

Comisia Europeană dispune deconectarea CFR Marfă de la aparate

24 noiembrie 2020

Comisia Europeană a respins cererile României în dosarul de ajutor de stat acordat ilegal CFR Marfă, atât cererea privind la alegerea altei modalități de returnare a ajutorului decât lichiditățile, cât și cererea privind prelungirea termenului dat de CE pentru recuperarea acestuia. O scrisoare în acest sens a fost primită luna trecută de către România și a fost ținută de către ministrul Transporturilor, Lucian Bode, departe de ochii presei.



Informațiile apar într-o scrisoare primită luna trecută de către oficialii români. Comisia Europeană a respins unul câte unul fiecare cap de cerere al părții române. Multe dintre propunerile avansate de Români arată că de fapt Ministerul Transporturilor nu a înțeles nimic. Practic prin planul de concordat s-a avansat Comisiei Europene o altă schemă de compensare a datoriilor și de plată în natură a acestora, după ce în urmă cu șapte ani, cu ocazia privatizării CFR Marfă, o schemă similară, bazată tot pe compensări a adus în dificultate compania. Statul român a făcut unul dintre puținele lucruri care le știa, plimbări ale datoriilor între companiile sale și acordarea calității de acționar unor companii creditoare.

Ori Comisia Europeană s-a cam săturat de astfel de artificii din partea României. În naivitatea lor oficialii Ministerului Transporturilor chiar au crezut că vor reuși.

Schema Ministerului Transporturilor: aceeași Mărie cu altă pălărie

Autoritățile române au argumentat că procedura concordatului preventiv va permite recuperarea ajutorului ilegal și incompatibil mai repede decât procedura insolvenței: în timp ce cea de-a doua ar putea dura între șapte și zece ani și nu garantează recuperarea integrală a ajutorului, prima ar putea realiza recuperarea integrală a ajutorului în termen de șase luni și ar minimiza costurile.

În sprijinul argumentelor lor, autoritățile române au pretins că Statele Membre trebuie să aleagă cea mai eficientă cale de a recupera ajutorul conform principiului eficienței.

Scrisoarea este disponibilă aici.

CFR Marfă ar plăti înapoi ajutorul prin transferarea către furnizorii ajutorului constatați de decizie, respectiv ANAF și CFR Infrastructura, active echivalând întreaga sumă de recuperat. Răspunsul **Comisiei a fost tranșant: nu ne interesează maximizarea profitului de către un stat membru ci respectarea legii.**

Cum a gândit Ministerul Transporturilor înființarea unui CFR Marfă mascat?

Primul pas: Constituirea unei noi companii ("NewCo.")

Al doilea pas: obligarea CFR Marfă să ramburseze întreaga valoare de recuperat prin transferarea activelor către furnizorii ajutorului;

Al treilea pas: transferarea de către furnizorii ajutorului a acelor active către NewCo. în schimbul capitalului social;

Al patrulea pas: derularea de către NewCo. a activității sale de transport feroviar de marfă potrivit unui plan îmbunătățit de afaceri și asigurând operarea serviciului strategic prestat anterior de CFR Marfa.

Răspunsul Comisiei: Recuperarea e posibilă doar în anumite condiții. Dvs. nu le îndepliniți

Recuperarea în natură nu este posibilă decât în anumite condiții:

- Aceste moduri alternative de recuperare sunt capabile să fie identificate ca atare de Comisie și alte părți interesate;
- Recuperarea în natură are un efect echivalent unei plăți cu lichidități;
- Valoarea activelor este stabilită de o manieră obiectivă care să permită Comisiei să conchidă că valoarea este echivalentă valorii de recuperat, inclusiv dobânda de recuperare adecvată;
- Recuperarea în natură este permisă de legislația națională;
- Activele beneficiarului nu sunt utilizate pentru a derula activități economice pentru o anumită perioadă de timp după decizie.

Serviciile Comisiei observă că modurile alternative de recuperare propuse nu îndeplinesc mai multe dintre condițiile susmenționate. În primul rând, modul descris mai sus prin care autoritățile române intenționează să recupereze ajutorul nu reprezintă un instrument adecvat pentru restabilirea condițiilor de pe piață care au fost distorsionate de măsura de ajutor ilegal și incompatibil. Deși România a argumentat că planul propus restabilește condițiile anterioare de pe piață prin calcularea și efectuarea plății datorii neplătite descrise în decizie, serviciile Comisiei remarcă faptul că acest plan nu elimină de pe piață avantajul conferit de ajutor. **Acest avantaj i-a permis CFR Marfă să rămână pe piață și să opereze în condiții financiare mai bune decât acelea ale concurenților săi. Planul propus ar conduce doar la un transfer al acestui avantaj către NewCo., care ar continua să deruleze activitățile CFR Marfă cu activele CFR Marfă. Serviciile Comisiei sunt de părere că NewCo. are în vedere ar fi CFR Marfă în toate privințele, cu excepția denumirii, dar cu o situație financiară mai bună.**

În al doilea rând, ca urmare a celui de mai sus, modul alternativ propus de recuperare nu poate fi identificat ca atare, nici de către Comisie nici de către alte părți interesate.

Implementarea planului propus nu ar conduce la eliminarea avantajului de pe piață și, astfel, nu ar conduce la recuperarea ajutorului ilegal și incompatibil. **În al treilea rând, în baza planului preconizat de autoritățile române, activele CFR Marfă ar continua să fie utilizate de NewCo. pentru a desfășura aceleași activități economice pe care le-a desfășurat CFR Marfă. Acest deznodământ nu conduce la înlăturarea avantajului și la restaurarea condițiilor de pe piață care au fost distorsionate de ajutor.**

Serviciile Comisiei remarcă de asemenea că rolul strategic al CFR Marfă menționat de România a fost deja luat în calcul în procedura care a condus la adoptarea deciziei. Dacă beneficiarul este incapabil să ramburseze ajutorul sau să ia alte măsuri care să conducă

la recuperare, respectivul beneficiar trebuie să iasă de pe piața internă prin încetarea definitivă a activităților sale după dizolvarea și lichidarea sa.

Referitor la argumentul autorităților române cu privire la eficacitatea modurilor alternative propuse de recuperare, serviciile Comisiei subliniază că **scopul recuperării nu este să maximizeze profitul Statelor Membre care ar rezulta din recuperare, ci să restaureze situația care a existat pe piața internă înainte de acordarea ajutorului.**

După cum s-a menționat deja, serviciile Comisiei consideră că planul propus de recuperare nu este un instrument adecvat de înlăturare a distorsiunii cauzate de ajutor.

Covidul duce CFR Marfă spre faliment

Acesta a fost un alt argument invocat de partea română cum că din cauza pandemiei procedurile de recuperare merg încet iar programul personalului implicat în recuperare a fost afectat.

Autoritățile române au clarificat că măsurile de distanțare socială au întrerupt funcționarea normală a Ministerului Finanțelor Publice din România și a ANAF. În ceea ce privește CFR Infrastructura, dificultățile sale au rezultat din adoptarea tele-muncii pentru o parte a angajaților săi, program redus de lucru de la cinci la patru zile pe săptămână și impunerea de măsuri de protecție pentru angajați, care au avut un impact negativ asupra eficienței operaționale. În al treilea rând, cererea a specificat că Ministerul Finanțelor Publice se concentrează în prezent pe salvarea economiei României și evitarea colapsului financiar în contextul epidemiei de COVID-19.

Comisia spune pe scurt că dispozițiile legale interne nu pot constitui argumente pentru nerespectarea legislației Uniunii Europene. Mai mult instituții gen ANAF, CFR SA au făcut pași legali pentru recuperarea unor datorii în perioada pandemiei deci s-a putut acționa în sensul restabilirii erințelor legale.

„Serviciile Comisiei subliniază că Statele Membre nu pot pleda prevederi din dispozițiile lor legale interne pentru a justifica nerespectarea obligațiilor rezultând din legislația Uniunii Europene. Din moment ce Comisia a concluzionat în decizia sa că ajutorul este incompatibil cu piața internă și a dispus recuperarea sa, România este obligată să anuleze ajutorul și să îl recupereze în termenul de timp specificat de Comisie. Prin urmare, România nu-și poate justifica neexecutarea deciziei prin apelul la adoptarea măsurilor fiscale discutate.

În plus, serviciile Comisiei ar dori să remarce că nici cererea României (...), nici clarificările sale ulterioare nu au înlăturat dubiile Comisiei dacă măsurile fiscale invocate

chiar împiedică România să implementeze decizia. Serviciile Comisiei au observat că, din martie 2020, ANAF a realizat multe acțiuni referitoare la creanțele sale din partea CFR Marfă, în ciuda măsurilor fiscale discutate.⁹ Acestea au remarcat, de asemenea, că CFR Marfă a contestat în instanță, la tribunal în plan național, unele măsuri ale ANAF”.

Mai mult câteva acte normative adoptate în perioada de debut a pandemiei, destinate protecției companiilor afectate de criză, au exclus de la protecția împotriva executării silite cazurile de ajutoare ilegale de stat, explică CE.

„Serviciile Comisiei observă, totuși, că Ordonanța de Urgență 99/2020 adoptată pe 25 iunie 2020 exclude din obiectul Articolului VII(3) din Ordonanța de Urgență 29/2020 și din Articolul XII(4) din Ordonanța de Urgență 48/2020 ajutorul de stat a cărui recuperare a fost dispusă printr-o decizie a Comisiei. Conform amendamentelor, **măsurile adoptate în acele Articole, indiferent dacă se referă la ordonanțe de poprire sau ordonanțe de plată, nu se aplică recuperării ajutorului.** Prin urmare, autoritățile române nu au înlăturat dubiile serviciilor Comisiei dacă măsurile fiscale discutate împiedică cu adevărat recuperarea ajutorului”.

Comisia nu este de acord cu prelungirea termenelor acordate României în condițiile în care soluțiile avansate de noi nu ajută la îndreptarea situației. De ce să acceptăm prelungirea termenelor când soluția propusă este inacceptabilă, sugerează CE.

„Referitor la soluțiile propuse, serviciile Comisiei consideră că acestea nu sunt potrivite pentru a depăși dificultățile invocate. În primul rând, propunerea de prelungire a termenului limită de recuperare până când OMS declară sfârșitul pandemiei de COVID-19 nu este direct legată de dificultățile specifice cu care se confruntă România în implementarea deciziei. În al doilea rând și după cum s-a explicat în detaliu în Secțiunea A de mai sus, propunerea autorităților române de a prelungi termenul limită de recuperare până la încheierea unei perioade de șase luni după data aprobării de către Comisie a mijloacelor alternative propuse de recuperare nu conduce la implementarea eficace a deciziei. Aceasta se datorează faptului că mijloacele alternative propuse de recuperare nu restaurează condițiile de pe piață care au fost distorsionate de ajutor. În al treilea rând, în absența unor motive valabile de prelungire a termenului limită de recuperare (cererea nr. 3) și de a accepta mijloace alternative de recuperare (cererea nr. 4), cererea de suspendare a termenelor limită pentru implementarea deciziei (cererea nr. 1) nu contribuie de una singură la a rezolva dificultățile invocate în demersul de implementare a deciziei. Prin urmare, serviciile Comisiei nu consideră că există vreun motiv valabil pentru a propune Comisiei prelungirea termenului limită de executare a deciziei de recuperare.”

Comisia Europeană are sfaturi și pentru judecători

CE consideră că partea română, instanțele de judecată ar trebui să uite de concordatul aprobat de judecători.

„Serviciile Comisiei consideră că autoritățile române trebuie să lase neaplicate procedurile în curs ale concordatului preventiv deoarece acestea nu conduc la implementarea la timp a deciziei și împiedică ieșirea CFR Marfă de pe piața internă.

În mod similar, instanțele naționale nu ar trebui să continue să urmeze proceduri de restructurare dacă acestea nu conduc la implementarea la timp a deciziei. Prin urmare, Tribunalul București nu ar trebui să continue procedura de concordat preventiv în curs din moment ce aceasta împiedică o implementare imediată a deciziei. Serviciile Comisiei remarcă de asemenea că, în situația în care se propune creditorilor un plan care prevede continuarea activității beneficiarului ajutorului, autoritățile Statului Membru în cauză pot sprijini acest plan numai dacă asigură recuperarea sumei integrale în termenul de timp aferent recuperării. În sensul celor de mai sus, ANAF și CFR Infrastructură ar trebui să se rețină, în calitatea lor de furnizori ai ajutorului, de la sprijinirea unui concordat preventiv cu creditorii care nu conduce la o recuperare eficientă și la timp a deciziei”, spune documentul.

Pierderile CFR Marfă, bombă pe piața feroviară

Decizia CE este una de natură a intrista iubitorii pieței feroviare. CFR Marfă a fost ani de zile în top zece transportatori de marfă europeni, mai ales până în 1990. Tendința firească este de a infiera deciziile dure ale Comisiei Europene. Nu trebuie să uităm însă că timp de 30 de ani după 1990 clasa politică a avut suficient timp pentru a aduce compania pe linia de plutire și nimeni nu a făcut aceasta. Cu alte cuvinte, noi românii ne-am făcut-o cu mâna noastră. Tot adevărat este și faptul că nimeni nu ne-a împiedicat să nu privatizăm până acum CFR Marfă dacă am ajuns la concluzia că sectorul public nu o poate salva.

La șapte ani de la privatizarea ratată din 2013 nu ne este clar cine au fost vinovații. Privatizarea a stat în mâinile lui Viorel Victor Ponta (premier și ministru interimar al Transporturilor), Relu Fenechiu și Ramona Mănescu (miniștri ai Transporturilor, ambii PNL), Bogdan Chirițoiu (președintele Consiliului Concurenței), Traian Băsescu (președinte al României și șef al CSAT (datoria CFR Marfă a ajuns la acel moment subiect de ceartă politică și amenințări cu DNA între Traiana Băsescu și Victor Ponta în sesiunile CSAT).

Surse din industria feroviară explică pe larg impactul negativ al companiei pe o piață concurențială. „Beneficiarul acestor sume (ajutorul de stat cerut acum de către CE) este

statul român. Inacțiunea statului român a făcut ca în ultimii zece ani să nu primească nicio taxă, niciun impozit de la companie căci aceasta a fost pe pierdere în ultimii zece ani. Pe partea de concurență faptul că a primit ajutor incompatibil și nu și-a plătit datoriile i-a permis să practice prețuri de dumping care au afectat toată concurența. Prima victimă a fost statul lipsit de un miliard de lei, mai precis CFR SA care astfel a fost lipsit de sumele necesare de investiții și reparații în infrastructură. Aceasta a dus la prăbușirea stării tehnice a infrastructurii și a industriei de profil”, explică specialistul.

Și nu în ultimul rând poate o altă cauză a fost părăsirea companiei pe mâna amatorilor. Mai multe voci din domeniu au pledat încă de la începutul acestui an pentru aducerea CFR Marfă în insolvență și nu în concordat. **Aceasta deoarece insolvența protejează o companie inclusiv în fața cererilor ajutorului de stat, concordatul nu.**

Profesorul de drept Gheorghe Piperea trăgea la începutul anului un semnal de alarmă. „Cu această decizie, cei implicați și-au dat foc la valiză și, în plus, au aruncat pe fereastră mai mult de un miliard de euro, precum și câteva zeci de mii de locuri de muncă”, spunea el. Compania are aproape 6.000 de angajați cărora li se adaugă alte mii în industria orizontală – reparații material rulant, transporturi multimodale, case de expediții etc.

Concordatul cerut nu poate fi acceptat legal căci CFR Marfă are datorii publice ce fac obligatorie obținerea acordului DG Competition. Aceasta deoarece măsurile de redresare ajung să conțină ștergeri ale datoriilor.

„CFR Marfă nu numai că are datorii de peste un miliard de lei la CFR Infrastructură (compania care deține în concesiune căile ferate), pentru neplata taxei de acces, dar are deja de recuperat un alt ajutor de stat, considerat ilegal acordat, venind din perioadă anterioară. Suma depășește 400 de milioane de euro”, spunea Piperea.

„Toate acestea puteau fi evitate, cu condiția ca treburile publice să nu fi fost încredințate unor asemenea nătărăi care s-au perindat pe la transporturi în ultimii ani”, spunea Piperea într-o postare pe Facebook

Cât privește pe actualul ministru al Transporturilor, Lucian Bode, acesta a băgat gunoiul sub preș. În vara acestui an el lăuda compania fără a explica public gravele probleme. “CFR Marfă trebuie să restituie ajutorul de stat acordat ilegal la privatizare de Guvernul Ponta. Însă acum au ajuns să fie cei mai buni platnici către CFR SA. Își plătesc TUI la zi, au mai rămas datoriile istorice”, spunea ministrul.



Ministrul Bode și-a făcut imagine din întâlnirea oficialilor pentru Concurență ai CE

La mijlocul lunii decembrie 2019, după un tur făcut la Bruxelles în cursul căruia s-a întâlnit cu patru comisari europeni, el a declarat că soarta CFR Marfă nu este pecetluită și că operatorul național de transport feroviar de marfă poate fi salvat.

Concret, Lucian Bode a primit asigurări de la Bruxelles că va avea un răgaz cel puțin până în februarie 2020 în ceea ce privește salvarea CFR Marfă și nu i se va cere oficial până la acea dată să achite datoria de 363 milioane de euro. „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”.

Cât privește pe Traian Preoteasa, directorul general al CFR Marfă care a condus concordatul el prezenta ideea ca o noutate în România, o invenție a lui. La începutul anului el susținea că astfel a încercat să prevină insolvența și că, prin această procedură, niciun creditor nu va mai putea să pună poprire pe conturile societății. ”Atunci când instanța va aproba planul de concordat, se vor ridica toate executările silite existente în momentul de față. În plus, voi putea participa la orice licitație. Planul de concordat este însoțit de un plan de restructurare, iar avantajul față de insolvență este că toată activitatea o vom conduce tot noi, nu vine un administrator judiciar să ne spună ce să facem”, preciza el.

Sursa: Club Feroviar