CFR Marfă renunța la 600 de locomotive și 20.000 vagoane

25 mai 2021

Comisia Europeană respinge din nou intenția României de a salva CFR Marfă. Un tânăr spaniol de 30 de ani absolvent al unei facultăți de drept este responsabil la Bruxelles pe dosar. Planul de reorganizare a companiei prevede cedarea a 600 de locomotive și 20.000 de vagoane. ROFERSPED ar urma să devină un operator de transport feroviar care ulterior va trebui privatizat. Toate acestea doar în cazul în care Comisia Europeană își va da acordul, căci Bruxelles-ul a devenit de facto managerul CFR Marfă.

O scrisoare a Comisiei Europene către România a fost prezentată zilele trecute de către publicația 7 Iași, fără a indica însă cererile formulate de către Comisia Europeană, **a indicat aici Club Feroviar**.

Dosarul CFR Marfă a ajuns la Bruxelles în grija unui tânăr spaniol de 32 de ani, Enrique Colmenero Morata, absolvent al unei facultăți de drept din Spania.

Un prim aspect este opoziția Comisiei Europene față de salvarea CFR Marfă. În mod total ilogic, deși încă din toamnă Comisia Europeană și-a exprimat opoziția față de salvarea companiei, autoritățile române continuă să joace pe aceeași carte pierzătoare. Adică în plan intern, Ministerul Transporturilor și conducerea CFR Marfă promovează un proiect de redresare și reorganizare ale companiei (vezi aici planul) în timp ce în plan extern, Bruxelles-ului îi este prezentată o schemă de înființare a unui nou operator de transport, ROFERSPED, la care să ajungă o parte dintre activele CFR Marfă. Schema a fost descrisă aici de către Club Feroviar.

In scrisoarea trimisă României, Comisia Europeană își exprimă nedumerirea. De ce vreți să salvați o companie a cărei existență este contrară practicilor din domeniul concurenței? O traducere în limba română a scrisorii destul de alambicate arată că C.E. ar prefera CFR Marfă desființată.

Comisia își exprimă mirarea de ce raportul de testare al creditorului privat din aprilie 2021 prevede restructurarea companiei sau continuarea temporară a activităților în cadrul

actualei proceduri a preinsolvenței (concordatului preventiv). Comisia citează dorința părții române de a continua „activitatea curentă a societății”.

În condițiile în care companii feroviare europene au beneficiat de facilități de miliarde de euro pe durata pandemiei, C.E. atenționează România că termenul de recuperare a ajutorului de stat a expirat la 25 august 2020.

Într-un mod alambicat (sau poate doar traducerea în română este astfel), în scrisoare se spune că procedurile de salvare prin insolvență trebuie „lăsate neaplicate” dacă „împiedică încetarea și lichidarea activităților beneficiarului ajutorului”.

Mai mult, oficialii de la Bruxelles au și un sfat pentru judecătorii români „independenți”. „Instanțele naționale nu ar trebui să continue astfel de proceduri”. Sfatul riscă să fie interpretat drept o imixtiune în deciziile judecătorești, o încercare de influențare a acestora.

Comisia Europeană impune plata de un miliard de lei dobânzi de către CFR Marfă

CFR Marfă este vinovată în cadrul a trei măsuri, suma totală de recuperat atingând 3,9 miliarde lei. Din această sumă, un miliard de lei este reprezentat de dobânda de recuperare, termen folosit pentru a desemna dobânda de plată în cazul ajutoarelor de stat ilegale.

Mai mult, Comisia înaintează o listă cu peste 20 de solicitări privind modul de calcul a dobânzilor, cauzele pentru care anumite sume nu au fost incluse la calculul dobânzii, informații privind activitatea viitoare a ROFERSPED (plan de afaceri, active primite, cauza pentru care personalul societății ar putea fi 55% din cel al CFR Marfă). Ca unui elev lipsit de credibilitate în fața profesorului, României i se cere să prezinte ordinele de plată astfel încât serviciile Comisiei să poată examina (a se citi verifica) sumele și scadențele acestora.

Planul de reorganizare

Potrivit planului de reorganizare consultat de Club Feroviar (**atașat aici**), CFR Marfă va mai rămâne cu 284 de locomotive (128 de locomotive electrice, dintre care 50 de 6.600 kW, 77 de 5100 kW și 4 de 3.400 kW) din totalul de 907 locomotive (315 electrice). La capitolul vagoane, vor mai exista 8.553 din totalul de 28 801 vagoane. Se prevede desființarea a 2800 de posturi din companie, însă doar 1.400 sunt ocupate cu personal.

Sursa: Club Feroviar