

# **Revoltător: Vagoanele ruginite ale CFR Marfă plătesc milioane de euro ca „taxa de parcare” pe șinele ruginite ale CFR Infrastructură**

29 Aprilie 2023



Tot parcul rulant al companiei CFR Marfă este de ani de zile sub sechestrul ANAF pentru recuperarea datoriilor. Din cele 27.000 de vagoane mai bine de 8.000 sunt trase pe linie moartă, iar Ministerului Transporturilor a cerut Fiscului să le vândă la fier vechi. Ele nu produc nimic, dar stând degeaba continuă să adâncească problemele financiare ale companiei. Pentru că își ține ruginiturile nemișcate pe cale ferată, CFR SA, administratorul infrastructurii feroviare, le taxează cu zeci de milioane de lei.

ANAF a publicat un anunț de vânzare a 319 vagoane de marfă, ca bunuri mobile, pentru a începe recuperarea datoriilor CFR Marfă către stat. Vagoanele se află sub sechestru în conservare în zona Ploiești Triaj, Ploiești Sud și Ghighiu. Prețurile încep de la 19.000 de lei și ajung până la 170.000 de lei, fără TVA, ele fiind valorificate la fier vechi. Nu este prima dată când ANAF scoate la mezat materialul rulant al companiei, acțiunea vagoane contra datorii fiind declanșată la sfârșitul anului 2021. Pe 24 aprilie ANAF va mai organiza o licitație în care va scoate la vânzare 18 vagoane la Galați, iar în februarie a scos la vânzare 248 de vagoane. Potrivit datelor Ministerului Finanțelor, CFR Marfă are datorii de 1,69 de miliarde de lei la bugetul de stat, cu tot cu accesorii (principalul fiind de 1,12 miliarde de lei). De asemenea, mai are datorii la bugetul asigurărilor sociale în sumă de 305,5 milioane de lei și la sănătate - 108,3 milioane de lei.

## **Mii de vagoane așteaptă să fie topite**

Licitațiile pe care ANAF urmează să le organizeze la sfârșitul acestei luni reprezintă doar o foarte mică parte a planului de recuperare de către stat a datoriilor pe care le are CFR Marfă. Ministerul Transporturilor a cerut Fiscului să vândă 8.288 de vagoane, valoarea lor fiind evaluată la 400 de milioane de lei. CFR Marfă estimează pentru 2023 venituri de 1,2 miliarde de lei față de 750 de milioane de lei anul trecut, la această sumă urmând să se adauge cea provenită din vânzarea vagoanelor. De asemenea, se estimează obținerea unui profit de 240.000 de lei, dar este greu de crezut că acesta va fi obținut. În ultimii ani, bugetele companiei au fost întocmite pe zero sau chiar pe profit, iar la finalul anului se raportau pierderi semnificative. O excepție a constituit-o însă anul trecut, când proiectul de buget s-a dorit mai realist și a fost întocmit de la început pe o pierdere de 412 milioane de lei.

„Pentru anul 2023, CFR Marfă, a solicitat ANAF executarea unui număr de 8.288 de vagoane, situate pe raza punctelor de lucru din întreaga țară. Prețul de pornire în organizarea licitațiilor de către ANAF, pentru vânzarea vagoanelor, este prețul stabilit de către KPMG în raportul de evaluare întocmit. Valoarea evaluată pentru vagoanele supuse executării este de 81.591.520 de euro (aproximativ 399 de milioane de lei)”.

Din Nota de Fundamentare a bugetului CFR Marfă:

## **Peste 900 de locomotive și 27.000 de vagoane**

Compania CFR Marfă deține peste 900 de locomotive și aproximativ 27.000 de vagoane, dar dintre acestea în circulație sunt doar 350 de locomotive și 11.000 de vagoane. Aproximativ 8.000 de vagoane sunt indisponibilizate, în condițiile în care tot parcul rulant al companiei se află sub sechestrul ANAF pentru recuperarea datoriilor. De asemenea, și CFR SA, administratorul infrastructurii feroviare, are de recuperat mulți bani pentru neplata taxei pentru utilizarea infrastructurii (TUI). În ceea ce privește cele câteva mii de vagoane indisponibilizate, CFR Marfă plătește o taxă anuală de staționare către CFR

Infrastructură, în condițiile în care acestea nu mai produc niciun venit pentru companie. Potrivit lui Iulian Măntescu, liderul Federației Mecanicilor de Locomotivă, taxa de staționare pe [infrastructura](#) feroviară aferentă vagoanelor sub sechestru a fost anul trecut de 1.787.500 de lei/lună, în condițiile în care aceste vagoane nu mai produc nimic de ani, din cauza imobilizării. Pentru anul în curs, suma a crescut la 2.374.250 de lei/lună. Referitor la valoarea taxei pentru utilizarea infrastructurii (TUI), CFR Marfă a avut de plătit anul trecut 5.112.000 de lei/lună, iar pentru 2023 suma a crescut la 5.983.670 de lei/lună. În urma licitațiilor organizate de ANAF au fost vândute circa 1.800 de vagoane, după ce în noiembrie 2021 se aflau sub sechestru și trase pe dreapta 9.800 de vagoane. În prezent compania are o cotă de piață de circa 20%.

## **Concordatul nu a dus la scăderea pierderilor**

Compania este în procedura de concordat preventiv până în 2025. Viitorul societății este sub semnul întrebării din cauza ajutorului de stat acordat în 2013 și care acum trebuie recuperat de către statul român. Termenul pentru returnarea banilor a expirat de mult, dar negocierile cu Comisia Europeană pe această temă au permis prelungirea lui. Având în vedere situația financiară dificilă a societății, soluția optimă identificată de CFR Marfă pentru prevenirea insolvenței a fost deschiderea procedurii de concordat preventiv, în cadrul căreia a fost întocmit un plan de redresare. Rezultatele s-au lăsat însă așteptate, astfel că pierderile companiei au continuat să se acumuleze. Guvernul ia în calcul înființarea companiei Carpatica Feroviar, transportator feroviar de marfă și militar, care ar putea prelua activitatea CFR Marfă. Noua companie va fi una viabilă, de interes național, care ar urma să deservească inclusiv nevoile de apărare ale țării, arată Ministerul Transporturilor.

## **Eficiența cheltuielilor nu arată bine**

Cheltuielile la 1.000 de lei venituri totale au fost în 2022 de 1.762,93 de lei, potrivit proiectului de buget, după ce în 2021 acestea fuseseră de 1.595,63 de lei. În ceea ce privește anul în curs, acestea au fost estimate la 999,81 de lei, Indicatorul este foarte important, pentru că el arată eficiența cheltuielilor unei societăți.

## **Pierderile înregistrate de CFR Marfă (lei)**

2011 - 93.452.745  
2012 - 405.086.569  
2013 - 262.919.371  
2014 - 27.160.577  
2015 - 159.193.958

2016 - 194.301.455

2017 - 157.323.402

2018 - 158.064.547

2019 - 237.437.579

2020 - 335.084.365

2021 - 351.759.979

Sursa: risco.ro

## **Istoria ajutorului de stat**

În anul 2013, Guvernul, condus la acea dată de Victor Ponta, a decis conversia în acțiuni a datoriilor CFR Marfă către CN CFR și către bugetul statului, datorii care se ridicau la suma de 1,66 de miliarde de lei (363 de milioane de euro la acea dată). Autoritățile române au informat Comisia Europeană cu privire la intenția de a realiza conversia datoriilor CFR Marfă în acțiuni, urmată de privatizarea societății, susținând că măsura în cauză nu ar reprezenta ajutor de stat. Procesul de privatizare a eșuat, dar conversia datoriilor a fost menținută. În consecință, pe 24 februarie 2020 Bruxelles-ul a emis Decizia C (2020) 1115/24.02.2020, conform căreia CFR Marfă trebuie să restituie ajutorul de stat considerat nelegal, împreună cu dobânda de recuperare aferentă, în termen de 6 luni de la notificarea deciziei, adică până pe 25 august 2020. Vânzarea vagoanelor companiei este singura variantă la îndemâna statului pentru a recupera ajutorul de stat.

## **Vânzarea vagoanelor, sursă de îmbogățire pentru unii**

La începutul lunii aprilie 35 de persoane au fost trimise în judecată într-un dosar întocmit de procurori din Timișoara ai Direcției de Investigare a Infrațiunilor de Criminalitate Organizată și Terorism (DIICOT) pentru subevaluarea și vinderea în urmă cu câțiva ani a 2.450 de vagoane de marfă subevaluate la CFR Marfă. Potrivit DIICOT, procurorii au constatat constituirea, în 2014, a unui „grup infracțional organizat în scopul săvârșirii infracțiunilor de delapidare cu consecințe deosebit de grave și spălare de bani, grup format de o parte dintre membrii din conducerea decizională/administrativă/executivă și tehnică centrală a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă”. Procurorii au identificat un prejudiciu estimat la 7,5 milioane de euro. Activitatea infracțională din perioada 2014-2017 a vizat vânzarea vagoanelor CFR Marfă ca „deșeu de fier vechi” și nu ca „fier vechi greu” sau „deșeu fier vechi special” (oțel), categorii de deșeuri cu o valoare mai mare, arăta un comunicat al DIICOT.

**Sursa:** <https://jurnalul.ro/special-jurnalul/>