

# Curioasa vânzare de la CFR Marfă

11 iulie 2023



**Vineri, 7 iulie, când toată lumea se pregătea de uichend & nevărsi, CFR Marfă a scos la vânzare, printr-un anunț pe pagina proprie de internet (ascuns în coada unei liste de alte 37 de anunțuri, unele vechi din 2016, cele mai multe lipsite de importanță), un număr de 7.153 de vagoane și a 508 de locomotive, pentru un preț total de aproximativ 165 de milioane de euro.**

Termenul limită de depunere a ofertelor este 14 iulie, ora 12. Așadar, vorbim de 7 (șapte) zile în care cineva suficient de curajos trebuie să pună la bătaie 165 de milioane de euro pentru a cumpăra peste 7600 de active împrăștiate în toată țara, adică imposibil de verificat din punct de vedere al existenței fizice și al stării de uzură.

Având în vedere uichendul (deja trecut) și formalitățile de depunere – dosar, semnături multiple, garanție de participare, extrase de la registrul comerțului referitoare la dreptul de semnătură, decizii ale board-ului sau chiar ale adunărilor generale pentru aprobarea participării la o afacere de asemenea anvergură – este evident că, de fapt, termenul real în care potențialul cumpărător trebuie să se decidă dacă întră sau nu în această afacere

este de 4 (patru) zile. În acest interval de timp, trebuie făcută și procedura de due diligence, adică, analiza detaliată a tot ceea ce este de cumpărat, precum și a ipotecilor, a sechestrelor, a asigurărilor casco, a asigurării potențialelor încărcături aflate în curs de transport pe calea ferată etc.

Altfel, se aplică principiul caveat emptor („cumpărătorul să deschidă ochii, pentru a nu deschide punga”). Deci, nu e vorba de o licitație, ci de o înțelegere a părților și de o vânzare a activelor „așa cum sunt, acolo unde sunt”. Ca la talcioc ...

Bonus: pentru a putea viziona activele, potențialul cumpărător trebuie să depună o adresă scrisă la sediul CFR Marfă, de unde i se va răspunde când s-o putea.

Toate aceste active par a fi sub sechestru pus în favoarea ANAF, de unde concluzia că și ANAF a fost de acord cu această vânzare foarte interesantă.

Rezonabil și decent, concluzia la care se poate ajunge este că fie această procedură de vânzare este făcută pentru a eșua la primele 10-15 ședințe de „negociere” a părților, pentru ca prețul de adjudecare să ajungă la valori derizorii, deci ușor de asumat, fie vânzarea este pregătită pentru cineva anume. Poate chiar pentru vreo societate constituită special de stat pentru a prelua activele respective și, implicit, afacerea CFR Marfă.

Reamintesc că societatea CFR Marfă este în procedura de concordat preventiv de mai mult de 3 ani și că tocmai ce a beneficiat de o lege cu dedicație (și contrară Constituției) care i-a permis prelungirea acestui termen maximal de 3 ani cu încă 2 ani. CFR Marfă este obligată, prin decizie a Comisiei Europene, să restituie un ajutor de stat de cca 500 de milioane de euro, iar legea spune că acest ajutor de stat trebuie recuperat chiar dacă beneficiarul ar intra în faliment. Din această perspectivă, vânzarea de care se vorbește mai sus este, foarte probabil, o metodă de inducere în eroare a Comisiei Europene, de genul “Mircea, fă-te că lucrezi”.

Reamintesc, de asemenea, că atunci când Comisia Europeană a emis decizie de ajutor de stat în cazul Oltchim, am ales calea grea, a contestației la Tribunalul Uniunii Europene de la Luxemburg și, după aproape doi ani de așteptare, am câștigat, anulând această decizie, în valoare de nu mai puțin de 1,53 miliarde lei (cca 300 de milioane de euro). Eu am ales calea grea și fără compromisuri, dar total concurențială, fără favoritisme și fără șopârle.

Dacă încă vrem economie de piață în România, trebuie să o facem funcțională și concurențială. Altfel, ne putem trezi înapoi, în trecut, în perioada comunistă sau, înapoi, în viitor, în plin model chinezesc de „capitalism”.

**Sursa:** <https://www.cotidianul.ro/>