

# Planul prin care se pregătește lichidarea CFR Marfă

24 mai 2021



Un document intrat în posesia **7IAȘI** arată că Guvernul și-a asumat, în secret, în fața Comisiei Europene, lichidarea companiei care are în prezent aproape 5.000 de angajați, scrie Rareș Neamțu de la 7iasi.ro. Jurnalistul dă publicității un document, pe care îl publicăm și noi, și care arată că „guvernării au elaborat un plan care are ca finalitate dispariția de pe piață a CFR Marfă și lăsarea în exclusivitatea operatorilor privați a sectorului de transport marfă pe calea ferată”

- ❖ Este vorba despre o scrisoare a Comisiei Europene din 11 mai 2021 către Reprezentanța permanentă a României la Uniunea Europeană
- ❖ Folosind drept scuză decizia de recuperare a ajutorului de stat ilegal acordat în 2013 sub forma unor facilități, guvernării au elaborat un plan care are ca finalitate dispariția de pe piață a CFR Marfă și lăsarea în exclusivitatea operatorilor privați a sectorului de transport marfă pe calea ferată
- ❖ Într-o primă fază, în cadrul restructurării din concordatul preventiv, actuala conducere a CFR Marfă va da afară 1.400 angajați

- ❖ Deciziile actualei conduceri a CFR Marfă sunt mai mult decât suspecte, în contextul în care directorul companiei, Mihai Frăsinoi, a fost în ultimii ani director general al competitorului Unicom Tranzit, iar fratele său face parte din conducerea altui mare operator, DB Schenker

**Autoritățile române nu au făcut publice demersurile întreprinse cu privire la viitorul companiilor de stat. Deși și-au luat angajamente ferme față de Uniunea Europeană în privința unor companii strategice cu mii de angajați, Guvernul nu a anunțat ceea ce se va întâmpla cu o serie de societăți la care statul este acționar majoritar.**

Un document intrat în posesia 7IASI arată că Guvernul și-a asumat, în secret, în fața Comisiei Europene, lichidarea unei companii strategice cu aproape 5.000 de angajați. O scrisoare a Comisiei Europene din 11 mai 2021 către Reprezentanța permanentă a României la Uniunea Europeană dă în vileag intențiile Guvernului în privința CFR Marfă. Documentul este doar o mică parte din angajamentele secrete luate de autoritățile române în fața Uniunii Europene și arată că discuțiile privind planul de lichidare a CFR Marfă a fost inițiat încă din anul 2020, iar Guvernele Orban și Cîțu nu au suflat până acum nicio vorbă în această privință. Strategia Guvernului PNL-USR e simplă: principalii trei competitori ai CFR Marfă sunt lăsați să se înfrupte din stârvul companiei, iar statul va rămâne cu o gaură de sute de milioane de euro.

## **Ajutor de stat ilegal**

În februarie 2020, Comisia Europeană a emis o decizie împotriva CFR Marfă considerând că facilitățile acordate de Guvernul României în cadrul procesului de privatizare început în anul 2013 fac parte din categoria ajutorului de stat. Prin urmare, Comisia a obligat statul român să demareze procedurile de recuperare a ajutorului de stat acordat ilegal CFR Marfă. Ba mai mult, decizia CE specifică faptul că statul trebuie să calculeze și dobânzi la sumele acordate ca facilități, de la data acordării ajutorului de stat și până la data recuperării sumelor datorate. Conform documentelor oficiale, valoarea ajutorului de stat acordat se ridică la 2,89 miliarde lei (590 milioane euro) la care se adaugă dobânzi în valoare de 1,1 miliarde lei (205 milioane euro). Pe lângă aceste sume, CFR Marfă înregistra datorii de peste 1,3 miliarde de lei către furnizori și bugetul de stat, cea mai mare sumă, respectiv 1 miliard de lei, fiind datorată unei alte societăți de stat, Compania Națională CFR SA. Decizia Comisiei Europene a deschis drumul procesului de falimentare și lichidare a CFR Marfă, companie de stat a cărui patrimoniu era estimat la 1,1 miliarde euro. Folosind drept scuză decizia de recuperare a ajutorului de stat ilegal, guvernării au elaborat un plan care are ca finalitate dispariția de pe piață a CFR Marfă și lăsarea în exclusivitatea operatorilor privați a sectorului de transport marfă pe calea ferată.



COMISIA EUROPEANĂ  
DG Concurență

Ajutor de stat: Control general și punere în aplicare  
Punere în aplicare și monitorizare

*Traducere din limba engleză*

Bruxelles, 11/05/2021  
COMP/H4/ECM/ng-D\*2021/050326

**Reprezentanța permanentă a  
României la UE**  
Avenue de Cortenberg 107  
1000 Bruxelles

*Aceasta este o copie în avans în limba engleză.  
Versiunea în limba română a scrisorii va fi transmisă ulterior.*

**Subiect: Ajutor de stat – Decizia Comisiei C(2020) 1115 final din 24 februarie 2020-  
Ajutor în favoarea companiei CFR Marfă (SA.43549) – Implementarea  
recuperării**

Stimată doamnă/Stimate domn,

Serviciile Comisiei le mulțumesc autorităților dvs. pentru documentul transmis pe 11 martie 2021 cu privire la punerea în aplicare a deciziei menționate mai sus. Acest document transmis încearcă să răspundă preocupărilor serviciilor Comisiei cu privire la planul de recuperare al României pentru ajutorul ilegal primit de CFR Marfă, exprimate în scrisoarea acesteia din 12 octombrie 2020 și în cadrul videoconferinței organizate pe 9 noiembrie 2020 („planul de recuperare actualizat”).

De asemenea, serviciile Comisiei le mulțumesc autorităților dvs. pentru raportul de evaluare a activelor CFR Marfă elaborat de un expert independent și transmis pe 24 februarie 2021 (versiunea în limba română) și pe 19 aprilie 2021 (versiunea în limba engleză) („raportul de evaluare”). Autoritățile române au transmis, de asemenea, pe 19 aprilie 2021, un raport privind testul creditorului privat referitor la sprijinul autorităților de acordare pentru concordatul cu creditorii în contextul procedurilor în curs de pre-insolvabilitate a companiei CFR Marfă („raportul privind testul creditorului privat”).

În plus, prezenta scrisoare oferă, de asemenea, un răspuns la documentul transmis de autorităților dvs. pe 28 decembrie 2020 cu privire la calcularea valorii recuperării și încearcă să alinieze discuția pe această temă cu restul discuțiilor.

În cele ce urmează, serviciile Comisiei furnizează câteva observații cu privire la informațiile furnizate și solicită, cu amabilitate, autorităților române să transmită informații suplimentare și să clarifice anumite puncte.

**A. Cu privire la recuperarea parțială în natură propusă**

Autoritățile dvs. au explicat în documentul transmis de acestea pe 11 martie 2021 că planul de recuperare actualizat vizează recuperarea în natură a unei părți din ajutorul ilegal primit de CFR Marfă. În special, prin acest plan s-ar recupera în natură ajutorul acordat în cadrul Măsurii 1

## **Paravanul cu concordatul preventiv**

Oficial, CFR Marfă a intrat în 2020 în concordat preventiv, o procedură de reorganizare menită să asigure societăților aflate în dificultate financiară posibilitatea derulării activității sub supravegherea unei companii specializate și în acord cu creditorii. Deși oficial planul de concordat elaborat CINTR (Casa de Insolvență Transilvania) prevede reorganizarea societății, plata eșalonată a datoriilor și continuarea activității, intențiile Guvernului sunt de a lichida compania. Și nu oricum. Corespondența dintre Comisia Europeană și Reprezentanța permanentă a României la Uniunea Europeană relevă faptul că CFR Marfă va fi efectiv sfășiată și dată pe mâna operatorilor privați concurenți. Cu tot cu patrimoniu și cotă de piață. Sub tutela așa-zisei recuperări a ajutorului de stat a fost elaborat un plan diabolic.

Într-o primă fază, în cadrul restructurării din concordatul preventiv, actuala conducere a CFR Marfă va da afară 1.400 angajați. Această măsură este făcută în detrimentul companiei și în beneficiul concurenței. De ce spunem acest lucru? Pentru că restructurarea va afecta în primul rând personalul productiv, ceea ce va duce la imposibilitatea îndeplinirii contractelor actuale. Efectul va fi imposibilitatea câștigării unor noi contracte și chiar pierderea clienților în detrimentul celor trei mari jucători din piață: GFR (Grupul Feroviar Român), DB Schenker și Unicom Tranzit, care vor fi alimentați atât cu clienți cât și cu personal calificat gratis.

Deciziile actualei conduceri a CFR Marfă sunt mai jult decât suspecte, în contextul în care directorul companiei, Mihai Frăsinoi, a fost în ultimii ani director general al competitorului Unicom Tranzit, iar fratele său face parte din conducerea altui mare operator, DB Schenker.

## **Statul cedează deliberat**

Dar marea șmecherie pusă la cale de guvernanți este alta. Se pregătește transferul patrimoniului CFR Marfă și a contractelor către operatorii privați. Procedura a fost aleasă intenționat complexă și alambicată pentru ca nimeni să nu mai înțeleagă nimic. În cadrul acestei proceduri, CFR Marfă va transfera către Rofersped SA (societate la care CFR Marfă deține 98% din acțiuni) o parte din patrimoniu sub formă de majorare de capital, dar și o parte dintre contracte.

Rofersped va prelua doar 41% din volumul transportat de CFR Marfă, restul contractelor fiind cedate deliberat către competitorii privați! Asta da ticăloșie: statul, în loc să încerce să recâștige cota de piață și să devină competitiv, își propune să muncească și mai puțin!

„Conform planului de recuperare actualizat, o parte din activele recuperate în natură de la beneficiar, CFR Marfă, ar fi transferate ulterior unei alte companii, Rofersped, în schimbul capitalului propriu. Aceste active includ 22% din vagoanele CFR Marfă și 27% din locomotivele sale, în medie 23% din materialul rulant al companiei CFR Marfă.

Autoritățile române au explicat că niciun angajat nu ar fi transferat direct de la CFR Marfă la Rofersped, care și-ar angaja personalul de pe piață. Planul de recuperare actualizat estimează că dimensiunea forței de muncă a Rofersped s-ar situa la 55% din numărul angajaților CFR Marfă. Rofersped nu ar primi contracte de la CFR Marfă și și-ar crea portofoliul propriu de clienți. În acest scop, Rofersped ar transmite oferte noi către 23 din cei aproximativ 256 de clienți ai CFR Marfă (9%). Acești 23 de clienți reprezintă aproximativ 41% din volumul de marfă al CFR în 2019 și aproximativ 60% din cifra de afaceri din același an. Serviciile Comisiei salută clarificările furnizate de autoritățile dvs în acest sens și le consideră a fi un alt pas în direcția corectă”, se arată în scrisoarea Comisiei Europene din 11 mai 2021.

## **Privatizarea societății minune**

Acțiunile deținute de CFR Marfă la Rofersped vor fi transferate către Ministerul Transportului în contul datoriei generate de ajutorul de stat ilegal. În același timp, activele importante ale societății vor fi date și ele în plată Ministerului Transporturilor. Aceste clădiri și terenuri în valoare de zeci milioane de euro vor fi apoi introduse în capitalul social al aceleiași Rofersped, care va deveni un nou CFR Marfă. O companie cu un patrimoniu impresionant, cu contracte, cu angajați puțini și fără datorii. O societate căreia statul i-a stabilit deja viitorul: privatizarea. „În conformitate cu planul de recuperare actualizat, CFR Marfă și-ar transfera mai întâi acțiunile deținute la Rofersped către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii din România ca parte a ajutorului ilegal recuperat în natură. Ulterior, ministerul respectiv ar transfera activele recuperate de la CFR Marfă către Rofersped în schimbul capitalului propriu.

În documentul transmis pe 11 martie 2021, autoritățile române s-au angajat să privatizeze Rofersped după ce acesta primește activele necesare de la CFR Marfă. (...) Autoritățile dvs au explicat în documentul transmis pe 11 martie 2021 că planul de recuperare actualizat ar avea loc în diferite faze. Într-o primă fază, autoritățile române ar recupera în natură o parte din ajutorul ilegal în contextul procedurilor în curs de pre-insolvabilitate a companiei CFR Marfă. Într-o a doua fază, după finalizarea recuperării parțiale în natură, autoritățile române ar lichida CFR Marfă, care și-ar înceta activitățile și ar ieși de pe piață.” – sunt informațiile care ies la iveală din cadrul scrisorii Comisiei.

## **Sute de milioane de euro gaură**

o Principalul ajutorului: 1 112 187 216,90 RON

o Dobândă de recuperare până la 30 aprilie 2020: 95 057 825,27 RON

În plus, autoritățile dumneavoastră au furnizat un eșantion de facturi care fac parte din principalul ajutorului pentru Măsurile 2 și 5 și au explicat modul în care a fost calculată dobânda de piață pentru facturile respective.

Serviciile Comisiei notează că autoritățile române au transmis doar traduceri neoficiale ale eșantionului de facturi solicitate pentru Măsurile 2 și 5 și nu au furnizat documentația inițială. În plus, cantitățile reflectate în traducerile neoficiale pentru facturile 100011745 și 100014940 nu corespund cifrelor codificate în fișierele care conțin calculele.

Astfel s-a explicat în scrisoarea lor din 20 octombrie 2020, serviciile Comisiei observă că, pentru Măsurile 2 și 5, dobânda de recuperare a fost încă calculată numai la principal și nu la dobânda de piață. În temeiul articolelor 3 și 4 din decizie, dobânda de recuperare trebuie calculată în funcție de principal și de dobânda de piață.

În plus, serviciile Comisiei subliniază că dobânda de recuperare se calculează din momentul în care principalul corespunzător (principalul ajutorului și dobânda de piață) este datorat pentru plată.

În această privință, serviciile Comisiei observă, de asemenea, că, pentru Măsura 1, dobânda de recuperare peste dobânda de piață a fost calculată de la data la care ordinele de plată subiacente erau scadente și nu în raport cu perioada de timp care a dat naștere unei astfel de dobânzi. Din acest motiv și ca exemplu al acestora din urmă, autoritățile dumneavoastră au calculat dobânda de recuperare de la data la care ordinele de plată subiacente erau scadente (de exemplu, 2008) peste dobânda de piață care a fost generată și a devenit scadentă abia în 2013. Acest lucru duce la o dobândă de recuperare mai mare decât este necesar.

Autoritățile române ar putea lua în considerare agregarea dobânzii de piață pe an și calcularea dobânzilor de redresare în raport cu dobânda de piață pe bază anuală. Acest lucru ar conduce la un calcul mai bun al dobânzii de recuperare. Această observație se aplică tuturor măsurilor (1, 2 și 5).

Având în vedere cele de mai sus, serviciile Comisiei solicită cu amabilitate autorităților dumneavoastră:

17. să furnizeze copii ale facturilor originale incluse în eșantionul pentru Măsurile 2 și 5;
18. să explice de ce suma din traducerea neoficială a facturii 100011745 (adică 18 168 629,05 RON) nu corespunde cifrei codificate în tabelul de calcul pentru Măsura 2 (adică 18 167 180,07 RON);
19. să clarifice de ce suma din traducerea neoficială a facturii 100014940 (adică 23 703 138,95 RON) nu corespunde nici cifrei codificate în tabelul de calcul pentru Măsura 2 (adică 15 889 918,10 RON), nici cantității reflectate în tabelul pentru Măsura 5 (adică 1 245 562,81 RON).

20. să calculeze dobânda de recuperare pentru Măsurile 2 și 5 nu numai în raport cu principalul, ci și cu dobânda de piață (și anume, adăugarea coloanelor 3, 5 și 8 din foile respective), ținând seama de observațiile serviciilor Comisiei formulate mai sus;
21. să explice de ce, în ceea ce privește calculele pentru Măsura 1, autoritățile dumneavoastră nu au calculat dobânda de recuperare pentru suma datorată în iunie 2013, care a fost totuși inclusă ca parte a principalului ajutorului;
22. să indice sursa Ratei ofertei interbancare românești (ROBOR) utilizată pentru calcularea dobânzii de piață pentru Măsura 1 în conformitate cu Comunicarea Comisiei privind revizuirea metodei de stabilire a ratelor de referință și de scont<sup>10</sup>;
23. să furnizeze ordinele de plată privind Măsura 1 enumerate mai jos, astfel încât serviciile Comisiei să poată examina sumele și scadențele acestora (și anume, data acordării):
  - a. suma datorată în iulie 2009 (rândul 132);
  - b. suma datorată în februarie 2010 (fila 175);
  - c. suma datorată în august 2011 (fila 271)
  - d. suma datorată în noiembrie 2012 (fila 330);
  - e. suma datorată în luna mai 2013 (fila 348); și
24. pentru ordinele de plată enumerate mai sus la punctul 23., să explicați modul în care a fost calculată dobânda de piață conținută în coloana 2 (coloana D a filei) și să furnizați calculele corespunzătoare.

Serviciile Comisiei sunt disponibile pentru a discuta într-o conferință oricare dintre aspectele abordate în prezenta scrisoare. În acest scop, vă rugăm să propuneți serviciilor Comisiei mai multe date și intervale de timp la care autoritățile dumneavoastră ar fi disponibile pentru a participa la o conferință.

Clarificările și informațiile solicitate mai sus ar trebui să ajungă la serviciile Comisiei în termen de 20 de zile lucrătoare de la data prezentei scrisori în limba română. În cazul în care autoritățile dumneavoastră întâmpină dificultăți legate de epidemia de COVID-19 pentru a răspunde la această scrisoare, vă rugăm să informați serviciile Comisiei și să solicitați prelungirea termenului menționat anterior.

Vă rugăm să rețineți că acest termen suplimentar nu afectează obligația de a pune imediat în aplicare decizia, având în vedere că termenul de punere în aplicare conținut în aceasta a expirat la 25 august 2020.

Oficialul responsabil de acest dosar în DG Concurență este Enrique COLMENERO MORATA (telefon: + 32.229.58167, E-mail: [enrique.colmenero@ec.europa.eu](mailto:enrique.colmenero@ec.europa.eu)).

Vă rugăm să menționați trimiterea la acest dosar, astfel cum se prevede în subiect [SA.43549 (CR)], în orice corespondență viitoare.

Cu stimă,

---

<sup>10</sup> OJ C 14, 19.1.2008, p. 6.

Așa cum bine ați citit, după toată această procedură, CFR Marfă va fi lichidată. Sau mai bine zis ce rămâne din companie: vagoane vechi, nefuncționale, și imobile fără valoare. Vor rămâne în schimb datoriile de sute de milioane de euro către stat și companiile ale statului și câteva mii de șomeri în toată țara. Carnea macră, adică Rofersped va fi pusă pe tavă unuia dintre cei trei mari competitori: GFR (Grupul Feroviar Român), DB Schenker și Unicom Tranzit. Pe hârtie, statul va spune că a recuperat ajutorul de stat de peste 590 milioane de euro și dobânzile de 205 milioane de euro. Chipurile prin darea în plată a acțiunilor Rofersped și a imobilelor cu care se va majora capitalul social al acestei societăți.

Practic, ajutorul s-ar putea considera recuperat dacă Rofersped ar fi vândută pe această sumă, însă realitatea ne va demonstra că statul nu va recupera nici măcar 10-15% din această sumă.

De cealaltă parte, la lichidarea stârvului CFR Marfă stau la coadă CFR SA și ANAF cu peste 1,1 miliarde lei. Nici ei nu-și vor recupera mare lucru din această sumă. Statul va pierde din nou câteva sute de milioane de euro, în timp câteva companii private vor prinde potul cel mare.

**Sursa:** <https://www.cotidianul.ro/>