

# Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România: Sperăm că CFR își va recupera banii de la CFR Marfă și îi va folosi integral pentru lucrări de reparații a infrastructurii feroviare

15 aprilie 2021



**Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România** care are în componența sa un număr de 14 membri, operatori de transport feroviar de marfă, reprezentând aproape 70% din cota de piață la nivelul activității de transport de marfă din România, speră că **CNCF CFR SA** își va recupera banii de la CFR Marfă și îi va folosi integral pentru lucrări de reparații a infrastructurii feroviare, atât de necesare pentru creșterea

performanțelor activității de transport feroviar.

Principalii creditori ai Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă sunt statul român, pentru ajutorul primit la momentul încercării eșuate de privatizare de acum aproape nouă ani pentru suma de 568 milioane de euro și CNCF CFR SA cu o creanță asupra CFR Marfă SA de peste un miliard de lei, care se acumulează în continuare.

**Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România spune: “CFR SA deține, deci, aproape 80% din totalul datoriilor SN CFR Marfă SA, dacă nu luăm în calcul și datoria către statul român pentru care nu există nici în prezent titlul executoriu și care de la data deciziei a crescut și crește în continuare.**

Membri organizației consideră că o eventuală stingere a datoriilor prin transferul de active ale SN CFR Marfă SA (majoritatea acestora fiind la acest moment în stare avansată de deteriorare, supraevaluate, fără o situație juridică clară) către CNCF CFR SA sau către „un alt competitor de pe piața transportului feroviar de marfă”, nu reprezintă decât o altă formă mascată de ajutor de stat. Sumele datorate bugetului de stat trebuie stinse cu bani și nu cu active, așa cum se încearcă, deoarece învățământul, sănătatea, armata nevoie de bani nu de locomotive și vagoane.

Mai mult, această soluție nu va ajuta cu nimic procesul de îmbunătățire a infrastructurii feroviare și va aduce, în continuare, grave prejudicii tuturor operatorilor de transport feroviar din țara noastră.

Este de neînțeles afirmația că CN CFR Marfă trebuie lichidată, având în vedere că valoarea companiei este de peste 1 miliard de EURO, conform declarațiilor publice facute de la nivel guvernamental. În aceste condiții, CN CFR Marfă are destule active care, în urma valorificării în condiții transparente de piață, vor permite achitarea datoriei către ANAF, respectiv CNCF CFR SA, rămânând astfel suficient material rulant pentru a permite continuarea activității de către operatorul feroviar.

În toată această perioadă se poate observa că se încearcă rezolvarea acestei probleme altfel decât prevede Tratatul European și legislația specifică Concurenței și ajutorului de stat, chiar cu sprijinul președintelui organismului de specialitate din țara noastră, care în emisiunile televizate sau în presă susține soluții care contravin flagrant Deciziei Uniunii, dar și legislației europene și naționale cu privire la modalitatea de recuperare a unui ajutor de stat ilegal”.

În decembrie 2017, Comisia Europeană a inițiat o investigație aprofundată pentru a stabili dacă mai multe măsuri luate de statul român în sprijinul societății SN CFR Marfă SA au respectat normele Uniunii Europene privind ajutoarele de stat.

La finalul lunii februarie 2020, prin Decizia luată, Comisia Europeană a anunțat că SN CFR Marfă SA trebuie să returneze ajutorul de stat declarat incompatibil în valoare de circa 570 milioane de euro.

Organizația Patronală a Societăților Feroviare Private din România a transmis: “În conformitate cu TFUE și cu jurisprudența constantă a instanțelor Uniunii, atunci când se constată că un ajutor este incompatibil cu piața internă, Comisia are competența de a hotărî dacă statul membru în cauză trebuie să anuleze sau să modifice ajutorul. De asemenea, Uniunea Europeană a susținut în mod consecvent că obligația impusă unui stat membru de a anula ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă este menită să restabilească situația existentă înainte de acordarea ajutorului.

Acest obiectiv este atins odată cu rambursarea de către beneficiar a sumelor acordate sub formă de ajutor ilegal și a dobânzilor de recuperare, acesta renunțând astfel la avantajul de care beneficiase față de concurenții săi de pe piață.

În concordanță cu jurisprudența, Comisia a decis ca statul roman să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiarul SN CFR Marfa SA, deoarece acesta este considerat ca ajutor acordat ilegal.

Prin urmare, ținând seama de faptul că, pe de o parte, măsurile de acordare au fost puse în aplicare încălcându-se articolul 108 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și că, pe de altă parte, acestea au fost considerate ca implicând ajutoare ilegale și incompatibile, este necesar ca **sumele** în cauză să fie recuperate pentru a se restabili situația existentă pe piața internă înainte de acordarea ajutorului.

Recuperarea trebuie să acopere perioada de la data la care ajutorul a fost pus la dispoziția beneficiarului până la recuperarea sa efectivă. Suma care urmează să fie recuperată trebuie să fie purtătoare de dobândă până la recuperarea efectivă.

În conformitate cu jurisprudența constantă, insolvența beneficiarului și incapacitatea sa de a rambursa ajutorul nu constituie un motiv valabil pentru scutirea acestuia de obligația de a restitui suma primită.

Prin urmare, ajutorul ilegal și incompatibil trebuie recuperat de la beneficiar împreună cu dobânda de recuperare.

În enunțul său, Decizia subliniază:

**“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.**

.....

**(1) România trebuie să recupereze ajutoarele menționate de la beneficiar.**

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

.....

**(4) Începând de la data adoptării prezentei decizii, România trebuie să pună capăt inacțiunii legate de neexecutarea silită a datoriilor menționate în decizie.**

.....  
**(1) Ajutoarele menționate trebuie să fie recuperate imediat și efectiv.**

**(2) 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 conformitate cu legislația în vigoare, după publicarea Deciziei Comisiei în Registrul ajutoarelor de stat de pe site-ul Comisiei Europene – Concurență – Ajutor de Stat, urmează o perioadă în care aceasta devine titlul executoriu. Până în prezent, la mai mult de un an de la publicarea Deciziei, acest titlu executoriu încă nu există”.

**Sursa:** <https://financialintelligence.ro/>