

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

LEGE pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind reglementarea unor măsuri pentru stingerea unor obligații fiscale și bugetare ale Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă „C.F.R. Marfă” S.A.

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	Sectorul transportului feroviar se regăsește, la acest moment, pe un trend descendent comparativ cu cel rutier, în ciuda faptului că transportul feroviar are potențialul de a fi mai rapid, mai ieftin și mai ecologic. Lipsa investițiilor, coroborată cu nevoile unui transport eficient și optimizat, afectează în primul rând transportul feroviar de marfă, care are nevoie de o revitalizare urgentă care să îi permită să devină competitiv pe piața de transporturi feroviare, ținându-se seama de următoarele aspecte: a) obligația Guvernului de a recupera, cu celeritate, ajutorul de stat declarat nelegal prin <i>Decizia</i> (UE) 2021/69 a <i>Comisiei</i> din 24 februarie 2020 privind ajutorul de stat SA.43549 (2017/C) (ex2017/FC) (ex2016/NN) (ex2015/EO) pus în aplicare de România în favoarea CFR Marfă, notificată cu numărul C(2020) 1115, acordat Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă “C.F.R. Marfă” SA, denumit în continuare „operator de transport feroviar de marfă”, și faptul că nerecuperarea urgentă a ajutorului de stat poate conduce la costuri accesorii a căror valoare pot dubla suma declarată ca ajutor de stat. b) configurația transportului de marfă la nivel european în contextul geopolitic actual, se impune asigurarea unui climat economic favorabil pentru operatorii de transport feroviar de marfă. c) necesitatea creșterii spațiului de manevră în zonele transfrontaliere și necesitatea eliberării urgente a unor linii de cale ferată de materialul rulant aflat pe aceste linii, pentru care este necesară identificarea unor soluții de relocare. d) prin strategia de recuperare a ajutorului de stat de care a beneficiat operatorul feroviar de marfă, s-a propus Comisiei Europene un mijloc alternativ de stingere a creanței reprezentând ajutor de stat, bazat pe o procedură derogatorie față de prevederile Legii nr. 207/2015 privind Codul de Procedură Fiscală, care să permită și darea în plată a bunurilor mobile ale operatorului din sectorul transportului feroviar
--	--

1

de marfă (inclusiv titlurilor de participare), în vederea stingerii obligațiilor fiscale și bugetare ale acestui operator.

- e) în lipsa unui mecanism alternativ de rambursare a ajutorului de stat declarat nelegal de către operatorul de transport feroviar de marfă, reglementat prin legislația internă, riscul închiderii necontrolate a societății, ca urmare a demersurilor de executare silită a companiei, și a eliminării bruște a acesteia de pe piața de transport feroviar de marfă este iminent, afectând în mod direct industriile strategice și clienții deserviți de către companie.
- f) stingerea creanțelor fiscale și bugetare administrate de Ministerul Finanțelor, prin Agenția Națională de Administrare Fiscală, poate fi asigurată prin trecerea unor active în proprietatea publică sau privată a statului, evitându-se astfel acumularea de datorii și arierate față de bugetul de stat.
- g) implementarea strategiei de rambursare a ajutorului de stat a fost condiționată de obținerea următoarelor date: valoarea de evaluare, respectiv valoarea de piață și de lichidare, a activelor societății, analiza contractelor de transport feroviar de marfă sub aspectul profitabilității și analiza activității operaționale. Numai după definitivarea demersurilor de obținere a acestor informații, s-a putut alege cea mai eficientă variantă de implementare a Deciziei Comisei Europene. Astfel, s-a concluzionat că modalitatea prezentă aleasă, care include darea în plată a activelor, este singura care poate răspunde cerințelor Comisiei Europene, atât pentru recuperarea ajutorului de stat, cât și pentru restabilirea echilibrului concurențial.
- h) consecința neimplementării urgente a unei derogări de la art. 263 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală o reprezintă riscul recepționării unui refuz din partea Comisiei Europene cu privire la mecanismul de dare în plată propus pentru rambursarea ajutorului de stat acordat operatorului de transport feroviar de marfă, motivat de faptul că recuperarea în natură în forma propusă nu este permisă de legislația națională.

Prin intermediul Ordonanței de urgență nr. 130/2021 privind unele măsuri fiscal-bugetare, prorogarea unor termene, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, Legea nr. 241/2005 pentru prevenirea și combaterea evaziunii fiscale a fost modificată și completată după cum urmează:

"- Art. 6¹

(1) Constituie infracțiuni și se pedepsesc cu închisoare de la 1 an la 5 ani sau cu amendă reținerea și neplata, încasarea și neplata, în cel mult 60 de

	<i>zile de la termenul de scadență prevăzut de lege, a impozitelor și/sau contribuțiilor prevăzute în anexa la prezenta lege.</i> <i>(2) Prevederea de la alin. (1) intră în vigoare la data de 1 martie 2022."</i> Având în vedere că operatorul de transport feroviar de marfă va stinge impozitele și/sau contribuțiile prin operațiunea de dare în plată, se vor achita inclusiv creanțele prevăzute de art. 61 din Legea nr. 241/2005. Ținând cont de faptul că orice întârziere în adoptarea măsurilor prezentate poate periclita activitatea de transport feroviar de marfă și poate afecta decisiv industriile direct dependente de operatorul de transport feroviar de marfă, iar, în ceea ce privește punerea în aplicare a Deciziei C(2020) 1115 final a Comisiei Europene, crește riscul declanșării procedurii de infringement față de statul român de către Comisia Europeană. Având în vedere contextul actual geopolitic generat de conflictul militar din regiunea Mării Negre, când transportul de marfă pe calea ferată a preluat o parte din transportul de pe căile navigabile. Ținând cont că aceste aspecte vizează interesul general public și constituie situații de urgență și extraordinare, a căror reglementare nu poate fi amânată, în vederea evitării unei grave atingeri aduse interesului public,
2. Schimbări preconizate	1. Se reglementează o derogare de la regula prevăzută la art. 263 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, în ceea ce privește datoriile SNTFM CFR MARFĂ, sub trei aspecte: a) operațiunea de trecere de active în proprietatea statului va putea stinge și creanțele fiscale cu reținere la sursă și accesoriile aferente acestora; b) operațiunea de trecere de active în proprietatea statului va putea stinge și creanțele bugetare ale SNTFM CFR MARFĂ, pe lângă cele fiscale, reglementate în prezent; c) operațiunea de trecere de active în proprietatea statului va putea implica și transferul de bunuri mobile (inclusiv titlurile de participare) ale SNTFM CFR MARFĂ, pe lângă cele imobile, reglementate în prezent. 2. Se reglementează o procedură accelerată de trecere în proprietatea statului a bunurilor mobile și imobile ale SNTFM CFR MARFĂ în vederea stingerii creanțelor fiscale și bugetare.
3. Alte informații	În România, transportul feroviar are o istorie de peste 150 ani, reprezentând până nu demult principalul mijloc de transport intern al mărfurilor. Treptat, a fost dezvoltată și infrastructura feroviară, funcționând la acest moment o rețea complexă de cale ferată compusă din 8 depouri, 11 remize, 11 puncte de alimentare și echipare și 8 puncte de îndrumare și instruire, care acoperă întregul teritoriu al țării. Cu toate acestea, ca urmare a tehnologizării puternice din ultimii 30 ani și a proliferării transportului rutier, volumul de transport pe șine a scăzut

considerabil, operatorii de transport feroviar de marfă și-au pierdut treptat din cota de piață, iar transportul rutier al mărfurilor a acaparat piața.

Aderarea României la Uniunea Europeană a fost unul dintre factorii care au influențat acest fenomen. Ca o consecință directă a implementării liberei circulații a mărfurilor între statele membre, transportul rutier de marfă a prins un avânt considerabil datorat adaptabilității la noile cerințe ale pieței, cărora sectorul de transport feroviar nu era pregătit să le facă față.

La nivelul Europei, între 2004 și 2010, volumul de marfă transportat pe cale rutieră a fost de aproximativ 5 ori mai mare decât volumul înregistrat de transportul feroviar. Comparativ cu transportul pe cale ferată și cel pe căi navigabile, transportul rutier de marfă a atins în 2009 o pondere de 77,5%, în timp ce transportul feroviar de marfă a atins un procent de 16,5%¹.

În cazul țărilor est-europene, printre care și România, transportul feroviar de marfă a fost mult intensificat față de țările din vest, înregistrând în tot acest timp valori peste media europeană și doar o ușoară tendință de scădere. Acest lucru se datorează în special expunerii geografice care favorizează operațiunile de import și export de marfă, un procent aproximativ de 70% din bunurile transportate pe calea ferată în Europa de Est fiind doar în tranzit, destinate importului sau exportului.

Cu toate acestea, în România ultimilor ani, scăderea volumului de transport feroviar a fost simțitoare. Conform unui raport publicat de Consiliul Concurenței în anul 2017 - *Romanian Competition Council to publish rail market report in 2017* – transportul feroviar de marfă a reprezentat în anul 2016 un procent infim de 17,8% din piața transportului de marfă din România, în scădere față de procentul înregistrat în anul 2007 – 18,9% sau anul 2013 – 21,9%.

Problema care s-a pus la nivelul Uniunii Europene a fost distribuția inegală a traficului ca urmare a dezechilibrului tot mai mare între volumul transportului rutier și cel feroviar, în urma căreia ar rezulta creșteri ale aglomerației, în special pe coridoarele trans-europene și în orașe.

În acest sens, prin Cartea Albă a Transporturilor – “Politica de transport europeană în anul 2010: e momentul deciziei”, adoptată de către Comisia Europeană în anul 2001, au fost subliniate trei posibile abordări în vederea diminuării acestui dezechilibru major, respectiv:

(1) Concentrarea exclusivă asupra prețului transportului rutier de marfă. În această abordare se pune accentul pe frânarea dezvoltării excesive a sectorului de transport rutier și stagnarea, în acest fel, a dezechilibrului

¹ În conformitate cu studiul “Transportul feroviar de marfă din Europa, viitorul model competitiv?” realizat de către Ensignht Management Consulting și Eurogroup Consulting;

dintre volumul de transport rutier și volumul celorlalte moduri de transport de marfă;

- (2) Abordarea corelată a prețurilor operate în transportul rutier de marfă și a eficientizării altor moduri de transport prin creșterea calității serviciilor, logisticii și tehnologiei;
- (3) Concentrarea asupra revitalizării unor moduri de transport alternative celui rutier, printre care și sectorul de transport feroviar, inclusiv prin investiții în rețeaua Trans-Europeană.

Obiectivul comun al celor trei abordări este re poziționarea sectorului de transport feroviar de marfă pe piața comună și pe piața statelor membre în raport cu transportul rutier al mărfurilor și redimensionarea volumului de transport operat în cele două sectoare în favoarea sectorului feroviar. Inițiativa Comisiei Europene trebuie preluată și reflectată în strategia pe termen lung a fiecărui stat membru.

România se poate alinia efortului comun al statelor Uniunii Europene prin sprijinirea operatorilor de transport feroviar de marfă și continuității sectorului de transport al mărfurilor pe șine.

Operatorul de transport feroviar de marfă SNTFM CFR MARFĂ a fost puternic afectat, pe de o parte, de lipsa investițiilor în infrastructura feroviară, progresul transportului rutier de marfă și de agravarea dezechilibrului între cele două sectoare de transport, iar, pe de altă parte, de apariția pe piața din România a operatorilor de transport feroviar străini, puternic tehnologizați.

Acești factori au influențat decisiv bunul mers al companiei și au condus, în cele din urmă, la instalarea stării de dificultate financiară a societății. Agravarea stării de dificultate în ciuda oricăror demersuri ale societății a impus abordarea unei perspective ferme privind salvarea societății de la colapsul financiar prin recurgerea la procedura concordatului preventiv prevăzută de Legea nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență, cu modificările și completările ulterioare.

Contextul geopolitic actual, datorat conflictului armat de pe teritoriul Ucrainei, precum și criza energetică cu care se confruntă Uniunea Europeană are implicații asupra transportului feroviar de marfă, fiind necesară asigurarea continuității acestui serviciu.

Dat fiind că derogările privesc exclusiv stingerea datoriilor SNTFM CFR MARFĂ, Ordonanța de Urgență va produce efecte doar după comunicarea acceptului Comisiei Europene privind stingerea datoriilor SNTFM CFR MARFĂ prin dare în plată, respectiv confirmarea că acest mijloc alternativ de stingere a datoriilor reprezintă o executare conformă a Deciziei C(2020) 1115 final din 24.02.2020.

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul vizează SNTFM CFR MARFĂ, reglementând o procedură accelerată de stingere a creanțelor constând în ajutoare de stat de recuperat.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
3. Impactul social	Proiectul de act normativ nu are impact în acest domeniu.
4. Impactul asupra mediului	Proiectul vizează încurajarea investițiilor în sectorul de transport feroviar, prin urmare favorizează indirect reducerea gazelor cu efect de seră și trecerea spre transporturi cu impact minim asupra mediului.
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a-4a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1.Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	Potrivit Deciziei C(2020) 1115/24.02.2020 emisă de către Comisia Europeană, datoria principală constând în ajutor de stat ce trebuie recuperată de către Ministerul Finanțelor, prin ANAF este de 1.001.200.000 lei. Conform Deciziei, sumele care trebuie recuperate sunt purtătoare de dobândă de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului până la recuperarea lor efectivă și se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei și ale Regulamentului (CE) nr. 794/2004. Până la data prezentă, calculul dobânzilor nu a fost confirmat de către Comisia Europeană, prin urmare cuantumul exact nu este cunoscut.					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/ minus, din care: a) buget de stat, din acesta:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					

(i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii	
3. Impact financiar, plus/ minus, din care: buget de stat bugete locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
7. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Se are în vedere reglementarea unei derogări de la art. 263 din Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală. Se are în vedere reglementarea unei proceduri accelerate de trecere în proprietatea statului a bunurilor mobile și imobile ale SNTFM CFR MARFĂ în vederea stingerii creanțelor fiscale și bugetare ale acestora.
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Decizia Comisiei Europene C(2020) 1115 din 24.02.2020 pentru recuperarea cu celeritate a ajutorului de stat declarat nelegal, acordat Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "CFR MARFĂ" SA (SNTFM CFR MARFĂ).
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art.7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de acte normative spre adoptare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii de Guvern nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	
5. Informații privind avizarea de către: Consiliul Legislativ Consiliul Suprem de Apărare a Țării Consiliul Economic și Social Consiliul Concurenței Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 468/2022. Consiliul Concurenței a transmis punct de vedere prin adresa nr. 665/2022. Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Economic și Social prin avizul nr. 1987/2022. Proiectul de act normativ nu necesită avizul Consiliului Suprem de Apărare a Țării, conform adresei Administrației Prezidențiale nr. DSN/640/2022.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 8-a

Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/ sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu este cazul.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului Ordonanță de urgență privind reglementarea unor măsuri pentru stingerea unor obligații fiscale și bugetare ale Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă „C.F.R. Marfă” S.A., pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.


PRIM-MINISTRU

NICOLAE-IONEL CIUCĂ

