

GVERNUL ROMÂNIEI



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

CABINET SECRETAR GENERAL

București 19107/10011
Nr. 152630

DOMNULUI PREȘEDINTE
FLORIAN COSTACHE
CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Inregistrat nr. 3273
Data 24-VIII-2011

Vă transmitem alăturat, în copie, proiectul de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea primei etape a strategiei de privatizare a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă „CFR Marfă” - S.A. și a mandatului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru realizarea acesteia, cu rugămintea de a fi avizat.

Cu stimă,

SECRETAR GENERAL
GHEORGHE DOBRE

3273/24-VIII-2011
Data

NOTA DE FUNDAMENTARE

Inregistrat nr. _____
CONSILIUL ECONOMIC SI SOCIAL

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

HOTĂRÂRE

pentru aprobarea strategiei de privatizare a
Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "C.F.R. Marfă" - S.A.
prin vânzarea unui pachet de acțiuni reprezentând 20 % din capitalul social și a
mandatului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru realizarea acesteia

Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Conform pct. 21 din Memorandumul Tehnic de Înțelegere din iunie 2011 (Memorandum) care definește variabilele incluse în criteriile de performanță cantitative și în țintele indicative specificate în Scrisoarea de Intenție semnată la București în luna iunie 2011, „până la finele lui 2011 un pachet de 20 % din acțiunile CFR Marfă va fi oferit prin ofertă publică (IPO) sau unui investitor strategic, urmând ca privatizarea totală să fie efectuată atunci când condițiile de piață permit acest lucru.” De asemenea, conform art.4.2.2.2. din „Strategia sectorială pe termen mediu privind descentralizarea în cadrul Ministerului Transporturilor”, aprobată prin H.G. nr.1030/2008, cu rectificările în vigoare, privatizarea Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "CFR Marfă" S.A.(denumită în continuare <i>CFR Marfă</i>) este un obiectiv strategic important pe termen mediu. În aplicarea dispozițiilor legale în vigoare, în principal dispozițiile alin.(1) ale art.5¹ din Legea nr.137/2002 privind unele măsuri pentru accelerarea privatizării, cu modificările și completările ulterioare, precum și a angajamentelor asumate de Guvernul României prin Anexa la Memorandumul Tehnic de Înțelegere din iunie 2011, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI), pe baza programului de privatizare aprobat în anul 2011 la nivelul instituției, precum și a legislației în vigoare în domeniul privatizării și a pieței de capital, urmează sa ia măsurile necesare pentru vânzarea unui pachet de acțiuni reprezentând 20% din capitalul social al CFR Marfă prin ofertă publică secundară inițială (IPO), cu precădere , următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none">• elaborarea strategiei de privatizare prin vânzarea unui
---------------------------------	---

pachet de acțiuni reprezentând 20 % din capitalul social al CFR Marfă, definită ca fiind o primă etapă a strategiei de privatizare a CFR Marfă și promovarea spre aprobare de către Guvern a strategiei și a mandatului MTI de realizare a acesteia, selectarea societății de servicii de investiții financiare sau a instituției de credit (banca de investiții), denumite în continuare Banca de Investiții/Grupul de Bănci de Investiții, care va intermedia derularea ofertei publice de vânzare de acțiuni pe Bursa de Valori București S.A. (BVB);

- selectarea evaluatorului independent, contractarea serviciilor de evaluare și elaborarea raportului de evaluare a societății;
- elaborarea documentației de vânzare prin ofertă publică de către Banca de Investiții (evaluarea intenției de investiție, finalizată printr-un Raport care va conține și prețul indicativ obținabil, prospectul preliminar și cel final de ofertă etc.) și avizarea/aprobarea acesteia de către CFR Marfă (în calitate de Emitent), MTI și Comisia Națională a Valorilor Mobiliare (CNVM);
- lansarea ofertei de vânzare a acțiunilor CFR Marfă și vânzarea propriu-zisă (subscrierea și alocarea acțiunilor), finalizată prin realizarea transferului dreptului de proprietate asupra acțiunilor reprezentând 20% din capitalul social al CFR Marfă.

CFR Marfă a fost înființată prin Hotărârea Guvernului nr. 582/1998 ca urmare a divizării Societății Naționale a Căilor Ferate Române S.N.C.F.R. S.A., divizare care a avut loc în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, aprobată prin Legea nr. 89/1999, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

C.F.R. Marfă are o importanță strategică în transportul pe calea ferată din România, atât prin obligațiile ce-i revin față de nevoile de apărare ale țării, cât și prin serviciile de transport pe care le oferă unor sectoare de importanță majoră pentru economia țării.

Conform art. 1, alin. (3) din OUG nr. 12/1998, cu modificările și completările ulterioare, transportul feroviar public constituie, prin natura sa, un sector strategic de interes național, care reprezintă un serviciu public esențial pentru societate, contribuie la libera circulație, la rezolvarea unor interese majore ale economiei, la deplasarea persoanelor, mărfurilor și a altor bunuri, în interiorul țării și în trafic

internațional, cu un grad înalt de siguranță, în condiții ecologice, eficiente, și îndeplinește sarcini specifice pentru nevoile de apărare a țării, potrivit legii. **Caracterul strategic al C.F.R. Marfă este conturat și prin prevederile art. 3, lit. b) din Ordonanța de Urgență nr. 88/1997 privind privatizarea societăților comerciale**, care definește societățile comerciale de interes strategic ca fiind „*societățile naționale, și companiile naționale*”, precum și orice alte societăți comerciale cu capital majoritar de stat declarate de interes strategic prin hotărâre a Guvernului.

Conform art. 5 din H.G. nr. 582/1998, **C.F.R. Marfă desfășoară activități de interes public național, în scopul realizării transportului feroviar public de marfă și al satisfacerii nevoilor de apărare a țării.** Din acest punct de vedere, CFR Marfă este angajată în Convenții și Protocoale cu Ministerul Apărării Naționale și cu Forțele Armate ale Statelor Unite ale Americii, pentru asigurarea capacităților necesare în diverse situații și va trebui să îndeplinească în continuare obligațiile ce îi revin conform legislației în vigoare și acordurilor încheiate.

Conform Protocolului interministerial privind colaborarea dintre Ministerul Apărării Naționale și Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, pentru coordonarea și executarea transporturilor militare pe căile de comunicație feroviare, navale și aeriene, protocol înregistrat la Ministerul Apărării Naționale sub nr. M-86/02.07.2003 și la Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului sub nr. MM 2549/08.07.2003, **transportul feroviar constituie modul de transport de bază pentru transportul trupelor și materialelor militare, neîntrerupt, pe timp de pace, în caz de calamități naturale, situații de criză și război sau alte situații deosebite și se asigură de către [...] CFR Marfă.**

În plan internațional trebuie subliniate angajamentele asumate de România prin Acordul dintre statele părți ale Tratatului Atlanticului de Nord și celelalte state participante la Parteneriatul pentru pace cu privire la statutul forțelor lor, semnat la 19 iunie 1995 la Bruxelles (NATO/SOFA/PfP), precum și prevederile Aranjamentului de implementare între autoritățile desemnate ale Statelor Unite și României privind deplasarea navelor, vehiculelor și mijloacelor de zbor pentru implementarea Acordului dintre Statele Unite ale Americii și România privind activitățile forțelor armate ale Statelor Unite staționate pe teritoriul României, aranjament semnat la data de 31.10.2007.

În aplicarea angajamentelor asumate de România prezentate mai

investitor/grup de investitori care își manifestă intenția de a cumpăra un pachet de acțiuni prin care să își asigure controlul asupra societății emitente- respectiv cel puțin o treime din totalul drepturilor de vot, în adunarea generală a acționarilor;

- obligația prevăzută de art. 28 din același act normativ mai sus rubricat, prin care se menționează că vânzarea de acțiuni prin oricare din metodele pieței de capital se derulează prin intermediul unei societăți de servicii de investiții financiare, selectate prin licitație, în condițiile stabilite de MTI, în calitate de instituție publică implicată;
- prevederile art. 5 din Legea nr. 297/2004 privind piața de capital, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu prevederile pct. 6 alin.1 ale art .7 din OUG nr. 99/2006 privind instituțiile de credit și adecvarea capitalului, cu modificările și completările ulterioare, care menționează serviciile de investiții financiare reglementate de actele normative menționate care pot fi realizate de intermediari (societăți de servicii de investiții financiare autorizate de C.N.V.M., instituții de credit autorizate de Banca Națională a României, în conformitate cu legislația bancară aplicabilă, precum și entități de natura acestora autorizate, în state membre sau nemembre, să presteze servicii de investiții financiare conform legii), respectiv acordare de consultanță cu privire la orice probleme legate de structura de capital etc.

În consecință, pentru a ne încadra în termenii Memorandumului și în condițiile respectării prevederilor legale în vigoare în domeniul privatizării, soluția propusă se impune a fi derularea unei oferte publice de vânzare pe BVB, prin intermediul unei societăți de servicii de investiții financiare, conform prevederilor legale în vigoare.

De asemenea, un alt argument determinant în alegerea metodei de privatizare, imperativul încadrării în termenele convenite cu Fondul Monetar Internațional, Comisia Europeană și Banca Mondială, a determinat Ministerul Transporturilor și Infrastructurii să propună metoda de privatizare astfel încât să poată fi redusă cât mai mult durata procesului de privatizare și să se poată simplifica derularea transferului dreptului de proprietate asupra acțiunilor CFR Marfă. În acest sens, dintr-o analiză comparativă efectuată în cadrul ministerului s-a putut constata că prin alegerea, ca metodă de privatizare a vânzării directe către un investitor, procesul durează cca. 36 săptămâni, în timp ce, prin alegerea ca metodă de privatizare, a vânzării pe piața de capital, procesul durează cca. 29 săptămâni.

	<p>Demersuri principale care vor fi îndeplinite pentru pregătirea procesului de privatizare</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Angajarea serviciilor de consultanță/evaluare/intermediere, respectiv pentru consultanță/asistență juridică și de intermediere ce va fi asigurată de Banca de Investiții/Grupul de Bănci de Investiții, precum și pentru serviciile de evaluare în vederea stabilirii valorii de piață a CFR Marfă de către un evaluator independent, conform prevederilor legale în vigoare; ii. Notificarea creditorilor CFR Marfă cu privire la posibilitatea modificării structurii acționariatului, ca urmare a privatizării și, eventual, obținerea acordului acestora (în cazul în care sunt instituții financiare internaționale), dacă este cazul; iii. Întocmirea prospectului preliminar și respectiv, a prospectului final, ce vor fi supuse aprobării Comisiei Naționale a Valorilor Mobiliare (CNVM) și asigurarea accesului publicului și a potențialilor investitori instituționali ori de portofoliu la datele și informațiile despre CFR Marfă, conform prevederilor legale în vigoare; iv. Publicarea ofertei de vânzare a acțiunilor și organizarea derulării ofertei de vânzare.
2. Schimbări preconizate	Prin vânzarea pachetului de acțiuni reprezentând 20% din capitalul social al CFR Marfă, se va diminua implicarea statului în economie.
3. Alte informații	Nu este cazul

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Trecerea în proprietate privată a unui pachet reprezentând 20% din capitalul social al celui mai mare operator feroviar de marfă din România va avea un impact semnificativ asupra mediului de afaceri iar măsura derulării unei oferte publice inițiale (IPO) la BVB a acțiunilor CFR Marfă, poate contribui la creșterea interesului investitorilor, inclusiv de pe piețele emergente, și a consolidării atractivității pieței de capital din România.
1 ¹ Impactul asupra mediului concurențial și	Nu este cazul.

domeniului ajutoarelor de stat	
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Transferul de proprietate asupra unei cote de capital social al CFR Marfă către public și/sau investitori instituționali ori de portofoliu, poate conduce ulterior privatizării la creșterea competitivității în acest sector de activitate, în condițiile liberalizării treptate a acestui tip de transport.
3. Impactul social	Nu este cazul.
4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul
5. Alte informații	Nu este cazul

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt,
pentru anul curent, cât și pe termen lung

1. Modificări ale veniturilor bugetare plus/minus, pentru buget de stat și bugete locale	Veniturile bugetare aferente anului 2011 nu vor fi afectate. Urmare vânzării pachetului de acțiuni reprezentând 20% din capitalul social al societății, se estimează o creștere a venitului bugetar de stat în 2012.
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus pentru buget de stat și bugete locale	Pentru implementarea actului normativ, sunt necesare în 2011 cheltuieli legate de pregătirea procesului de privatizare, în principal cu serviciile de consultanță și de intermediere a <i>IPO</i> , realizarea raportului de evaluare, precum și cele publicitare. Suma estimată pentru cheltuielile aferente întregului parcurs de derulare a strategiei de privatizare este de cca. 2.225.000 lei, cheltuieli care vor fi suportate din bugetul anual de venituri și cheltuieli al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru activitatea de privatizare.
3. Impact financiar, plus/minus	Finalizarea cu succes a vânzării pachetului de acțiuni de 20% din capitalul social al CFR Marfă poate avea un impact financiar pozitiv asupra bugetului de stat în exercițiile financiare anuale următoare.
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu sunt necesare.
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu sunt necesare.
6. Calcule detaliate privind fundamentarea	Nu sunt necesare.

modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	
7. Alte informații	CFR Marfă este inclusă în prevederile OUG nr.132/2007 pentru aprobarea facilităților fiscale acordate prin OUG nr.37/2004.

Secțiunea a 5-a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	Pot interveni modificări ale unor acte normative în vigoare, rezultate din aplicarea actului normativ ce este promovat (spre exemplu, Hotărârea Guvernului nr. 582/1998 privind înființarea societății, pentru adaptarea acesteia la prevederile legislației specifice pieței de capital, ori rezultate din necesitatea rectificării HG nr.518/2011 pentru aprobarea bugetului propriu de venituri și cheltuieli al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii privind activitatea de privatizare pe anul 2011, în scopul asigurării resurselor financiare suficiente pentru susținerea implementării prezentei strategii prin suplimentarea cheltuielilor cu activitatea de privatizare și majorarea disponibilului din cont până la nivelul aprobat de OUG nr.148/2002, art.1 alin.(1), respectiv până la jumătate din nivelul cheltuielilor totale prevăzute).
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația Uniunii Europene în materie	Proiectul a fost redactat cu respectarea legislației Uniunii Europene în materie.
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Nu este cazul.
4. Evaluarea conformității	Proiectul este elaborat cu respectarea legislației în vigoare.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	<ul style="list-style-type: none"> - Acordul dintre statele părți ale Tratatului Atlanticului de Nord și celelalte state participante la Parteneriatul pentru pace cu privire la statutul forțelor lor, semnat la 19 iunie 1995 la Bruxelles (NATO/SOFA/PfP)/ Legea nr.291/2007 privind intrarea, staționarea, desfășurarea de operațiuni sau tranzitul forțelor armate străine pe teritoriul României; - Aranjamentul de implementare între autoritățile desemnate ale Statelor Unite și României privind

	<p>deplasarea navelor, vehiculelor și mijloacelor de zbor pentru implementarea Acordului dintre Statele Unite ale Americii și România privind activitățile forțelor armate ale Statelor Unite staționate pe teritoriul României, aranjament semnat la data de 31.10.2007;</p> <p>- Acordul de împrumut (inclusiv aranjamente stand-by, scrisori de intenție și memorandumul tehnic, ulterioare) semnat de România, prin Banca Națională a României și Ministerul Finanțelor Publice cu Fondul Monetar Internațional, Comisia Europeană și Banca Mondială în perioada 2009 - 2011 și ratificat de Parlamentul României;</p>
6. Alte informații	Nu sunt necesare.

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost dezbătut în cadrul Comisiei pentru Dialog Social din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu reprezentanții confederațiilor sindicale și patronale din transporturi, cât și în cadrul Consiliului Economic și Social.
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	Vor fi solicitate să participe organizațiile reprezentative din transporturi, conform activității desfășurate de CFR Marfă.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale;	Proiectul nu are legătură cu aceasta.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale;	Proiectul nu are legătură cu aceasta
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social	Proiectul va fi supus avizării de către: <ul style="list-style-type: none"> - Consiliul Legislativ; - Consiliul Suprem de Apărare a Țării; - Consiliul Economic și Social;

d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	
6. Alte informații	Nu e cazul.

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	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 documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009. Conform Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică proiectul de act normativ va fi afișat pe site-ul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului	Proiectul nu are legătură cu aceasta.
3. Alte informații	Nu sunt necesare.

Secțiunea a 8-a
Măsuri 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	Măsurile necesare pentru punerea în aplicare fac obiectul Anexei la proiectul de hotărâre de Guvern, care se constituie ca parte integrantă din actul normativ supus avizării.
2. Alte informații	Nu sunt necesare.

Având în vedere cele de mai sus a fost elaborat, alăturat, proiectul de hotărâre pentru pentru aprobarea primei etape a strategiei de privatizare a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "C.F.R. Marfă" - S.A. și a mandatului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii privind realizarea acesteia, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele și instituțiile interesate și de Consiliul Legislativ și pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII,

Anca Daniela BOAGIU




AVIZĂM FAVORABIL:

MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE,

Gheorghe IALOMITIANU




MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE,

Gabriel OPREA

MINISTRUL JUSTIȚIEI,

Cătălin Marian PREDOIU

Având în vedere cele de mai sus a fost elaborat, alăturat, proiectul de hotărâre pentru pentru aprobarea primei etape a strategiei de privatizare a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "C.F.R. Marfă" - S.A. și a mandatului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii privind realizarea acesteia, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele și instituțiile interesate și de Consiliul Legislativ și pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII,

Anca Daniela BOAGHIU



AVIZĂM FAVORABIL:

MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE,

Gheorghe IALOMIȚIANU

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE,

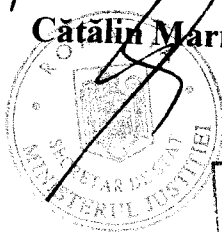
Gabriel OANCEA



MINISTRUL JUSTIȚIEI,

Cătălin Marian PREDOIU

22.08.2011



Ministerul Justiției
Secretar de Stat
ALINA MIHAELA BICA