

Prelungirea concordatului CFR Marfă, versiunea 2.0. Măria și-a schimbat pălăria

17 Ianuarie 2023



La finele lunii noiembrie a anului trecut, Ministerul Transporturilor a încercat prelungirea concordatului CFR Marfă, prin Ordonanță de Urgență. Acum încearcă să facă același lucru printr-un proiect de lege pe care să-l trimită în Parlament.

Pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a fost postat, în dezbatere publică, [proiectul de Lege](#) privind unele măsuri cu privire la procedurile de concordat preventiv aflate în desfășurare înainte de data de 17 iulie 2022.

Traian Preoteasa a băgat CFR Marfă în concordat preventive



În ianuarie 2020, directorul general de la acea vreme al CFR Marfă, Traian Preoteasa (acum director general al CFR Călători) introducea pe rolul Tribunalului București cererea de intrare în concordat preventiv a societății pe care o conducea. „Este pentru prima oară când se face asta în România. Este o invenție a mea”, [declara Preoteasa pentru Club Feroviar la vremea respectivă.](#)

Apoi, la începutul lunii februarie, instanța de judecată a aprobat cererea CFR Marfă de intrare în concordat preventiv, [după cum a scris Club Feroviar atunci](#), iar în martie decizia a intrat în vigoare

Planul de concordat se aprobă, potrivit legislației în vigoare, pentru o perioadă de 24 de luni, cu posibilitatea de prelungire pentru încă 12 luni. Iar cei trei ani se împlinesc în luna martie 2023.

Se încearcă din nou prelungirea concordatului CFR Marfă, care expiră în martie



Ori, de la data intrării în concordat preventiv și până în momentul de față situația financiară a transportatorului feroviar național nu s-a schimbat radical în bine, așa cum deborda de optimism Traian Preoteasa acum aproape trei ani.

Dacă iese de sub umbrela protectoare a concordatului, societatea va fi asaltată de creditori, care îi pot cere chiar și falimentul. Asanarea situației datoriilor CFR Marfă nu a putut fi obținută la modul tranșant nici de Preoteasa, nici de directorii care i-au succedat – Mihai Frăsinoi și Daniel Apostolache. Comisia Europeană încă cere recuperarea ajutorului de stat dat la privatizarea eşuată din 2013. Și nu este nici pe departe singurul creditor.

De la Ordonanță de urgență, la Lege



La finele lunii noiembrie, Ministerul Transporturilor a pus în dezbatere publică un proiect [de Ordonanță de urgență](#) privind completarea Legii nr. 85/2014 despre procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență, [așa cum a scris Club Feroviar la vremea respectivă](#). Numai că se vede treaba că o asemenea modificare legislativă nu s-a putut face prin Ordonanță de urgență, fiind

necesară aprobarea unei legi de către Parlament.

Zis și făcut, așa că acum, așa cum am arătat, prelungirea concordatului preventiv de la CFR Marfă a fost pusă din nou în dezbatere, de data asta sub forma unui proiect de lege.

Rămâne de văzut dacă va fi timp suficient pentru ca el să și fie adoptat de cele două camere ale Parlamentului (sesiunea parlamentară începe abia luna viitoare) și să fie promulgat de președintele Klaus Iohannis.

Metoda “Modern Talking”

În ambele forme ale proiectului de act normativ (OUG și apoi Lege), inițiatorul a adoptat însă metoda “Modern Talking”, pe modelul titlului unei piese din anii 80 a trupei – “No Face, No Name, No Number”.

Concret, în niciunul dintre cele două proiecte și nici în notele de fundamentare nu apare nicăieri CFR Marfă. Peste tot se vorbește despre “antreprenorii în stare de dificultate”, “antreprenorii care au apelat la aceste proceduri”, “companiile care deservește obiectivele strategice, umanitare, militare, petroliere, alimentare” sau “companiile care au accesat deja procedura de concordat preventiv înainte de intrarea în vigoare a Legii nr. 216/2022”.

Așa cum am arătat însă, proiectul este cu dedicație pentru CFR Marfă. Și dacă nu există “face” sau “name”, este totuși precizat un “number”, și anume că procedura de concordat preventiv poate fi prelungită cu încă doi ani. Adică până în martie 2025.

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