

## NOTA DE FUNDAMENTARE

### Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

#### HOTĂRÂRE

pentru aprobarea mandatului privind realizarea strategiei de privatizare a 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	<p>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 de mai sus, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a inclus în programul de privatizare aprobat în anul 2010 la nivelul instituției, măsurile necesare privatizării CFR Marfă, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• finalizarea strategiei de privatizare a societății;</li><li>• aprobarea prin hotărâre de guvern a strategiei de privatizare a societății;</li><li>• elaborarea raportului de evaluare a societății;</li><li>• contractarea serviciilor de consultanță juridică pentru privatizarea societății;</li><li>• elaborarea documentației de privatizare (dosar de prezentare, oferta de vânzare etc.);</li><li>• lansarea ofertei de vânzare a acțiunilor societății.</li></ul> <p>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</p>
---------------------------------	--

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, 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 reiese și din conținutul 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**. La art.10 din aceeași hotărâre de guvern, se precizează că “în vederea satisfacerii nevoilor de apărare a țării și în limita obiectului său de activitate, C.F.R. Marfă are următoarele obligații:

a) să participe, împreună cu ceilalți factori responsabili, la întocmirea și la punerea în aplicare a planului de mobilizare;

b) să asigure rezervele și capacitățile necesare îndeplinirii sarcinilor de mobilizare;

c) să întocmească documentele privind completarea forței de muncă necesare în caz de război cu personal cu obligații militare;

d) să asigure protecția civilă a personalului propriu, a călătorilor și a bunurilor încredințate pentru transport în cazul unor situații speciale, inclusiv al calamităților.”

Din acest punct de vedere, CFR Marfă este angajată în Convenții și Protocoale cu Ministerul Apărării Naționale și cu Forțele

Armata ale Statelor Unite ale Americii, pentru asigurarea capacităților necesare în diverse situații.

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.**

De asemenea, din calitatea de acționar majoritar la S.C. de Transport Maritim de Coastă „C.F.R. Ferry-Boat” S.A. care este înființată ca filială a CFR Marfă, rezultă obligații privind asigurarea interoperabilității sistemelor de transport și de trupe militare. Astfel, conform dispozițiilor lit.c) prevăzută la art.1 din Hotărârea privind măsurile pentru optimizarea sistemelor de management al securității în domeniul transporturilor navale, nr.65/25.06.2008 a Consiliului Suprem de Apărare a Tării, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este obligat să întreprindă măsuri pentru „menținerea și dezvoltarea liniei de feribot ca element de legătură între Europa și Asia, aceasta fiind concepută ca o prelungire a Coridorului IV Pan European”, care sunt transpuse în practică prin intermediul CFR Marfă, care detine pachetul majoritar la S.C. de Transport Maritim de Coastă „CFR Ferry-Boat” S.A. CFR Marfă deține tehnologia de transport combinat RO-LA, ceea ce îi permite companiei să ofere o gamă integrată de servicii de transport de marfă, venind astfel în întâmpinarea directivelor europene în domeniul transportului intermodal și combinat.

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 sus, CFR Marfă are încheiate **convenții directe cu Forțele Armate al Statelor Unite ale Americii (U.S. Forces)** convenții care privesc stabilirea tarifelor, a condițiilor de transport și decontare a serviciilor furnizate armatei americane pentru trenurile KFOR și terminalul de feribot. **Față de cele menționate, reiese că CFR Marfă trebuie să își mențină poziția față de nevoile de apărare ale țării, având în acest sens, obligații stipulate prin lege și prin angajamente internaționale.**

CFR Marfă deține un parc de material rulant de peste 42.000 de vagoane și peste 900 locomotive, o astfel de bază de active plasând compania într-o poziție avantajoasă comparativ cu alți operatori detinuți de stat în regiunea central sud estică europeană. Din punct de vedere al volumului de marfă pe care îl transportă, poziția CFR Marfă pe piața de transport feroviar din România este dominantă în raport cu ceilalți operatori privați care au apărut după anul 2001.

Astfel, Conform datelor comunicate de CFR Marfă, în intervalul ianuarie – septembrie 2009 societatea ocupa o cotă de piață de 49,2 % comparativ cu operatorii feroviari privați din România, apreciată în tone/km marfă transportată și respectiv, 58 % apreciată în tone /km marfă încărcată. CFR Marfă deține un rol strategic în asigurarea transportului de cărbune pentru funcționarea sistemului energetic național. CFR Marfă dispune de resursele necesare – personal, material rulant și organizare teritorială - pentru a transporta cărbunele necesar sistemului energetic. Cu un parc specializat de vagoane pentru transport cărbune – de cca 10.000 Eacs și 4.900 Fals - CFR Marfă este singura companie care dispune de suficient material rulant pentru a prelua la transport producția națională de cărbune.

Din datele publicate de Institutul Național de Statistică din România pentru primul trimestru al anului 2010, reiese că CFR Marfă a transportat 53 % din cărbunele de pe calea ferată, restul fiind transport pe auto (2,42 %), fluvial (9,13 %), maritim (23,66 %) și operatori particulari feroviari (11,79 %). De altfel, cele 2000 vagoane Eacs și Fals din parcul operatorilor privați sunt insuficiente pentru acoperirea nevoilor de transport cărbune din România. În acest context, trebuie menționat că **schimbarea politicii de transport a societății ar avea un**

**impact negativ major asupra producției de energie electrică a țării.**

**Performanța societății s-a deteriorat în 2008 și 2009 comparativ cu anii precedenți:**

→ Cifra de afaceri a scăzut cu 6,1% în 2008 și cu 38,2% în 2009, în timp ce baza de costuri fixe mari nu a permis descreșterea cheltuielilor în același ritm.

→ Marja EBITDA (câștiguri înainte de dobânzi, impozite, depreciere și amortizare) a devenit negativă în ambii ani. Deși cheltuielile aferente materiilor prime și consumabilelor au scăzut ca procent din cifra de afaceri (de la 13,4% în 2006, la 9,9% în 2009), costul cu salariații a însumat 52,5% din cifra de afaceri în 2009, în timp ce în 2006 a reprezentat numai 25,4% din cifra de afaceri.

→ Veniturile financiare au scăzut semnificativ, de la 16,2 milioane € în 2006, la 1,5 milioane € în 2009, influențată de lichiditățile mai scăzute disponibile.

În plus, CFR Marfă a avut acoperire semnificativă a datoriei, după cum s-a măsurat prin datoria netă la cota de capital propriu care era de 4,78% (2009). Împrumutul sindicalizat exprimat în € (cea mai mare facilitate de împrumut atrasă de CFR Marfă) adaugă o expunere semnificativă de risc valutar în condițiile actuale de piață.

**Situația financiară actuală a CFR Marfă indică o stabilitate financiară relativă pe termen scurt. Din perspectiva pe termen lung, situația financiară a societății este foarte expusă la influențe externe, cum ar fi cursul valutar, costul de capital și elementele de impozitare. Toate acestea pot afecta valoarea CFR Marfă și deformează metoda de privatizare spre o vânzare comercială, nefiind posibilă aplicarea unei oferte publice inițiale derulată pe piața de capital, întrucât societatea are nevoie de investiția unui operator strategic pentru a-și îmbunătăți profitabilitatea.**

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a parcurs următoarele etape pregătitoare ale procesului de privatizare a CFR Marfă, în aplicarea prevederilor art.4 din Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.88/1997 privind privatizarea societăților comerciale, cu modificările și completările ulterioare și a Legii nr.137/2002 privind unele măsuri pentru accelerarea privatizării, cu modificările și

completările ulterioare:

### **1. Elaborarea strategiei de privatizare**

În urma aplicării procedurilor prevăzute de OUG nr.34/2006, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a încheiat cu Consorțiul format din DELOITTE CONSULTANȚĂ S.R.L. și Societatea Profesională cu Răspundere Limitată „BOȘTINĂ ȘI ASOCIAȚII” (*Consultantul pentru elaborarea strategiei, Consultantul*) contractul nr.24/1684/19.05.2010, având ca obiect reactualizarea strategiei de privatizare a C.F.R. Marfă, al cărui proiect a fost întocmit anterior, în anul 2008, în vederea agreerii acesteia de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și a aprobării de către Guvernul României.

**La data de 30.06.2010 Consultantul a predat Raportul final privind strategia de privatizare a C.F.R. Marfă, care cuprinde în sinteză, în “Capitolul 2.3. Strategia de Privatizare Recomandată de Consultant”, respectiv:**

**„Vânzarea unui pachet de 100% din capitalul social al CFR Marfă oricărui tip de investitor (strategic sau financiar). Selecția investitorului se va realiza prin metoda licitației cu strigare, fără criterii de precalificare, transparentă și necondiționată (cu excepția unor obligații specifice operațiunilor de privatizare, care decurg din prevederile legale aplicabile). Termenul „obligatii specifice” operațiunilor de privatizare semnifica includerea in contractul de vânzare -cumpărare de acțiuni a unor clauze care vizeaza, in principal, urmatoarele aspecte (prezentate enumerativ, iar nu limitativ):**

- (a) Conform art. 13 din Legea nr. 137/2002, cu modificarile si completarile ulterioare, precum si prevederilor imperative ale art. 127 din H.G. nr. 577/2002, cu modificarile si completarile ulterioare, la încheierea contractului de vânzare-cumpărare, instituția publică implicată are obligatia de a urmări asumarea de către cumpărător, în tot sau în parte, a obligațiilor și răspunderilor de mediu stabilite de autoritatea de mediu competentă (prin programele de conformare – anexa la avizele de mediu pentru privatizare), prin convenirea unui quantum de investiții destinate executării programului pentru conformare. In considerarea acestei obligatii legale, in contractul de vanzare-cumparare care se va incheia ar trebui inclusa obligatia cumparatorului actiunilor de a-si asuma realizarea obligatiilor de mediu stabilite prin avizele de mediu pentru privatizare, precum si

angajamentul acestuia de a asigura societatii resursele financiare necesare in acest scop (punandu-se problema stabilirii cuantumului unor investitii pentru protectia mediului);

(b) In contractul de vanzare-cumparare de actiuni ar trebui inserate clauze exprese privind autorizarea tranzactiei de catre autoritatile competente in materie concurentiala, in toate statele pe teritoriul carora operatiunea de concentrare economica realizata prin achizitionarea actiunilor C.F.R. Marfa va produce efecte juridice (sau, dupa caz, la nivel comunitar);

(c) In contractul de vanzare-cumparare de actiuni ar trebui inserate clauze privind obligatia de a respecta prevederile legale privind majorarea capitalului social al Societatii cu valoarea terenurilor pentru care se obtin certificate de atestare a dreptului de proprietate dupa data privatizarii (in sensul ca actiunile care vor rezulta din astfel de operatiuni vor fi acordate exclusiv Ministerului Transporturilor si Infrastructurii);

(d) In contractul de vanzare-cumparare de actiuni ar trebui incluse clauze privind respectarea legislatiei in ceea ce priveste pregatirea economiei nationale si a teritoriului pentru aparare, precum si mentinerea utilajelor si instalatiilor din capacitatile de mobilizare detinute de societate, la parametrii normali de functionare, precum si pastrarea fondului arhivistic al Societatii si respectarea legislatiei privind arhivele nationale;

**Procesul de vânzare va consta într-o singură etapă, respectiv licitația cu strigare precedată de depunerea de către investitori a documentației solicitate și analiza acesteia.**

**Singurul criteriu de adjudecare a licitației cu strigare va fi prețul oferit.**

Toate condițiile care vor fi incluse în contractul de vânzare-cumpărare vor putea fi cunoscute de potențialii investitori înainte de data ținerii licitației, într-un mod transparent, întrucât proiectul contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni va face parte din dosarul de prezentare – document de referință al tranzacției a cărei achiziționare va fi obligatorie și va preceda licitația.

De asemenea, dreptul rezervat al autorităților române de a monitoriza îndeplinirea obligațiilor contractuale ale cumpărătorului, în perioada postprivatizare, pe toată durata de

derulare a contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni, va fi cunoscut încă din faza publicării documentației licitației. Vânzătorul va putea cere rezilierea contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni numai în baza prevederilor clauzelor cuprinse în acesta, clauze ce se vor negocia cu ofertantul.

## **2. Informarea Consiliului Concurenței și a Comisiei Europene**

În cursul lunii iulie a.c., Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a completat o „Fișă informativă pentru mecanismul de preconsultare” pentru Societatea Națională de Transport Feroviar de Marfă „C.F.R. Marfă” – S.A., pe baza propunerilor formulate de Consultantul pentru strategie referitoare la Strategia de privatizare a acestei societăți comerciale, adresată Consiliului Concurenței în vederea transmiterii informale, la Comisia Europeană, în cadrul mecanismului de consultare informală stabilit între Consiliul Concurenței și forul comunitar.

### **Concluzii privind principalele elemente ale Strategiei de privatizare propusă spre promovare**

**Strategia de privatizare pe care o promovăm are la bază vânzarea întregului pachet de acțiuni deținut de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii la C.F.R. Marfă, reprezentând 100% din capitalul social al companiei. Selecția investitorului căruia i se vor vinde acțiunile emise de C.F.R. Marfă se va realiza prin metoda licitației, transparentă și necondiționată și va urmări:**

- Maximizarea prețului pe care Ministerul Transporturilor și Infrastructurii urmează să îl încaseze pentru pachetul de acțiuni vândut (vânzarea se va face către investitorul care va oferi prețul cel mai ridicat);
- Reducerea duratei procesului de privatizare și simplificarea derulării transferului dreptului de proprietate asupra acțiunilor companiei, pentru a asigura imperativul încadrării în termenele convenite cu Fondul Monetar Internațional și Comisia Europeană;
- Maximizarea primei de control total pe care investitorii ar fi dispuși să o plătească (prima de control total semnificând prima pe care un investitor este dispus și se decide să o plătească, peste valoarea de piață a societății, în vederea dobândirii unei



poziții de control total în cadrul acesteia);

- Respectarea dreptului investitorilor de a fi informați asupra derulării procesului de privatizare și de a beneficia de suficient timp pentru formularea și fundamentarea corespunzătoare a prețului oferit.

### **Elaborarea documentelor pregătitoare relevante**

Pentru determinarea „valorii de piață” a C.F.R. Marfă, se va proceda la selectarea unui evaluator independent, autorizat și respectiv agreat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii pentru desfășurarea unor astfel de activități, care va avea mandat să întocmească un raport de evaluare a C.F.R. Marfă.

În cadrul raportului independent de evaluare care va fi realizat sau separat de acest raport, evaluatorul va realiza o analiză comparativă a următoarelor două scenarii: varianta privatizării (cu luarea în calcul a tuturor potențialelor aspecte de ajutor de stat care s-ar putea interfera cu operațiunea de privatizare preconizată) versus varianta lichidării (cu care ar putea fi asimilată și varianta falimentului). Această analiză comparativă este cunoscută în jurisprudența comunitară sub denumirea de „*testul vânzătorului privat în economia de piață*” sau „*testul investitorului privat prudent*”

Totodată, în vederea respectării prevederilor legislației în domeniul protecției mediului coroborate cu cele ale legislației privatizării, se va proceda, pentru amplasamentele CFR Marfă pentru care autoritățile de mediu competente teritorial decid ca este cazul, la selectarea auditorului de mediu care să elaboreze documentațiile necesare emiterii avizelor de mediu pentru privatizare, de către autoritățile de mediu competente teritorial.

### **Demersuri principale care vor fi îndeplinite pentru pregătirea procesului de privatizare**

- i. Clarificarea situației juridice a proprietăților deținute de C.F.R. Marfă pentru maximizarea valorii pachetului de acțiuni oferit la vânzare;
- 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. Angajarea serviciilor de consultanță pentru

	<p>implementarea strategiei de privatizare, respectiv a evaluatorului independent și a consultantului pentru privatizare;</p> <p>iv. Obținerea avizelor de mediu pentru privatizare;</p> <p>v. Obținerea certificatelor de obligații bugetare;</p> <p>vi. Întocmirea unui dosar de prezentare (inclusiv a proiectului contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni);</p> <p>vii. Asigurarea accesului potențialilor investitori la date și informații despre societate (inclusiv prin organizarea unei Camere de Date);</p> <p>viii. Publicarea ofertei de vânzare a acțiunilor;</p>
2. Schimbări preconizate	Prin vânzarea acțiunilor gestionate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii la CFR Marfă, se va diminua implicarea statului în economie.
3. Alte informații	În aplicarea prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 12/1998 <i>privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române</i> , aprobată prin Legea nr. 89/1999, republicată, cu modificările și completările ulterioare și a Protocolului încheiat între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și respectiv, Ministerul Administrației și Internelor, privind asigurarea ordinii publice pe căile ferate, precum și paza unor transporturi, CFR Marfă colaborează cu Poliția Transporturi din structura Poliției Române și cu alte instituții abilitate (spre exemplu, în cazul transporturilor de valori ori de mărfuri periculoase).

### **Secțiunea a 3-a**

#### **Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ**

1. Impactul macroeconomic	Trecerea în proprietate privată a celui mai mare operator feroviar de marfă din România va avea un impact macroeconomic major.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Privatizarea societății poate conduce la îmbunătățirea mediului de afaceri, prin liberalizarea transportului de mărfuri și creșterea competitivității în domeniu.
3. Impactul social	Este posibil ca la o eventuală restructurare a societății, ulterioară privatizării, un anumit număr de salariați să fie concediați.
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu are impact asupra mediului.

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 2010 nu vor fi afectate. Urmare privatizării societății, se estimează o creștere a venitului bugetar de stat în 2011.
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus pentru buget de stat și bugete locale	Pentru implementarea actului normativ, sunt necesare în 2010 și 2011 cheltuieli legate de pregătirea procesului de privatizare, în principal cu serviciile de consultanță, realizarea raportului de evaluare, precum și cele publicitare. Aceste cheltuieli nu pot fi cuantificate la data elaborării proiectului de act normativ, dar vor fi achitate din veniturile ce se vor realiza în 2011.
3. Impact financiar, plus/minus	Finalizarea cu succes a vânzării pachetului de acțiuni de 100 % din capitalul social al CFR Marfă poate avea un impact financiar pozitiv relevant 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 modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu sunt necesare.
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**

<p>1. Proiecte de acte normative suplimentare</p>	<p>Conform art.5<sup>1</sup> din Legea nr. 137/2002 privind unele măsuri pentru accelerarea privatizării, cu modificările și completările ulterioare, ulterior implementării prevederilor proiectului de hotărâre propus spre avizare, Guvernul va aproba și condițiile principale ale contractului ce urmează a fi încheiat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de instituție publică implicată, pentru vânzarea acțiunilor CFR Marfă. În acest sens, condițiile principale ale contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni negociate cu investitorul/grupul de investitori selectat vor face obiectul promovării unui proiect suplimentar de act normativ, în vederea adoptării de către Guvern.</p> <p>De asemenea, pot interveni modificări ale unor acte normative în vigoare, rezultate din implementarea actului normativ ce este promovat (spre exemplu, Hotărârea Guvernului nr. 582/1998 privind înființarea societății.)</p>
<p>2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie</p>	<p>Proiectul a fost redactat cu respectarea legislației comunitare în materie.</p>
<p>3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente</p>	<p>Nu este cazul.</p>
<p>4. Evaluarea conformității</p>	<p>Proiectul este elaborat cu respectarea legislației în vigoare.</p>
<p>5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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);</li> <li>- Aranjamentul 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.</li> <li>- 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</li> </ul>

	Internațional, Comisia Europeană și Banca Mondială în 2009 și ratificat de Parlamentul României
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 va fi dezbătut atât 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 d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul va fi supus avizării de către: - Consiliul Legislativ; - Consiliul Suprem de Apărare a Țării; - Consiliul Economic și Social; - Consiliul Concurenței.
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	<p>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.</p> <p>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.</p>
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 aceasta.
2. Alte informații	Nu sunt necesare.

Având în vedere cele de mai sus a fost elaborat, alăturat, proiectul de hotărâre pentru pentru aprobarea mandatului privind realizarea strategiei de privatizare a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "C.F.R. Marfă" - S.A. 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,**

**Radu Mircea BERCEANU**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE,**

**Sebastian Teodor Gheorghe VLĂDESCU**

**MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE,**

**Gabriel OPREA**

**MINISTRUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR,**

**Vasile BLAGA**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI,**

**Cătălin Marian PREDOIU**

**SECRETAR DE STAT**

**Constantin DASCĂLU**

**SECRETAR GENERAL**

**Radian Doru TUFĂ**

**Direcția Generală Juridică**

**Director General**

**Bianca Mirela CĂTINEAN**

**Direcția Generală Economică și Buget**

**Director General**

**Liliana MUȘAT**

**Direcția Infrastructură și  
Transport Feroviar**

**Director**

**Claudiu Octavian  
DUMITRESCU**

**Direcția Generală  
Afaceri Europene și Relații  
Internaționale**

**Director General**

**Jaqueline Iulia IORDAN**

**Direcția Generală Control**

**Director General**

**Eugen ISPAS**

**Direcția Generală Investiții, Achiziții și Privatizare**

**Director General**

**Mariana IONIȚĂ**



# GUVERNUL ROMÂNIEI



## HOTĂRÂRE

### pentru aprobarea mandatului privind realizarea strategiei de privatizare a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "C.F.R. Marfă" - S.A.

În temeiul prevederilor art. 108 din Constituția României, a alin.(1) al art.5<sup>1</sup>, a art.9 și a lit.b) a art.51 din Legea nr.137/2002 privind unele măsuri pentru accelerarea privatizării, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

**Art.1.**– Se aprobă Strategia de privatizare a Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "C.F.R. Marfă" - S.A., denumită în continuare *Societate*, prevăzută în Anexă, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art.2.**– Se mandatează Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de instituție publică implicată, definită ca atare de legislația privatizării, să întreprindă măsurile necesare pentru implementarea Strategiei de privatizare a Societății, aprobată în conformitate cu prevederile art.1 din prezenta hotărâre.

**Art.3.-** Cheltuielile necesare pentru pregătirea și realizarea privatizării, specificate în anexa la prezenta hotărâre, vor fi suportate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și de *Societate*, după caz, din sursele prevăzute în bugetul propriu de venituri și cheltuieli anual aprobat.

**Art.4.-** Ministerul Transporturilor și Infrastructurii poate suspenda, modifica sau revoca oferta de vânzare și/sau metoda de privatizare, ca urmare a modificărilor de orice natură, intervenite în termenii ofertei inițiale de vânzare, intervenției unor condiții care ar putea influența negativ rezultatele procesului de privatizare și/sau neparticipării potențialilor investitori la procesul de privatizare sau a nefinalizării tranzacției.

**PRIM -MINISTRU**

**Emil BOC**

## Strategia de privatizare

a

### Societății Naționale de Transport Feroviar de Marfă "C.F.R. Marfă" - S.A.

#### 1. Obiectivele principale ale strategiei de privatizare

Obiectivele principale ale strategiei de privatizare (*Strategia*) sunt:

- a) maximizarea prețului ce poate fi obținut din vânzarea pachetului de acțiuni deținut de stat la *Societate*, în scopul creșterii veniturilor bugetare necesare finanțării suplimentare în domeniile prioritare deficitare în privința resurselor bugetare;
- b) reducerea duratei procesului de privatizare și simplificarea derulării transferului dreptului de proprietate asupra acțiunilor *Societății*, pentru a asigura imperativul încadrării în termenele convenite cu Fondul Monetar Internațional și Comisia Europeană;
- c) maximizarea primei de control total pe care investitorii ar fi dispuși să o plătească (prima de control total semnificând prima pe care un investitor este dispus și se decide să o plătească, peste valoarea de piață a societății, în vederea dobândirii unei poziții de control total în cadrul acesteia);
- d) respectarea dreptului investitorilor de a fi informați asupra derulării procesului de privatizare și de a beneficia de suficient timp pentru formularea și fundamentarea corespunzătoare a prețului oferit.
- e) respectarea angajamentelor asumate de *Societate* în relațiile cu organismele interne și internaționale, ori decurgând din obligațiile asumate de statul român și care intră în sfera de responsabilitate a *Societății* și monitorizarea postprivatizare a acestei obligații ;
- f) menținerea capacității și sarcinilor specifice *Societății*, pentru nevoile de apărare a țării și monitorizarea postprivatizare a îndeplinirii acestei obligații;
- g) asigurarea, prin intermediul investitorului strategic sau financiar (*Investitorului/Grupului de investitori*) a accesului *Societății* la atingerea obiectivelor

comunitare privind implementarea unui sistem modern de transport, viabil din punct de vedere economic, social și al protecției mediului, prin dezvoltarea politicilor practicate de *Societate* în asigurarea serviciilor de transport feroviar public de marfă și creșterea cotei de piață a *Societății*, la nivelul Uniunii Europene.

## **2. Pregătirea procesului de privatizare**

- 2.1. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (*MTI*), în calitate de instituție publică implicată, coordonează întregul proces de pregătire și realizare a privatizării *Societății* și după caz, a filialelor acesteia.
- 2.2. *MTI* este mandatat să ia măsurile necesare pregătirii procesului de privatizare și să realizeze următoarele acțiuni, fără a se limita la acestea:
  - a) să contracteze, conform prevederilor legale în vigoare, servicii de consultanță/asistență de specialitate prin consultanți (*Consultant*) pe întreg parcursul derulării *Strategiei*, care vor fi suportate din bugetul anual de venituri și cheltuieli al *MTI* aprobat pentru activitatea de privatizare;
  - b) să acorde mandatul împuterniciților mandatați să reprezinte interesele capitalului de stat în Adunarea Generală a Acționarilor (*AGA*) *Societății* pentru operațiunile care se impun pentru pregătirea privatizării;
  - c) să analizeze oportunitatea modificărilor necesare asupra actului constitutiv al *Societății*, să promoveze spre aprobare Guvernului proiectele de acte normative care adaptează prevederile legale în vigoare cu incidență asupra organizării și funcționării *Societății* ori care impun initiative sau modificări și/sau completări ale unor acte normative cu incidență în aplicarea *Strategiei*;
  - d) să contracteze servicii de evaluare pentru întocmirea raportului de evaluare în vederea stabilirii valorii de piață a *Societății* de către un evaluator independent autorizat și agreat de *MTI*;
  - e) să dispună *Societății* să contracteze servicii de consultanță pentru orice expertize, evaluări în litigii, documentații solicitate de autoritățile de mediu

- competente teritorial pentru obținerea avizelor de mediu, studii de piață privind intenția de achiziționare acțiuni, precum și alte asemenea documente/măsuri care au ca scop implementarea procesului de pregătire și realizare a *Strategiei*, cu respectarea prevederilor legale în vigoare;
- f) să dispună măsuri în sarcina *Societății* pentru urgentarea clarificării situației juridice a terenurilor/amplasamentelor deținute de *Societate*, cu titlu sau fără titlu, inclusiv prin prisma minimalizării posibilelor litigii având acest obiect;
  - g) să solicite *Societății* să inventarieze activele neutilizate (spații de depozitare, terenuri nefolosite, ateliere mecanice, alte clădiri, etc.) urmând ca instituția publică implicată să analizeze oportunitatea vânzării acestora în condițiile legii, anterior privatizării și să aprobe, după caz, vânzarea acestora anterior vânzării acțiunilor *Societății* către *Investitor/Grupul de investitori*;
  - h) să analizeze oportunitatea vânzării participațiilor pe care *Societatea* le are la alte societăți comerciale, inclusiv la filialele *Societății*, și să aprobe după caz, vânzarea lor anterior vânzării acțiunilor *Societății* către *Investitor/Grupul de investitori*,
  - i) să solicite *Societății* luarea măsurilor ce se impun ca în termen de 10 zile de la depunerea documentației necesare la organele abilitate, dar nu mai mult de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, să obțină de la autoritățile de mediu teritorial competente, avizele de mediu aferente amplasamentelor/activelor (definite ca atare de legislația privatizării coroborată cu legislația în domeniul protecției mediului) deținute de *Societate* care să evidențieze obligațiile de mediu, prevederile și termenele de realizare a programelor de conformare a activității pe domenii de conformare, volumul de investiții de mediu estimat pentru conformitate - stabilit pentru fiecare aviz în parte, precum și răspunderile și sursele potențiale de răspundere pentru daune aduse mediului, ce sunt și rămân în sarcina *Societății*, pentru fiecare amplasament;

- j) să deruleze o campanie de promovare mediatică necesară implementării *Strategiei*, în țară și străinătate, sumele aferente fiind suportate din bugetul de venituri și cheltuieli al *MTI* aprobat pentru activitatea de privatizare;
- k) să solicite *Societății* să notifice creditorii acesteia cu privire la posibilitatea modificării structurii acționariatului, ca urmare a privatizării și să determine *Societatea* să depună toate diligențele în vederea obținerii acordului finanțatorilor externi în cazul prevederii în acordurile de împrumut a unor astfel de clauze sau în contractele de credit externe, contractate direct sau garantate de stat;
- l) să colaboreze cu celelalte organe ale administrației publice centrale de stat și cu reprezentanții organismelor internaționale (în principal Comisia Europeană, dar nu numai) pe tot parcursul pregătirii și realizării *Strategiei*, în scopul identificării măsurilor care ar fi posibile pentru optimizarea procesului;
- m) să ia orice alte măsuri pentru realizarea *Strategiei* și să le supună aprobării Guvernului, în cazul în care se impune aceasta.

### **3. Metoda de privatizare**

În aplicarea mandatului pentru realizarea *Strategiei*, *MT* va vinde pachetul de acțiuni reprezentând 100 % din capitalul social al *Societății* prin metoda licitației cu strigare, conform prevederilor prezentei *Strategii*.

### **4. Procesul de privatizare**

#### **4.1. Precizări privind condițiile de participare la licitația cu strigare**

4.1.1. La licitația cu strigare pot participa persoane fizice și/sau juridice române și/sau străine, individual (*Investitor*, persoană juridică și/sau persoană fizică) sau asociate în acest scop în consorții sau altă formă de asociere (*Grup de investitori*, persoane fizice și/sau juridice), în condițiile stabilite prin prezentului capitol.

4.1.2. *Investitorul* sau *Grupul de investitori* va fi apreciat ca investitorul care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 30 din Normele metodologice de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 88/1997 privind privatizarea societăților

comerciale, cu modificările și completările ulterioare, și a Legii nr. 137/2002 privind unele măsuri pentru accelerarea privatizării, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 577/2002, cu modificările și completările ulterioare (*Normele metodologice*), și participă la procesul de privatizare în vederea dobândirii controlului asupra *Societății* prin intenția ferm exprimată de cumpărare a pachetului de acțiuni oferit la vânzare, dovedită prin depunerea documentelor de participare la licitația cu strigare.

4.1.3. *Grupul de investitori* este definit ca modul de organizare a mai multor investitori, într-o formă de asociere cu sau fără personalitate juridică, care prezintă o ofertă angajantă comună pentru achiziționarea pachetului de acțiuni scos la vânzare. *Grupul de investitori* va desemna dintre membrii săi un conducător.

4.1.4. Membri unui *Grup de investitori*, nu pot face parte decât dintr-un singur consorțiu/forma de asociere și nu pot depune oferte și în mod individual și ca parte dintr-un *Grup de investitori*.

4.1.5. *Investitorii* și respectiv, asocierea investitorilor în *Grup de investitori* trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) *Investitorul* și respectiv, fiecare membru al *Grupului de investitori*, va face dovada conform prevederilor *Normelor metodologice* și a precizărilor din Dosarul de prezentare privind oferta de vânzare a acțiunilor gestionate de MTI la CFR Marfă prin licitație cu strigare (*Dosarul de prezentare*) că deține resursele financiare și organizatorice necesare pentru a-și îndeplini obligațiile individuale pe parcursul procesului de privatizare și postprivatizare;

b) *Investitorii* și respectiv, toți membrii *Grupului de investitori* vor răspunde în mod individual/solidar după caz, pentru obligațiile care le incumbă atât în calitate de acționari în cadrul *Societății*, cât și ca parte în contractul de vânzare-cumpărare acțiuni ce va fi încheiat cu *MTI*;

c) *Grupul de investitori* trebuie să facă dovada raporturilor existente între membrii săi, prin prezentarea contractului de asociere sau a unui alt document similar, autentificat la notariat și depus conform precizărilor din *Dosarul de prezentare*;

d) perioada pentru care se realizează asocierea la *Grupul de investitori* va fi cel puțin egală cu 5 ani de la data depunerii documentelor solicitate de *MTI* pentru participarea la procesul de privatizare. La solicitarea *MTI*, în calitate de parte contractuală, această durată va fi prelungită pentru o perioadă egală cu cea prevăzută inițial, de către *Grupul de investitori*. Orice modificare în structura sau componența *Grupului de investitori*, după data încheierii contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni, va fi supusă aprobării Guvernului.

4.1.7. În vederea participării la licitație, solicitanții, *Investitori* sau *Grupuri de Investitori*, vor face dovada îndeplinirii condițiilor de participare precizate în prezenta *Strategie*, precum și a celor prevăzute la art. 35 din *Normele metodologice* și în *Dosarul de prezentare* ce va fi elaborat de *MTI* cu respectarea dispozițiilor art.81 din *Normele metodologice*.

4.2.2. Sunt neeligibili pentru a participa la procesul de privatizare a *Societății* :

a) *Investitorul* sau membrii *Grupului de Investitori* care sunt în stare de incapacitate de plată, faliment sau lichidare și fac obiectul unei proceduri legale pentru declararea lor în una din situațiile menționate;

b) *Investitorul* sau membrii *Grupului de Investitori* care au fost și/sau sunt sub efectul vreunei sancțiuni penale pentru săvârșirea următoarelor fapte : gestiune frauduloasă, participare la activități criminale pentru corupție sau spălare de bani, abuz de încredere, fals, înșelăciune, delapidare, dare sau luare de mită sau alte contravenții și infracțiuni prevăzute de legea penală;

c) sunt în una din situațiile de incompatibilitate prevăzute în *Normele metodologice* ori de legea română.

4.2.3. Neîndeplinirea condițiilor de participare și a precizărilor privind forma de asociere în cazul *Grupurilor de investitori* ori lipsa și/sau neconformitatea documentelor doveditoare, precum și situațiile de incompatibilitate specificate la art.4.2.2. din *Strategie*, constituie elemente eliminatorii, ofertanții *Investitori* ori *Grupuri de investitori* aflați în



această situație urmând a fi declarați neeligibili pentru a participa la procesul de privatizare a *Societății*.

4.2.4. Documentele necesare dovedirii îndeplinirii condițiilor de participare și modalitatea de depunere a acestora, vor fi precizate prin oferta de vânzare (*Anunțul publicitar*) ce va fi publicată de *MTI* cu respectarea prevederilor art.79 din *Normele metodologice*, precum și în *Dosarul de prezentare*, întocmit de *MTI* cu respectarea prevederilor art. 81 și art. 82 din *Normele metodologice*.

4.3. Prețul de pornire a licitației este stabilit de către *MTI* pe baza raportului de evaluare a *Societății*.

4.4. Garanția de participare la licitație va reprezenta 20 % din valoarea nominală a pachetului de acțiuni scos la vânzare și se va depune conform precizărilor din *Dosarul de prezentare*.

4.5. Taxa de participare la licitație pentru fiecare *Investitor/Grupul de investitori* care depune documente de participare este de 5 % din valoarea nominală a pachetului de acțiuni scos la vânzare și se va depune conform precizărilor din *Dosarul de prezentare*.

4.6. Licitația cu strigare se va desfășura cu respectarea prevederilor art.58 – art.61 din *Normele metodologice*.

## **5. Accesul la informații**

5.1. Lista cuprinzând datele și informațiile cu caracter publicabil va fi stabilită de *Societate*, cu acordul *MTI*, și va fi făcută cunoscută solicitanților cel mai târziu la data publicării *Anunțului publicitar*.

5.2. *Investitorii* sau un membru al *Grupului de Investitori* ( în numele consorțiului din care face parte), care intenționează să obțină informații în scopul investigării *Societății* și/sau care doresc să-și întocmească un raport propriu de expertiză asupra acesteia, după

data achiziționării *Dosarului de prezentare*, vor avea acces direct la informațiile disponibile în cadrul camerei de date (*Camera de Date*) organizată la sediul *Societății*, pe baza achitării în avans, conform precizărilor din *Anunțul publicitar* a unei taxe de acces direct, în cuantumul stabilit de *MTI*, precum și cu condiția încheierii unui angajament de confidențialitate pentru o perioadă de trei ani de la data semnării acestuia de către reprezentantul legal al solicitantului.

## **6. Măsuri organizatorice**

6.1. În vederea aplicării *Strategiei*, la nivelul *MTI*, se va constitui comisia de privatizare (*Comisia de privatizare*) și secretariatul aferent (*Secretariat*) acesteia, având ca principale atribuții, fără a se limita la acestea:

- a) analiza derulării etapelor procesului de privatizare și propunerea de măsuri concrete pentru eficientizare;
- b) selectarea *Consultantului*;
- c) formularea propunerii proiectului de act normativ pentru aprobarea prevederilor contractului de consultanță;
- d) coordonarea selectării evaluatorului independent;
- e) propunerea acțiunilor necesare adaptării *Strategiei*, inclusiv pentru promovarea unor proiecte de acte normative și/sau juridice;
- f) elaborarea propunerilor de reorganizare, restructurare și administrare apreciate ca oportune pentru derularea în bune condiții a procesului de privatizare;
- g) coordonarea etapelor necesare selectării de către *Societate* a consultantților, evaluatorilor și a altor specialiști care vor întocmi documentațiile necesare în procesul de pregătire a privatizării (analize diagnostic, audituri de mediu, etc.), după caz;
- h) monitorizarea negocierilor desfășurate de *Societate* și a derulării contractelor de prestări de servicii/consultanță/mandat și altele asemenea, ce vor fi încheiate de *Societate* în cadrul procesului de pregătire a privatizării, după caz;

- i) avizarea raportului de evaluare ce stabilește valoarea de piață a *Societății* și în cadrul acestui raport, a concluziilor analizei comparative a următoarelor doua scenarii: varianta privatizării versus varianta lichidării (cu care ar putea fi asimilată și varianta falimentului), respectiv „testul vânzătorului privat în economia de piață” sau „testul investitorului privat prudent”, care va compara veniturile obținute de Statul român în varianta privatizării (defalcate pentru fiecare categorie de venit și/sau pentru fiecare categorie de creditori bugetari) comparativ cu partea care s-ar cuveni Statului român, în calitate de acționar și/sau creditor al societății, în cazul lichidării/falimentului;
- j) avizarea documentațiilor elaborate în urma încheierii contractelor de prestări servicii de către *Societate* în procesul de pregătire a privatizării, după caz;
- k) avizarea *Anunțului publicitar*, a *Dosarului de prezentare*, inclusiv a proiectului contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni ce va fi utilizat pentru negocieri, precum și a Listei cu informațiile disponibile în cadrul Camerei de Date;
- l) analiza și evaluarea documentelor de participare depuse de către *Investitori/Grupuri de Investitori* și selectarea acestora, în conformitate cu cerințele legale și cele stabilite prin *Dosarul de prezentare*;
- m) declararea *Investitorului/Grupului de investitori* adjudecatar în urma derulării procedurii de licitație cu strigare, în vederea negocierii clauzelor contractuale cu acesta;
- n) negocierea contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni cu *Investitorul/Grupul de Investitori* adjudecatar al procedurii licitație cu strigare;
- o) formularea propunerii proiectului de act normativ care va conține principalele condiții negociate ale contractului de vânzare-cumpărare de acțiuni;
- p) avizarea contractului de vânzare – cumpărare de acțiuni și a anexelor sale, după aprobarea principalelor condiții ale acestuia, de către Guvern și înainte de încheierea acestuia.

6.2. *Comisia de privatizare* are următoarea componență:

- cinci reprezentanți din cadrul *MTI*, în calitate de instituție publică implicată în privatizare;

- un reprezentant nominalizat din partea Ministerului Apărării Naționale;

- un reprezentant nominalizat de Ministerul Finanțelor Publice ;

6.3. Nominalizările membrilor *Comisiei de privatizare*, a președintelui *Comisiei pentru privatizare* și a supleantului acestuia - desemnat din cadrul membrilor *Comisiei de privatizare*, ai *Secretariatului* - ce va fi asigurat de către salariați ai *MTI* și ai *Societății*, în număr de cinci membri, precum și modul de lucru al *Comisiei de privatizare* și al *Secretariatului*, atribuțiile și competențele acestora se stabilesc prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

6.4. Până la sfârșitul lunii ulterioare datei transferului dreptului de proprietate asupra acțiunilor, fiecare dintre membrii *Comisiei de privatizare* și ai *Secretariatului* va beneficia de câte o indemnizație lunară brută asigurată din fondul de salarii prevăzut în bugetul de venituri și cheltuieli aprobat al *Societății*, ce nu poate depăși nivelul salariului brut al unui secretar de stat, în cuantumul stabilit de *AGA Societății* conform mandatului acordat de *MTI*.

6.5. *Consultantul* selectat de *MTI* conform prevederilor legale în vigoare în vederea acordării de servicii de consultanță/asistență de specialitate pe întreg parcursul derulării *Strategiei*, are următoarele principale atribuții și competențe, ce vor fi prevăzute, după caz, în contractele de consultanță:

a) emiterea opiniilor de specialitate sau a punctelor de vedere, la solicitarea *MTI*, cu privire la măsurile/proiectele de acte normative/documentele ce urmează a fi întreprinse/elaborate în aplicarea *Strategiei* ori cele referitoare la documentele care vor fi întocmite de către *MTI* și *Societate* în procesul de privatizare;

b) verificarea eligibilității *Investitorilor*/membrilor *Grupului de Investitori* la licitație și emiterea unei opinii de specialitate privind îndeplinirea / neîndeplinirea de către aceștia a

condițiilor de participare, în acord cu cerințele legale și cu cele prevăzute în *Anunțul publicitar* și în *Dosarul de prezentare*;

c) asigurarea de asistență juridică *Comisiei de privatizare* pe întreaga perioadă de desfășurare a procedurii de licitație și ulterior, de negociere a contractului de vânzare – cumpărare de acțiuni (*Contractul de privatizare*), începând cu depunerea documentelor de participare de către *Investitori/Grupurile de investitori* și până la încheierea *Contractului de privatizare*, după cum urmează:

i) participarea la fiecare ședință de licitație/negociere a *Contractului de privatizare* a cel puțin o treime din membrii echipei *Consultantului*, nominalizată prin contractul de consultanță;

ii) asigurarea asistenței juridice la negocierea clauzelor contractuale a *Contractului de privatizare*, precum și formularea și redactarea acestora, la fiecare ședință de negociere și transmiterea fiecărui proiect negociat la *MTI*;

iii) redactarea procesului verbal de finalizare a negocierii clauzelor contractuale;

iv) emiterea opiniei legale privind forma finală negociată a *Contractului de privatizare* și a tuturor anexelor sale;

d) asigurarea de asistență de specialitate *MTI* și *Societății*, până la data transferului dreptului de proprietate asupra acțiunilor.

## **7. Precizări privind derularea licitației și a negocierii clauzelor contractuale**

7.1. *Anunțul publicitar* va fi făcut public, prin intermediul a cel puțin două ziare naționale și un ziar internațional, de largă răspândire, prin televiziune, alte mijloace electronice mass-media.

7.2. *Comisia de privatizare*, cu sprijinul *Consultantului*, va analiza documentele depuse în termen și solicitate conform *Anunțului publicitar*, și va întocmi lista investitorilor calificați (*Investitori calificați*) să participe la licitație, precum și a celor respinși ca

neeligibili, însoțită de motivația fundamentată asupra evaluării efectuate, rezultatul acestei evaluări urmând a fi comunicat de către *MTI* tuturor investitorilor care au depus documente de participare.

7.3. În *Dosarul de prezentare* va fi inclusă și obligativitatea *Investitorilor/Grupurilor de Investitori calificați* de a depune, în termenul precizat în *Anunțul publicitar*, concomitent cu celelalte documente prevăzute la art.35 din *Normele metodologice* ori ulterior, după data comunicării calificării și următoarele angajamente ce urmează a fi garantate de *Investitorul/Grupul de Investitori* adjudecatar selectat pentru negocierea și încheierea *Contractului de privatizare - (Cumpărător)*, respectiv:

- a) obligațiile *Cumpărătorului* de a-și asuma realizarea obligațiilor de mediu stabilite în sarcina *Societății*, de a garanta aportarea resurselor necesare pentru investițiile de mediu specificate de autoritățile de mediu competente teritorial în avizele de mediu pentru privatizare emise pentru Societate, precum și cea privind respectarea, în numele *Societății*, a prevederilor angajamentelor/tratatelor/acordurilor semnate de reprezentanții *Societății* privind domeniul protecției mediului;
- b) obligația *Cumpărătorului* privind notificarea încheierii *Contractului de privatizare* către autoritățile competente în materie concurențială, în toate statele pe teritoriul căruiua operațiunea de concentrare economică realizată prin achiziționarea acțiunilor *Societății* va produce efecte juridice, inclusiv la nivel comunitar;
- c) obligația *Cumpărătorului*, de a respecta atât în calitate de acționar majoritar, în numele său, cât și în numele administratorilor *Societății*, desemnați de *Cumpărător* după data transferului dreptului de proprietate asupra acțiunilor *Societății*, de a respecta prevederile legale privind majorarea capitalului social al *Societății* cu valoarea terenurilor pentru care aceasta a obținut certificate de atestare a dreptului de proprietate după data privatizării;
- d) obligația *Cumpărătorului*, în numele său și în numele *Societății*, în solidar, de a respecta legislația în vigoare din România în domeniul pregătirii economiei naționale și a teritoriului pentru apărare, precum și menținerea/dezvoltarea

- utilajelor și instalațiilor din capacitățile de mobilizare deținute de *Societate*, la parametri normali de funcționare, conform obligațiilor stabilite prin acte normative ori dispoziții ale Consiliului Suprem de Apărare a Țării;
- e) obligația *Cumpărătorului*, în numele său și în numele *Societății*, în solidar, de a respecta acordurile și angajamentele asumate de *Societate*, ca urmare sau decurgând din prevederile acordurilor și tratatelor încheiate de statul român cu NATO;
- f) obligația *Cumpărătorului*, în numele său și al Consiliului de Administrație/Consiliului de Supraveghere al *Societății*, numit de acesta, de a păstra fondul arhivistic al *Societății* și de a respecta legislația în vigoare privind arhivele naționale;
- g) obligația *Cumpărătorului* și al Consiliului de Administrație/Consiliului de Supraveghere al *Societății*, numit de acesta, de a respecta prevederile legislației în vigoare în domeniul protecției sociale și sindicale, de a garanta drepturile salariaților *Societății*, prevăzute în contractul colectiv de muncă încheiat la nivel de *Societate*, în vigoare;
- h) obligația *Cumpărătorului* și al Consiliului de Administrație/Consiliului de Supraveghere al *Societății*, numit de acesta, de a respecta prevederile acordurilor, tratatelor și a altor acte juridice bilaterale ori multinaționale încheiate de *Societate*, în nume propriu ori în numele statului român, inclusiv garantarea realizării angajamentelor astfel asumate;
- i) acordul fără rezerve și asumat al *Cumpărătorului* ca *Societatea* și *Contractul de privatizare* să fie monitorizate postprivatizare, pentru o perioadă de cel puțin cinci ani de la data transferului dreptului de proprietate asupra acțiunilor, garantând *MTI* și *Consiliului Suprem de Apărare ai Țării*, prin reprezentanții săi desemnați ulterior realizării transferului dreptului de proprietate asupra acțiunilor, accesul la date, informații, cu caracter public sau confidențial, rezultate din activitatea *Societății* ori care implică *Societate*.

7.4. Angajamentele asumate de către *Investitorul/Grupul de Investitori calificat*, specificate la articolul anterior se vor transpune în clauze contractuale obligatorii, în urma adjudecării licitației și a negocierii *Contractului de privatizare*.

7.5. Sunt negociabile următoarele prevederi contractuale:

- termenul de plată a acțiunilor ce fac obiectul *Strategiei*, dar nu mai mult de 60 de zile de la data aprobării de către Guvern a *Contractului de privatizare*;

- termenele de notificare, de informare, de comunicare ori alte termene stipulate în proiectul *Contractului de privatizare*, dar nu mai mult decât termenele legale sau procedurale stabilite prin actele normative în vigoare.

- clauzele contractuale referitoare la reziliere, desființare, răscumpărare, încetare.

7.7. În cazul în care, din motivele menționate la art. 34 alin. (2) din Normele metodologice, *MTI* nu va putea încheia *Contractul de privatizare* cu *Investitorul/Grupul de Investitori* adjudecatar al procedurii de licitație cu strigare, *MTI* va putea decide reluarea procesului de privatizare a Societății.

## **8. Precizări cu privire la etapa postprivatizare**

8.1. *MTI*, în calitate de instituție publică implicată, este mandatat să stabilească condițiile pentru vânzarea acțiunilor rezultate în urma includerii în capitalul social al *Societății*, a valorii terenurilor pentru care, ulterior privatizării *Societății* conform *Strategiei*, se obțin conform legii, certificate de atestare a dreptului de proprietate asupra terenurilor.

8.2. Pentru eventualele prejudicii cauzate de *Societate* ori de *Cumpărător* unor terți ca urmare a nerespectării postprivatizare a prevederilor acordurilor, tratatelor și/sau angajamentelor asumate/angajate de *Societate* în nume propriu ori în numele *MTI*, *Societatea și Cumpărătorul* vor răspunde în solidar datorând daune-interese părților lezate.