Marfă sau redresarea societății**

Cum ar putea fi evitată lichidarea CFR Marfă ? Unele opinii ale experților în reorganizare spun că s-ar putea declanșa o procedură de insolvență în cadrul companiei în urma căreia în câțiva ani CFR Marfă să se redreseze. Pentru aceasta este necesar un plan de reorganizare aprobat de creditorii și care să fie aprobat și în Justiție. Presupunând că acești pași sunt parcurși, nu este clară reacția Comisiei Europene la o astfel de măsură. Teoretic, Comisia ar trebui să nu aibă niciun cuvânt de spus, aici fiind voința acționarilor, creditorilor CFR Marfă și a judecătorilor care judecă situația.

***Însă, în mod discutabil, la finele anului trecut, Comisia Europeană, contrar declarațiilor privind independența justiției, nu s-a sfiit să critice însăși opiniile profesionale ale judecătorilor.***

CE a considerat că partea română, instanțele de judecată ar trebui să uite de concordatul aprobat de judecători. „Serviciile Comisiei consideră că autoritățile române trebuie să lase neaplicate procedurile în curs ale concordatului preventiv deoarece acestea nu conduc la implementarea la timp a deciziei și **împiedică ieșirea CFR Marfă de pe piața internă**. În mod similar, instanțele naționale nu ar trebui să continue să urmeze proceduri de restructurare dacă acestea nu conduc la implementarea la timp a deciziei. Prin urmare, Tribunalul București nu ar trebui să continue procedura de concordat preventiv în curs din moment ce aceasta împiedică o implementare imediată a deciziei. Serviciile Comisiei remarcă de asemenea că, în situația în care se propune creditorilor un plan care prevede continuarea activității beneficiarului ajutorului, autoritățile Statului Membru în cauză pot sprijini acest plan numai dacă asigură recuperarea sumei integrale în termenul de timp aferent recuperării. În sensul celor de mai sus, ANAF și CFR Infrastructură ar trebui să se rețină, în calitatea lor de furnizori ai ajutorului, de la sprijinirea unui concordat preventiv cu creditorii care nu conduce la o recuperare eficientă și la timp a deciziei”, spuneau în toamnă într-o scrisoare trimisă României, oficialii Comisiei Europene.

Rămâne de văzut dacă vom asista la lichidarea CFR Marfă sau se va produce o minune.

**Sursa: Club Feroviar**