

Decizia CE trânteste concordatul CFR Marfă și duce la falimentul companiei de stat

24 februarie 2020

Oficialii CFR Marfă se cramponează de speranța că mai au timp să salveze CFR Marfă, companie care trebuie să recupereze statului peste 500 de milioane de euro ajutor de stat. Deși decizia CE a fost anunțată public luni, ei spun că, în mod oficial, nu au luat la cunoștință. Abordarea este contrazisă de specialiștii în insolvență.



Ministrul Transporturilor alături de vicepreședintele executiv al CE, Margrethe Vestager

Concordatul ale cărui planuri de redresare au fost depuse vineri la Tribunalul București de către CIRT, fosta Casă de Insolvență Transilvania, poate salva încă CFR Marfă, companie care trebuie să returneze statului în șase luni 570 de milioane de euro, speră Traian Preoteasa directorul general al companiei CFR Marfă.

În 2013 în vederea privatizării CFR Marfă a beneficiat de o schemă de scutire de datorii și de conversie a acestora în acțiuni, schemă socotită acum de Comisia Europeană drept ajutor de stat. În urma unor dispute între premierul de atunci Victor Ponta și președintele Traian Băsescu, dar și a proastei organizări a procedurii, privatizarea a eșuat. A fost anul în care fratele Ministerului Transporturilor erau la PNL, anume miniștrii al Transporturilor Relu Fenechiu și Ramona Mănescu, cu o scurtă perioadă, Victor Ponta interimar.

Revenind, argumentația lui Traian Preoteasa este simplă. Decizia a fost pronunțată, însă nu a ajuns la Ministerul Transporturilor. Circuitul ar fi următorul: „se duce la Consiliul Concurenței, apoi merge la ANAF unde se fac calculații. Eu sper să scot concordatul în perioada aceasta de 15-20 de zile, termenul la mine este când ajunge în companie, când intră în contabilitatea mea, după ce mi-o dă Ministerul Transporturilor mai avem o marjă”, mai afirmă el.

Practic el speră ca decizia să îi parvină de abia după ce Tribunalul București aprobă planurilor de concordat depuse de CIRT vineri. Aceasta ar dura cam 2-3 săptămâni.

Profesorul Gheorghe Piperea, unul dintre autorii legislației insolvenței din România, spune că decizia înseamnă falimentul companiei. „Nu au cum să evite chestiunea asta. Decizia asta e executorie imediat după ce este pronunțată, iar publicarea în JO durează

câteva zile. Comisia Europeană nu face anunțuri fără să aibă certitudini”, spune el. Legea 20 / 2015 la art 41.2 spune că odată pronunțat ajutorul de stat judecătorul sindic trebuie să facă demersurile de recuperare a acestuia chiar dacă se va determina falimentul, spune Piperea

„În cazurile în care s-a dispus recuperarea unui ajutor de stat/de minimis, iar beneficiarul ajutorului se află în procedură de insolvență, instanța națională ce derulează respectiva procedură de insolvență va accepta să înscrie creanța privitoare la restituirea ajutorului în cauză în tabelul creanțelor și va asigura recuperarea imediată a ajutorului de stat/de minimis, chiar dacă acest lucru presupune încetarea activității întreprinderii”, spune exact articolul menționat de el.

Prevederea, una dură, are ca autor chiar Consiliul Concurenței, care, la momentul elaborării legislației, s-a gândit nu atât la salvarea locurilor de muncă sau a companiei cât la recupertarea ajutorului de stat. „Este o chestie care nu sună așa în Directivele UE, ci așa a vrut să sune cel care a redactat textul, adică Consiliul Concurenței. În loc să fie prioritate salvarea locurilor de muncă, e prioritară salvarea ajutorului de stat. Nu are importanță că o să intre în faliment CFR Marfă și CFR SA, important e ajutorul de stat”, explică ironic Piperea.

Vineri oficiali ai Consiliului Concurenței își exprimau îndoiala că Bruxellesul se va pronunța asupra dosarului până în luna martie, fapt care arată că și aceștia au fost luați prin surprindere.

„Judecătorul sindic va fi obligat să asigure recuperarea ajutorului de stat, deci concordatul va fi infirmat, cu consecința intrării în faliment”, afirmă el. Piperea acuză neprofesionalismul celor care s-au ocupat de situația CFR Marfă și spune că dacă s-ar fi ales calea insolvenței lucrurile erau complet diferite.

Soluția Oltchim. E posibilă?

Intrarea CFR Marfă în faliment este o veste proastă inclusiv pentru CFR SA. Gestionarul infrastructurii de transport încasează anual peste 100 de milioane lei de la CFR Marfă, respectiv aproximativ a cincea parte din veniturilor obținute din TUI sau adiacente serviciilor TUI.

Într-o discuție anterioară Piperea menționa o variantă de salvare a CFR Marfă în caz de faliment. „Mai rămâne o singură soluție, o singură posibilitate, pentru cei înțelepți care mai au o urmă de inteligență emoțională. Chiar și în faliment se poate un transfer de întreprindere și trebuie făcut pe trei motive. Nu poți fi atât de iresponsabil încât să pui în pericol zeci de mii de locuri de muncă și trebuie să fii extrem de iresponsabil căci toate autorizațiile, avizele vor fi neutralizate”, afirmă el. Transferul ar putea fi similat cu cel de la RADET, intrată în faliment și cu activele trecute pe noua companie municipală Termoenergetica.

Pentru aceasta însă CFR Marfă trebuie să intre mai întâi în faliment. Problema este faptul că intrată în faliment pierde toate licențele și autorizațiile de transport, iar obținerea altora noi e proces de durată.

CFR SA, trasă în spirala pierderilor

Trebuie luat în calcul faptul că în caz de faliment recuperarea ajutorului de stat este prioritară. Deci după ce achită statului cei 570 milioane euro, ajutor de stat, CFR Marfă, dacă mai are de unde, trebuie să achite CFR SA peste 500 milioane de lei reprezentând servicii neplătite către CFR SA.

Situația se anunță mai rea decât o prezenta ministrul Transporturilor, Lucian Bode, în decembrie. El spunea că până în februarie 2020 companiei CFR Marfă nu i se va cere oficial să achite datoria de 363 de milioane de euro, potrivit declarațiilor făcute de el la B1 TV.

După cum se vede datoriile sunt cu 200 de milioane euro mai mari. Diferența o reprezintă contribuții sociale neachitate de CFR Marfă dar și TUI neplătit la CFR SA, potrivit detalierii datoriei din comunicatul de presă de luni al Comisiei Europene.

„Majorarea capitalului social a companiei cu datoriile pe care compania le avea, 363 de milioane de euro, privatizarea a eșuat. Am rostogolit guvern după guvern, din 2014 și până în prezent, această situație, iar acum suntem puși în fața unei decizii a Comisiei Europene de a recupera acești bani. Sigur că, la un moment dat, unele voci anunțau, chiar din România, că decizia este luată, redactată și urmează să fie transmisă. Eu nu am fost de acord cu această abordare”, a explicat Lucian Bode, în emisiunea „Dosar de politician”.

„Rostogolirea” situației, menționată de ministru, este însă doar o figură de stil. În realitate, după eșuarea privatizării în 2013, problema CFR Marfă a fost pur și simplu ignorată ca și cum România ar fi avut tot timpul din lume. În anii scurși, niciun ministru nu a adoptat un plan de măsuri menit să restabilească cota de piață a CFR Marfă, să readucă compania pe profit și să plătească eșalonat datoriile. Inevitabil, ceasul al doisprezecelea a venit iar România va rămâne cel mai probabil fără operatorul național. Compania nu a fost nici măcar băgată în insolvență pentru a fi protejată.

Există și o parte miloasă a Comisiei Europene. Ca urmare a faptului că piața transporturilor feroviare de marfă este una „sensibilă”, CFR Marfă va trebui să restituie ajutorul în șase luni, nu în patru luni, cum cere Comisia Europeană de obicei, spun oficialii Bruxellesului.

Sursa: Club Feroviar

