

BREAKING. Grindeanu bagă sub preș cazul CFR Marfă. Comisia Europeană în dezacord cu ambele soluții propuse de România

14 Septembrie 2022



Comisia Europeană dă de pământ cu „strategiile” copilărești ale Guvernului de a salva transportul feroviar public de marfă într-un document consultat în exclusivitate de către Club Feroviar.

Până acum clasa politică din România a avut o singură strategie de a scăpa cu fața curată în fața românilor de toate gafele și dovezile sale de incompetență. A tergiversat în secret dosare dificile ale acestei țări (privatizarea Petrom, închideri de termocentrale, privatizări dubioase în siderurgie, mai recent termocentrala Mintia „privatizată” cu o firmă din offshore) cel puțin până când a părăsit funcțiile de conducere. Noii veniți, la fel de incompetenți ca și predecesorii lor, au „preluat” problemele. Aceștia, la rândul lor, nu au făcut nimic bun și în final au lichidat companiile de stat dând vina pe competitorii lor politici. Cine îi mai acuză acum pe Traian Băsescu, Viorel Ponta sau Relu Fenechiu pentru dezastrul privatizării CFR Marfă? Cazul companiei nu diferă, iar ministrul Transporturilor, Sorin Grindeanu, ține ascunsă o scrisoare gravă primită în august de la Comisia Europeană.

Ca să înțelegem cât de ridicolă și gravă e situația să ne reamintim că în primăvară Sorin Grindeanu vindea românilor cai verzi pe pereți. **CFR Marfă urma să fie salvată, nici mai mult nici mai puțin, printr-o metodă – țineți-vă bine – prin care italienii au salvat Alitalia.**

În aprilie Sorin Grindeanu a menționat că un scenariu care este și cel mai simplu „este să se aplice la CFR Marfă scenariul Alitalia, care a intrat în faliment, au închis peste trei luni, iar apoi statul a cumpărat din active și a făcut o nouă companie, ITA”.

Ce părere are Comisia Europeană despre visurile Guvernului de la București

Este simplu: ca să ai norocul Alitalia trebuie să faci ce a făcut Alitalia și Guvernul italian. Or, Guvernul de la București a trimis Comisiei Europene o înșăilare de planuri vagi, nefundamentate, neexplicate, nedetaliat și discutabile Comisiei Europene și a avut așteptarea ca CE să închidă ochii la propunerile Bucureștiului, demne de un student în primul an la ASE.

Pozele publice pe Facebook postate victorios de Grindeanu cu vicepreședintele CE pentru Concurență, Margrethe Vestager, nu ajută la nimic situația CFR Marfă. Aerul sigur pe el sugestia că „s-au înțeles” nu ajută compania. Nimeni nu poate fi păcălit privind lipsa de valoare profesională a celor care ne conduc, de la Ministerul Transporturilor, la cel de Finanțe, la Consiliul Concurenței sau Guvern.



EUROPEAN COMMISSION
DG Competition

State aid: General scrutiny and enforcement
Enforcement and monitoring

Brussels, 11/08/2022
COMP/H4/FM/ps-comp(2022)6281319

**Permanent Representation of
Romania to the EU**
Avenue de Cortenbergh 107
1000 Bruxelles
liviu.nazarie@rpro.eu

*Please note that the English version of this
letter is sent to you as advance copy for
information. The Romanian version of the
letter will follow shortly.*

**Subject: State aid – Commission Decision C(2020) 1115 final of 24 February
2020 – Aid to CFR Marfa (SA.43549.CR) – Implementation of recovery**
**Subtopic: Document on scenarios for the reimbursement of the aid by CFR
Marfa, sent on 19 May 2022**

Dear Sir, Madam,

We thank the Romanian authorities for their submission dated 19 May 2022.

Unfortunately, this submission is still lacking information and does not enable the Commission to form a view on the proposed options.

Please find below the Commission services' preliminary comments and information requests on the two alternative main scenarios through which the Romanian authorities propose to recover the unlawful and incompatible aid granted to CFR Marfa, which amounts to approx. RON 2.6 billion (ca. EUR 570 million) plus recovery interest.

First scenario – giving of assets in payment (recovery in kind) and public tenders

O scrisoare dosită

O scrisoare din luna august primită de Ministerul Transporturilor dar nedezevăluită public arată crunta realitate din jurul CFR Marfă. Scrisoarea a fost primită în variantă engleză la

20 august și urma să aibă un răspuns al României în 20 de zile de la varianta în limba română.

Asta înseamnă că în prezent un astfel de răspuns trebuie să fi fost trimis de România Comisiei Europene. Conținutul răspunsului dat de România e încă necunoscut și ca urmare a secretomaniei Ministerului Transporturilor dar și din cauza **cerinței CE – uimitoare pentru o instituție ce proclamă transparența – ca toate aceste informații să fie ținute departe de opinia publică.**

Ce conține scrisoarea din august?

Aceasta prezintă opinia CE privind cele două modalități propuse de România pentru returnarea ajutorului de stat (570 milioane euro, plus dobânzile care s-au strâns). Este vorba de implicarea Rofersped și IRLU în schema de salvare a CFR Marfă și, a doua soluție, formarea unei NewCo (de fapt o „aceeași Mărie cu altă pălărie”) prin care să se salveze transportul feroviar public de mărfuri.

Ambele soluții ascund o intenție a statului de a își menține controlul asupra unui operator de marfă deținut de sectorul public. Să luăm pe rând cele două scheme.

Prima schemă: Darea activelor în plată și licitații publice

E o schemă pentru care guvernul s-a chinat mult, adică a trebui să modifice inclusiv Codul de Procedură Fiscală ce nu permitea în vechea formă plata datoriilor prin dare în plată de active. Este vorba de transferul către stat a unor active de 1,7 miliarde lei și apoi transferul acestora către IRLU și Rofersped. (1,6 miliarde lei). Restul activelor urmează să fie vândute iar sumele rezultate folosite la plata datoriei – ajutorul ilegal de stat.

Comisia Europeană atrage însă atenția că astfel de măsuri, adică achitarea ajutorului prin dare în plată, sunt **excepționale**. Pentru aceasta România trebuie să demonstreze două lucruri: anume că sunt echivalente cu o plată în cash, că duc la restabilirea echilibrului pe piață.

În ceea ce vom scrie în continuare să nu înțelegeți că Comisia Europeană are vreun interes de salvare a CFR Marfă. Operatorii germani, austrieci și alți operatori privați din România de abia așteaptă să preia piața lui CFR Marfă. Însă CE nu poate fi învinovățită că are în față niște funcționari români care de 15 ani de apartenență la UE nu au înțeles esența regulilor de la Bruxelles.

Revenind, CE se îndoiește că motivele invocate pentru selecția metodei de salvare în natură sunt **excepționale** și, mai mult, că valoarea activelor nu a fost supraestimată (prețurile de fier vechi ar fi probabil acceptate de către CE). O supraevaluare a activelor riscă să aducă România într-un nou caz de ajutor de stat care să trebuiască recuperat, atenționează CE.

România trebuie să realizeze un Test al Operatorului Economic ca să justifice faptul că profitul operațiunii este identic cu cel obținut într-o operațiune simulată de un investitor privat (deci că nu este o mișcare lipsită de fundament economic).

Identitatea cumpărătorilor Identitatea Rofersped și IRLU, societăți deținute de CFR Marfă, arată că **există o continuitate cu beneficiarul ajutorului de stat ilegal, fapt neadmis**. Praful în ochi aruncat de Ministerul Transporturilor anume o privatizare propusă a Rofersped cu 20% nu convinge. Privatizarea Rofersped trebuia să aibă loc înainte de operațiune, spune CE. Opinie vicleană a CE căci atunci transferul nu ar mai fi putut să aibă loc.

Și în final CE întreabă România la ce se referă într-un slide trimis Bruxelles-ului, fără legătură cam cu nimic. Slide-ul menționează o rambursare de 229 milioane lei în mijloace fixe și alta de 2,1 miliarde lei cash fără a preciza detalii sau scenariile de realizare.

A doua schemă nu e privită mai bine de către Comisia Europeană

Aceasta prevede licitații publice pentru activele CFR Marfă urmate de înființarea unei companii a statului NewCo care să participe la licitații. Ulterior 20% din NewCo va fi privatizată.

La fel ca anterior România trebuie să realizeze un test al Operatorului Economic în Piață și să precizeze ce sumă vrea să investească în NewCo. România promite transferul a 27% dintre locomotive și 22% vagoane, corespunzător la 41% volumul de trafic **dar fără a echivala și face calculele pentru a exprima în unități monetare operațiunea**.

România vrea să împartă activele feroviare pe loturi, anume pentru situații de război, cazuri umanitare etc și pe regiuni însă CE spune că **împărțirea trebuie să aibă în primul rând atractivitatea activelor pentru cumpărători. Este dovada clară că CE nu e interesată de rolul CFR Marfă în situații critice pentru România ci doar de recuperarea a cât mai mulți bani de pe urma vânzării companiei**.

CE mai chestionează dorința României de a numi noua companiei CFR Cargo și întreabă dacă nu cumva s-ar putea numi altfel.

În acest scenariu CE cere României să confirme lichidarea Rofersped și IRLU, fapte despre care Club Feroviar a scris recent aici. Miron Mitrea, fost ministru PSD, este băgat și el în joc.

Scrisoarea cere în final României să prezinte CE punctul său de vedere în 20 de zile de la primirea versiunii în limba română. **Termen foarte scurt pentru realizarea analizelor cerute și circuitul tuturor documentelor între instituțiile Guvernului, fapt care arată încă odată dezinteresul CE de soarta CFR Marfă.**

Interesant e faptul că printre semnatarorii documentului apar numele unor români care lucrează la Comisie pe partea de Concurență.

Sursa: <https://clubferoviar.ro/>