

Truc deja legiferat - Statul vrea să salveze CFR Marfă pe modelul CE Hunedoara și COS Târgoviște: autoexecutându-se

5 octombrie 2021



Guvernul ia în calcul salvarea de la lichidare "necontrolată" a operatorului național de transport feroviar de mărfuri, CFR Marfă, companie de stat controlată de Ministerul Transporturilor, printr-un truc legiferat deja în cazul societăților energetice și industriale cu datorii mari la stat: ștergerea acestor datorii contra dării în plată a unor active funcționale, "extrase" juridic din patrimoniul respectivelor companii și transferate unor instituții de stat. CFR Marfă se află din primăvara anului trecut în procedură de concordat preventiv, adică de preinsolvență, în care a intrat la cererea proprie.

Planul de redresare aprobat atunci de creditorii și omologat de instanța de judecată prevedea eficientizarea companiei, astfel încât să genereze profit operațional din cel de-al doilea an al derulării procedurii de concordat, și obținerea de venituri prin valorificarea și darea în plată a unor active, cu scopul capitalizării sale și al achitării creanțelor.

Intrarea în concordat preventiv a fost decisă după ce Comisia Europeană a anunțat în februarie 2020, în urma unei investigații demarcate în 2017, că statul român trebuie să recupereze de la CFR Marfă ajutoare de stat ilegale în sumă totală de cel puțin 570

milioane euro, acordate prin anularea sau neîncasarea unor datorii. Aceste ajutoare au constat în conversia în 2013 în acțiuni a unor creanțe de circa 363 milioane euro (1,669 miliarde lei) și în necolectarea, cel puțin din 2010, a datoriilor la bugetul de asigurări sociale și a taxelor restante datorate de CFR Marfă, precum și a datoriilor societății față de CFR Infrastructură. La finalul anului 2020, CFR Marfă avea datorii totale de 4,46 miliarde lei, terminând anul trecut cu pierderi de peste 335 milioane lei, la o cifră de afaceri de aproape 517 milioane lei.

(1) Prin derogare de la prevederile art. 263 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, la cererea operatorilor economici din sectorul transportului feroviar, creanțele fiscale și bugetare administrate de instituții ale administrației publice centrale se sting prin trecerea unor active din proprietatea acestora în proprietatea publică a statului și în administrarea ministerului de resort – Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), dacă uzul sau interesul public nu se justifică la data trecerii activelor funcționale în proprietatea publică a statului, conform analizei realizate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, activele prevăzute la alin. (1) trec în proprietatea privată a statului.

(3) Analiza realizată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are în vedere: uzul public sau privat al activului, asigurarea exploatării acestuia în regim de continuitate și permanență, obiective de ordin economic, financiar, social și de mediu urmărite de minister privind exploatarea eficientă a activului, interesul general sau particular care corespunde scopului utilizării activului, condițiile speciale legate de protejarea secretului de stat și regimul special al unor bunuri din componența activului", prevede un document guvernamental.

Activele date în plată contra ștergerii datoriilor bugetare și fiscale vor putea fi preluate și de primării. Dacă acestea nu sunt interesate, Ministerul Transporturilor va realiza o analiză privind interesul preluării activelor și va solicita realizarea unui test al creditorului privat prudent, pe cheltuiala operatorului economic, precum și evaluarea activelor ce urmează a fi date în plată.

Stingerea creanțelor fiscale și bugetare se va face la valoarea de piață a acestor active. "Bunurile mobile și imobile transferate în domeniul public sau privat al statului sau al unității administrativ-teritoriale conform prezentei ordonanțe de urgență pot face obiectul oricăror acte de administrare și de dispoziție în condițiile legii. Bunurile mobile și imobile transferate pot face, totodată, obiectul unor contracte de concesiune", mai stipulează draftul.

Începând cu anul 2019, au fost legiferate proceduri similare de ștergere de datorii la stat contra dării în plată a unor active în sectorul energetic, compania vizată fiind Complexul

Energetic Hunedoara, precum și în cel industrial, pentru COS Târgoviște. În nota de fundamentare a proiectului se arată că sectorul transportului feroviar se regăsește, la acest moment, pe un trend descendent comparativ cu cel rutier, în ciuda faptului că transportul feroviar are potențialul de a fi mai rapid, mai ieftin și mai ecologic. Lipsa investițiilor, coroborată cu nevoile unui transport eficient și optimizat, afectează în primul rând transportul feroviar de marfă, care are nevoie de o revitalizare urgentă, susține ministerul, "ținându-se seama de următoarele aspecte:

- a) pierderile semnificative suferite de către operatorii de transport feroviar ca urmare a măsurilor restrictive și a interdicțiilor instituite la nivelul întregii țări pentru a limita răspândirea pandemiei de COVID-19;
- b) necesitatea asigurării obiectivului prioritar în domeniul transportului feroviar privind asigurarea continuității prestării serviciilor de către operatorii de transport în vederea eliminării oricărui risc de întrerupere a acestor servicii și de afectare, în acest fel, a industriilor direct dependente și a economiei naționale;
- c) asigurarea implementării în continuare a Strategiei europene în domeniul transporturilor, cuprinsă în COM (2011) 144 - "Cartea Albă - Foaie de parcurs către un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor";
- d) cerințele impuse de European Green Deal, act ce impune mutarea în procent de 75% a traficului de marfă al UE de la transportul rutier la cel feroviar și fluvial (măsură care are atributul de a reduce emisiile CO₂ cu 90% până în 2050);
- e) cota medie de piață a concurenților de pe piața transportului feroviar de marfă din UE a crescut între 2015 și 2018 de la 34% la 42%;
- f) în perioada 2015-2018, ponderea modală a transportului rutier în transportul terestru de marfă din UE a crescut de la 74,2% la 75,4%, în timp ce ponderea transportului feroviar de marfă a scăzut de la 18,8% la 18,7%, cu diferențe semnificative între țări, motiv pentru care, în vederea obținerii unei stabilizări a piețelor de transport, este necesară creșterea ponderii transportului feroviar de marfă;
- g) pentru recuperarea cu celeritate a ajutorului de stat declarat nelegal prin Decizia Comisiei Europene C (2020) 1115 din 24.02.2020, acordat Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "CFR MARFĂ" SA (SNTFM CFR MARFĂ), a fost propus Serviciilor Comisiei un mijloc alternativ de stingere a creanței reprezentând ajutor de stat, bazat pe o procedură derogatorie față de prevederile Legii nr. 207/2015 privind Codul de Procedură Fiscală;
- h) în lipsa unui mecanism alternativ de rambursare a ajutorului de stat nelegal de către SNTFM CFR MARFĂ, reglementat prin legislația internă, riscul închiderii necontrolate a

societății, ca urmare a demersurilor de executare silită a companiei, și a eliminării bruște a acesteia de pe piața de transport feroviar de marfă este iminent, afectând în mod direct industriile strategice și clienții deserviți de către SNTFM CFR MARFĂ;

i) activitatea de transport feroviar este una de interes strategic național, atât din punct de vedere economic, cât și al securității statului român, necesitatea asigurării prestării acestei activități fiind o prioritate la nivel național și european, iar sistarea acestei activități în ipoteza unei lichidări necontrolate a SNTFM CFR MARFĂ ar avea consecințe grave atât pe plan intern și internațional; j) în prezent, nu sunt reglementate la nivel primar măsuri referitoare la obligațiile de plată care fac obiectul unor decizii de recuperare a unor ajutoare de stat nelegale, fapt ce pune în dificultate statul român în recuperarea acestor ajutoare, a căror recuperare trebuie să fie efectivă și imediată potrivit normelor europene în materie,

k) orice întârziere în adoptarea măsurilor prezentate poate periclita funcționarea operatorilor din sectorul transportului feroviar și poate afecta decisiv industriile direct dependente de serviciile prestate de către acești operatori;

l) orice întârziere în adoptarea măsurilor prezentate poate crește riscul declanșării procedurii de infringement față de statul român de către Comisia Europeană, în ceea ce privește punerea în aplicare a Deciziei C (2020) 1115 final, cu privire la recuperarea datoriei de la SNTFM CFR MARFĂ".

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