

Modalitate alternativă de salvare a CFR Marfă

2 Septembrie 2022



Operatorul național de transport feroviar de marfă, CFR Marfă, are de returnat statului un ajutor de stat incompatibil de 570 de milioane de euro, sumă care e greu de crezut că va putea fi returnată vreodată de companie din rezultatele sale. Voci din piața transporturilor feroviare afirmă că ar putea exista totuși metode alternative de soluționare a situației. Care sunt acestea? Ar putea fi viabile metodele?

Una dintre alternativele sugerate ar fi plata unor sume egale cu cele care trebuie returnate statului operatorilor privați de transport feroviar de marfă ce au fost păgubiți prin acordarea unui ajutor ilegal companiei de stat.

Practic, ar putea fi vorba de acordarea unor vacanțe fiscale, după cum statul a propus în cazul unor afaceri care au avut de suferit în pandemie. Doar una dintre companiile mari pe piața transporturilor feroviare a achitat statului în ultimii cinci ani impozite pe profit de zeci de milioane de lei. Coroborat cu alte obligații, precum TVA sau contribuții sociale, în câțiva ani sectorul ar putea beneficia de facilități însumate egale cu ajutorul încasat de CFR Marfă, în mod ilegal. În plus, avantajele primite de operatorii privați ar fi mai mari. Una este să beneficiezi imediat de facilități fiscale importante, alta este să aștepți ieșirea

CFR Marfă de pe piață (fapt care s-ar întâmpla dacă operatorului național i s-ar impune să plătească rapid o jumătate de miliard de euro).

Stă în picioare propunerea?

Vasile Șeclăman, fost director al Direcției de Supraveghere Feroviară din cadrul Consiliului Concurenței și actual președinte al Organizației Patronatelor a Societăților Private Feroviare din România (OPSFPR) nu crede însă că schema ar funcționa. De vină ar fi nu atât un așa-zis montaj financiar, cât cadrul legislativ european.

„Problema este că nu prevede legea așa ceva, aceasta prevede că dacă ajutorul e declarat ilegal, acesta se recuperează, plus dobânzile. A doua chestiune este că cea mai mare datorie la buget pe 2021 la societățile statului o are CFR Marfă, un miliard șapte sute de milioane. Ei distrug calea ferată total, ei nu plătesc nici curent, nici TUI, căci altfel nu au de unde să aibă atâtea datorii. Dacă ei nu își plătesc și sunt iertați, statul nu face altceva decât să îi țină să își facă unul sau altul dintre ei afacerile. Ei zic nu am făcut-o eu, dar ei au câștigat bani de pe urma lor”, spune Șeclăman.

O modificare a legii nu ar fi posibilă, căci e vorba de cadrul legal european, nu de cel național, mai explică el.

Compania lichidată, odată terminat războiul din Ucraina

În picioare sau nu, schema propusă de experți este cea în care statul este obligat să caute soluții în dosarul CFR Marfă. Din cauza războiului din Ucraina, compania de stat are un rol important dat de faptul că transportă echipamentele militare necesare sau pentru că ajută la exportul de cereale din țara vecină. Odată încheiat războiul din Ucraina, Comisia Europeană își va aduce aminte aproape sigur de ajutorul de stat și de faptul că Bucureștiul trenează cazul și că o duce cu preșul. Ca niciodată, Bruxelles-ul a închis ochii la indisciplina unui stat membru. Dacă ar fi fost respectate deciziile inițiale, CFR Marfă era acum praf și pulbere.

În urma insistențelor Ministerului Transporturilor la Bruxelles, returnarea ajutorului de stat ilegal încasat de CFR Marfă a fost amânată cu un an.

În iunie, Comisia Europeană a cedat într-un final insistențelor României de amânare a momentului până la care societatea de stat CFR Marfă trebuie să își plătească datoriile, potrivit informațiilor obținute de Club Feroviar la acel moment. Comisia a fost de acord cu un răgaz de un an pentru plata ajutorului de stat primit ilegal de către CFR Marfă, subiect care trenează de câțiva ani fără a-și găsi rezolvarea.

Argumentele prin care România ar fi convins Comisia Europeană țin de situația din regiune, de rolul jucat de CFR Marfă în transportul de mărfuri și echipament de război.

În februarie 2022, președintele Consiliului Concurenței anunța că concordatul CFR Marfă expiră și spunea că e optimist privind aprobarea planului de restructurare de către Comisia Europeană. Nu este însă clar dacă un an va fi suficient pentru aplicarea planului și plata datoriilor.

Întrebat dacă se poate spune despre CFR Marfă că este la o semnătură de faliment, președintele Consiliului Concurenței a negat: „Nu, nu cred că intră nimeni în niciun fel de faliment. Nu zic că aceste companii din transporturi merg ele grozav, dar nu moare nimeni anul acesta”, spunea în februarie Bogdan Chirițoiu, președinte al Consiliului Concurenței.

„Eu sper că până la anul o să avem aprobate planurile de restructurare și la CFR Marfă (...), acestea trei sunt în discuții la Comisia Europeană, eu zic că le vom rezolva în acest an. Suntem fericiți că la Complexul Energetic Oltenia a aprobat Comisia Europeană planul de restructurare. Este un mare succes, adică ne lasă să mai cheltuim două miliarde și ceva de euro pentru re tehnologizare la Oltenia. Dacă am scos Oltenia, obținem aprobarea și pe CFR Marfă, și pe TAROM”, a adăugat oficialul.

Vasile Șeclăman: Chirițoiu nu se pricepe și vorbește prostii

Șef al Patronatului feroviar Vasile Șeclăman pune sub semnul îndoielii afirmațiile lui Chirițoiu, chestionând atât profesionalismul acestuia cât și cunoștințele sale economice sau ingineresti. O primă eroare făcută de Chirițoiu e comparația CFR Marfă – CE Oltenia. CFR Marfă activează pe o piață puternic concurențială cu 36 de competitori și de aceea nu poate fi ajutată de stat.

„Sunt 36 de concurenți la marfă și șase la călători. Orice student care termină științe economice îi poate explica că nu se poate compara o piață concurențială cu una în care funcționează un singur agent economic unde este monopol (CE Oltenia – n.red.). Declarația e total eronată și arată că nu are cunoștințe de ajutor de stat pentru că nu poți compara piața concurențială de transport feroviar de marfă cu activitatea CE Oltenia care are monopol în domeniul său”, spune el.

Statul trebuie să aibă comportament egal față de toți. „Nu poți să iei pe unul în brațe să îi dai ajutor iar pe ceilalți să îi omori. Toate entitățile trebuie privite ca agenți economici participanți în piață, indiferent de forma de proprietate, de stat sau privat. A-i aproba buget pe pierderi unui agent economic cu capital de stat este tot un fel de ajutor de stat. Dacă un agent economic privat ar funcționa pe pierderi, acesta ar da urgent faliment. Vorbește prostii (Chirițoiu – n.red.)”, spune Șeclăman.

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