

Nr.: 12.855 / 06.07.2020
Către: Comitetul Director / Consiliul de Administrație
Distribuit la: Secretariat CD/CA

AVIZAT

În ședința Comitetului Director din data de 07.07.2020
pentru prezentare în ședința Consiliului de Administrație din
.....

**DIRECTOR GENERAL,
Valentin CIMPUIERU**



NOTĂ

privind aprobarea contractării de către RA ROMATSA a unei linii de credit, cu subvenționarea de la bugetul de stat a dobânzii și celorlalte costuri aferente acesteia, pentru acoperirea deficitului de finanțare înregistrat ca urmare a impactului pandemiei COVID-19

Situația economico-financiară a ROMATSA este în continuare grav afectată de scăderea traficului aerian, Regia devenind vulnerabilă nu numai pe termen scurt, prin consumarea tuturor lichidităților sale la sfârșitul lunii iulie a.c.¹ cât și pe termen mediu și lung datorită neadoptării unui set de măsuri la nivel european care să vizeze întregul domeniu al aviației civile, sau din lipsa unor prognoze oficiale pe termen lung emise la nivel european.

În vederea asigurării continuității activității Regiei în condiții de siguranță, ROMATSA a adoptat o serie de măsuri interne (legate atât de reducerea cheltuielilor de operare și de investiții, cât și de amânarea la plată a unor drepturi de natură salarială), concomitent cu

¹ termen prelungit ca urmare a deciziilor Guvernului României de amânare succesivă a plății contribuțiilor, actualmente până la data de 25.10.2020

inițierea unei Note de informare, pentru prezentarea de către autoritatea tutelară, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTIC), în ședință de Guvern, a situației Regiei. În acest sens, pe baza prognozelor EUROCONTROL, s-a analizat la nivelul Regiei, împreună cu consultantul KPMG, impactul nerealizării veniturilor până la sfârșitul anului 2021. În urma analizei, a rezultat nevoia contractării unui împrumut de tip linie de credit în cuantum de 466 milioane lei, garantat de statul român și cu toate costurile aferente subvenționate de la bugetul de stat.

În acest scop, în data de 11.06.2020, Guvernul României a aprobat Nota nr. 22491 privind situația financiară a Regiei autonome „Administrația română a serviciilor de trafic aerian” - ROMATSA (Anexa 1). Ulterior, MTIC prin Direcția de Transport Aerian, a solicitat ROMATSA elaborarea unui proiect de Memorandum, în vederea continuării demersurilor. În data de 23.06.2020, MTIC a transmis spre avizare către Ministerul Finanțelor Publice, Memorandum-ul nr. 11396 cu tema *Aprobarea unei garanții de stat pentru contractarea de către RA ROMATSA a unei linii de credit, cu suportarea de la bugetul de stat a dobânzii și celorlalte costuri aferente acesteia, pentru acoperirea deficitului de finanțare înregistrat ca urmare a impactului pandemiei COVID-9* (Anexa 2).

În același timp au fost analizate ofertele de finanțare primite de la o serie de bănci comerciale (Banca Comercială Română, Banca Transilvania, EximBank și Raiffeisen Bank) pentru negocierea celor mai bune condiții de creditare în ceea ce privește costurile și flexibilitatea tragerii/ rambursării creditului. În urma acestui demers, oferta primită de la Banca Comercială Română oferă cele mai bune condiții pentru Regie.

În data de 26.06.2020, prin adresa nr. 1006954/ 25.06.2020 (Anexa 3), înregistrată la MTIC cu nr. 11396/26.06.2020, Ministerul Finanțelor Publice (MFP) a restituit neavizat proiectul de Memorandum, unul dintre observații fiind în sensul că demersul trebuie tratat în două etape separate:

1. Obținerea garanției statului român (în proporție de 80%);
2. Obținerea subvenționării dobânzii și a celorlalte costuri aferente liniei de credit, cu identificarea ordonatorului principal de credite în al cărui buget vor fi cuprinse sumele propuse a fi asigurate de la bugetul de stat.

Pentru obținerea garanției de stat, este necesară efectuarea analizei economico-financiare și aprobarea de către Comitetul Interministerial de Finanțări, Garanții și Asigurări (CIFGA).

Astfel, ROMATSA a întreprins de urgență demersurile necesare pe lângă EximBank, singura instituție financiară abilitată de Guvernul României pentru realizarea analizei de risc pe baza setului de documente solicitat Regiei.

În vederea înaintării către CIFGA a dosarului de garantare, unul dintre documentele solicitate este *“Hotărârea Adunării Generale a Acționarilor/Consiliului de Administrație sau hotărârea organului statutar privind contractarea împrumutului; se va prezenta dovada publicării hotărârii AGA în Monitorul Oficial (în cazul societăților pe acțiuni)”*.

Concomitent, ROMATSA a inițiat demersurile necesare pe lângă MTIC și MFP în vederea introducerii în Bugetul de Stat a sumei necesare acoperirii acestor costuri precum și pentru identificarea sursei de finanțare.

Totodată în susținerea celor formulate, menționăm și scrisoarea din 26 iunie a tuturor asociațiilor europene reprezentând companiile aeriene adresată prim-miniștrilor din statele membre UE (Anexa 4) prin care solicită imperativ urgentarea măsurilor de acordare a sprijinului financiar pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană, atât pe termen scurt, cât

și pe termen mediu și lung. În acest sens, asociațiile în cauză menționează necesitatea atât a accesării fondurilor europene nerambursabile (EU Recovery Fund și Connecting Europe Facility), cât și a acordării suportului financiar național pentru acoperirea deficitului de lichidități din anii 2020 și 2021.

Date fiind cele prezentate mai sus și având în vedere prevederile art. 13.6 din Anexa 2 la HG 74/1991 privind înființarea Regiei autonome „Administrația română a serviciilor de trafic aerian” - ROMATSA, coroborat cu pct. 2.1.22 din Regulamentul de Organizare și Funcționare al Consiliului de Administrație al Regiei vă înaintăm **spre aprobare:**

- **contractarea de către regie a unei linii de credit în valoare de 466 milioane lei garantate de statul român în proporție de 80%, cu suportarea de la bugetul de stat a dobânzii și a celorlalte costuri aferente acesteia, pentru acoperirea deficitului de finanțare înregistrat ca urmare a impactului pandemiei COVID-19;**
- **continuarea demersurilor Regiei pentru obținerea subvenționării dobânzii și celorlalte costuri aferente liniei de credit;**
- **mandatarea Directorului General și a Directorului Economic al RA ROMATSA în relațiile cu EximBank și Banca Comercială Română.**

**P. DIRECTOR ECONOMIC,
Adrian COJOC**

Marietta BABOȘ
Contabil Șef

Întocmit,
Florentina RADU
Serviciul Tarife și Urmărire Încasări

Emil-Valentin OLEA
Serviciul Tarife și Urmărire Încasări

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR,
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR**

Cabinet ministru

Nr. 22631

Data: 11.06.2020

NOTA

privind situația financiară a Regiei autonome

"Administrația română a serviciilor de trafic aerian" - ROMATSA

Sectorul aviației este unul dintre cele mai afectate de criza generată de răspândirea noului coronavirus SARS-CoV-2, prin reducerea la nivel european cu aproximativ 90% a traficului aerian comparativ cu aceeași perioadă a anului 2019, iar toate statele caută soluții de sprijin financiar pentru aeroporturi, transportatori aerieni și furnizori de servicii de navigație aeriană.

Regia autonomă „Administrația română a serviciilor de trafic aerian” – ROMATSA, denumită în continuare RA ROMATSA, este înființată și funcționează în baza hotărârii Guvernului nr. 74/1991, pe bază de gestiune economică și autonomie financiară, putând beneficia de subvenții de la bugetul de stat. De la înființarea sa în 1991 și până în prezent, RA ROMATSA s-a auto-finanțat și auto-gestionat exclusiv din veniturile din servicii de navigație aeriană prestate în spațiul aerian românesc și la cele 16 aeroporturi din țară, nebeneficiind de niciun fel de subvenții de la bugetul de stat. Prin veniturile din serviciile de navigație aeriană de rută, RA ROMATSA a susținut financiar și prestarea de servicii de navigație aeriană terminală la cele 16 aeroporturi din țară, contribuind decisiv la funcționarea acestor aeroporturi cu un rol vital în asigurarea conectivității și dezvoltării economice regionale.

Furnizorii de servicii de navigație aeriană, precum RA ROMATSA, fac parte integrantă din infrastructura aviației, îndeplinind o funcție a statului derivată din Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la care România este parte din anul 1965. Datorită acestui mandat, furnizorii de servicii de navigație aeriană nu pot înceta să presteze servicii atunci când cererea de trafic este redusă, întrucât au obligația să mențină spațiul aerian deschis și să întrețină infrastructura necesară pentru funcționarea întregului sistem al aviației.

RA ROMATSA este parte a ansamblului infrastructurilor critice europene ale transportului aerian, conform Directivei 2008/114/CE, și este un pivot al cooperării civil-militare în timp real cu structurile naționale de apărare și ale NATO. Nefuncționarea regiei ar crea disfuncții grave atât în îndeplinirea obligațiilor



MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

internaționale asumate de statul român ca membru al Organizației Aviației Civile Internaționale, EUROCONTROL, NATO sau ca partener strategic pentru state precum Statele Unite ale Americii, cât și în privința îndeplinirii funcției statului de apărare a spațiului aerian pentru care regia furnizează informații esențiale necesare controlului acestuia (identificarea utilizatorilor spațiului aerian, prevenirea intrărilor neautorizate sau chiar agresive, etc). Reamintim că în contextul crizelor regionale actuale și a situațiilor tensionate din Crimeea, Iran, Irak și Siria, spațiul aerian românesc, prin capacitatea de trafic aerian asigurată de RA ROMATSA, a asigurat o conectivitate unică a Orientului Mijlociu și Îndepărat cu rețeaua europeană și spațiul transatlantic. Îndeplinirea acestor obligații presupune costuri fixe care nu pot fi reduse și pentru care lipsa de finanțare ar echivala cu neasigurarea serviciilor și nerespectarea acestor responsabilități.

RA ROMATSA a continuat să furnizeze, fără afectarea siguranței sau a capacității adaptate cererii, suportul necesar chiar și în perioada Stării de Urgență și a Stării de Alertă, pentru toate zborurile cargo, charter, de repatriere sau de urgență, ale operatorilor privați sau ale Ministerului Afacerilor Interne, respectiv Ministerului Apărării Naționale, rămânând în permanență la dispoziția autorităților publice.

După cum rezultă din cele de mai sus, subliniem că modelul economic al furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) este diferit de cel al companiilor aeriene, întrucât serviciul nu poate fi întrerupt chiar dacă numărul de aeronave aflate în zbor este minim. Există o limită la ceea ce pot face ANSP-urile fără a scădea capacitatea pe termen scurt și mediu și fără a face alte compromisuri care să afecteze calitatea serviciilor. Pe termen lung, făcând reduceri profunde ale personalului și investițiilor ar fi subminată eficiența întregului sistem atunci când traficul se va redresa. Este de neașteptat de asemenea faptul că multor companii aeriene li s-a promis deja ajutor de stat din partea guvernului sau negociază sprijin din partea statelor, unele chiar accesând o parte din fondurile solicitate, printre care Lufthansa (9 mld EUR), Air France (7 mld EUR) și KLM (4 mld EUR), IAG GROUP – British Airways și Iberia (1.45 mld USD), ALITALIA (capitalizare prin injectare a 3,5 mld EUR).

Organizația europeană EUROCONTROL, la care România a aderat prin Legea nr. 44/1996, prin documentul cu referința App./PC/20-05-REV – DGD20_0185 a informat statele asupra faptului că furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie finanțați în continuare astfel încât aceștia să continue să îndeplinească obligațiile asumate de state, prin aderarea la Convenția de la Chicago, de a furniza în mod continuu, în condiții de siguranță, servicii de navigație aeriană. Același document menționează și faptul că aceștia trebuie să fie pregătiți în orice moment ca activitatea să revină la normal. În acest context precizăm că RA ROMATSA trebuie să mențină la cele mai înalte standarde atât infrastructura necesară, cât și competența întregului personal operativ (controlori de trafic aerian, personal tehnic, personal meteorologic).



MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

RA ROMATSA se finanțează exclusiv din tarifele pentru serviciile de navigație aeriană prestate, cele mai mari venituri fiind cele obținute din tarifele de rută, colectate de EUROCONTROL. Precizăm că peste 90% din aceste venituri provin de la companii străine.

Situația economico-financiară a RA ROMATSA este afectată atât de scăderea traficului aerian, cât și de acceptarea de către majoritatea statelor membre EUROCONTROL a solicitării companiilor aeriene de a fi amânate plățile pentru serviciile de navigație aeriană prestate în perioada februarie – mai 2020, chiar dacă România a votat împotriva. Astfel, aceste sume urmează a fi încasate eșalonat în perioada noiembrie 2020 - august 2021.

Având în vedere că obiectivul principal al RA ROMATSA îl reprezintă asigurarea continuității furnizării serviciilor de navigație aeriană de către regie, cu menținerea tuturor condițiilor de siguranță, capacitate și fluentă a traficului aerian, în contextul actual au fost adoptate o serie de măsuri de raționalizare și prioritizare a cheltuielilor și plăților în această situație excepțională. Printre acestea amintim reanalizarea și reducerea semnificativă a planului de investiții (peste 50%) și a celui de achiziții aferent perioadei aprilie - decembrie 2020, suspendarea / amânarea angajărilor / avansărilor / promovărilor, suspendarea deplasărilor externe și interne pe perioada nedeterminată, cât și a unor drepturi/beneficii de natura drepturilor de personal.

Cu toate aceste măsuri, RA ROMATSA nu se poate redresa întrucât nu a mai avut încasări semnificative începând cu luna martie și a apelat la disponibilitățile bănești care erau rezervate acoperirii unor obligații contractuale viitoare ale regiei. În momentul de față și aceste disponibilități sunt pe punctul de a fi epuizate:

A. Conturi curente	75.604.102 lei
B. Depozite termen scurt (scadente iunie și august 2020)	124.296.763 lei
C. Titluri de stat (scadente 26.02.2021)	145.278.000 lei

Disponibilitățile mai asigură finanțarea necesară pentru funcționarea regiei doar pentru luna curentă, având în vedere cheltuieli lunare în medie de aproximativ 70 milioane lei și scadențele la plata contribuțiilor la bugetul de stat, amânate și la termen, de aproximativ 72 milioane lei. Prin lichidarea titlurilor de stat în regim de urgență s-ar asigura finanțarea până la începutul lunii septembrie, însă în același timp, acestea au fost identificate ca fiind unica posibilitate de asigurare a unei părți de garantare de minim 20% pentru o eventuală linie de credit, lichidarea lor nefiind recomandată.

În urma proiecțiilor financiare efectuate de consultantul KPMG s-a constatat că fluxurile de numerar au înregistrat valori negative încă din ianuarie a.c., dar regia s-a putut finanța din disponibilul de numerar avut la 01.01.2020.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

Scăderea bruscă de activitate și revenirea graduală lentă prognozată după 2023 conform IATA (Asociația Internațională a Transportatorilor Aerieni), coroborată cu întârzierile la încasare conduc la fluxuri negative de numerar și în primele 9 luni ale anului 2021. Astfel deficitul din operațiuni ajunge până la sfârșitul anului 2021 la valoarea de aprox. 646 milioane lei, fiind parțial finanțat din lichiditățile disponibile la 01.01.2020, restul urmând a se finanța printr-o linie de credit de aproximativ 466 milioane lei (aproximativ 100 milioane euro).

Utilizarea liniei de credit va fi făcută lunar, pe măsura necesităților de lichiditate ale regiei, iar în măsura în care, din motive externe favorabile regiei, deficitul de lichiditate va fi acoperit din alte surse (ex. subvenții de la buget, creșteri rapide ale traficului), neutilizarea creditului nu va atrage după sine comisioane.

Conform *Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european*, finanțarea prin îndatorare se reflectă în costurile determinate care stau la baza stabilirii tarifului de navigație aeriană, prin includerea în componenta de costul capitalului (art. 22, paragraf 4, litera d din regulament), fiind o modalitate de finanțare permisă de legislație și utilizată la nivel european.

În condițiile actuale ale prevederilor din Regulamentul UE 2019/317, după expirarea unei perioade de grație de 2 ani, rambursarea creditului poate fi asigurată de regie. Deși aceste prevederi asigură o recuperare a pierderilor de venit datorită scăderii de trafic printr-o majorare a tarifului în anul n+2, conform ultimelor documente transmise de Comisia Europeană prevederile în cauză urmează a fi modificate printr-o reducere a nivelului ajustărilor și eşalonarea pe o perioadă de 10 ani. În cazul în care modificările vor fi acceptate de către statele membre și aprobate de către Comisia Europeană, condițiile de rambursare vor trebui modificate în mod corespunzător.

De altfel, în acest context, doamna comisar european pentru transporturi Adina Vălean a recomandat în scrisoarea transmisă Ministrului Transporturilor în data de 04 iunie ca "România să considere suportul financiar pe termen scurt și mediu pentru ROMATSA pentru a asigura nivelul adecvat de lichiditate pentru îndeplinirea obligațiilor statului conform Convenției de la Chicago."

Regia a transmis solicitări către 6 instituții bancare din România (Banca Transilvania, Raiffeisen Bank, CEC Bank, BCR, EximBank, BRD), pentru oferte preliminare cu privire la condițiile aferente contractării unei linii de credit în valoare de aproximativ 100 milioane EURO, sub rezerva obținerii unei garanții din partea statului român.



MINISTERUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

Menționăm că în conformitate cu pct. 35¹ din *Comunicarea Comisiei Europene - Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene* (2014/C 99/03), intervenția statului în asigurarea surselor de finanțare a serviciilor de navigație aeriană nu reprezintă o măsură de ajutor de stat.

Lipsa intervenției urgente a statului român în soluționarea problemelor economico-financiare ale ROMATSA, corelată cu situația disponibilităților, poate avea consecințe negative asupra solidității financiare a regiei. Conform prevederilor Regulamentului (UE) 2017/373, în vederea menținerii certificatului de furnizor de servicii de navigație aeriană, RA ROMATSA trebuie să facă dovada asigurării solidității financiare în procesul de monitorizare continuă. Recomandările Comisiei Europene pentru evaluarea impactului crizei COVID19 asupra furnizorilor de servicii de navigație aeriană accentuează necesitatea efectuării unor verificări suplimentare pentru anul 2020 de către autoritățile naționale de supervizare a solidității financiare. Neîndeplinirea acestui criteriu esențial conduce la suspendarea certificatului și, implicit, la imposibilitatea prestării de servicii de trafic aerian în spațiul aerian românesc.

Având în vedere cele expuse, pentru asigurarea continuității activității de furnizare a serviciilor de navigație aeriană în spațiul aerian național, conform obligațiilor asumate de România prin Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, **propunem ca Guvernul României să susțină și să faciliteze obținerea de către ROMATSA a unei linii de credit garantată de statul român, cu dobândă și celelalte costuri aferente subvenționate integral, care să permită acoperirea deficitului de finanțare estimat pentru anii 2020 și 2021.**

Ministru

Lucian Nicolae BODE



¹ 35. Curtea de Justiție a statuat că activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și, în general, nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat într-un aeroport, activități precum controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale, pompierii și activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități sunt considerate a fi, în general, de natură neeconomică



MINISTERUL TRANSPORTURILOR,
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

Nr. 113/2023/06.2020

APROB
PRIM-MINISTRU
Ludovic ORBAN

MEMORANDUM

De la: Ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor
Lucian Nicolae BODE



Avizat: Ministrul finanțelor publice
Vasile - Florin CÎȚU

Tema: Aprobarea unei garanții de stat pentru contractarea de către Regia autonomă „Administrația română a serviciilor de trafic aerian” - ROMATSA a unei linii de credit, cu suportarea de la bugetul de stat a dobânzii și celorlalte costuri aferente acesteia, pentru acoperirea deficitului de finanțare înregistrat ca urmare a impactului pandemiei COVID-19

1. Prezentarea Regiei autonome „Administrația română a serviciilor de trafic aerian” - ROMATSA

Regia autonomă „Administrația română a serviciilor de trafic aerian” - ROMATSA, denumită în continuare RA ROMATSA, a fost înființată și funcționează în baza Hotărârii Guvernului nr. 74/1991, pe bază de gestionare economică și autonomie financiară, putând beneficia de subvenții de la bugetul de stat. De la înființarea sa în 1991 și până în prezent, RA ROMATSA s-a auto-finanțat și auto-gestionat exclusiv din veniturile din servicii de navigație aeriană prestate în spațiul aerian românesc și la cele 16 aeroporturi din țară, nebeneficiind de niciun fel de subvenții de la bugetul de stat. Prin veniturile din serviciile de navigație aeriană de rută, RA ROMATSA a susținut financiar și prestarea de servicii de navigație aeriană terminală la cele 16 aeroporturi din țară, contribuind decisiv la funcționarea acestor aeroporturi cu un rol vital în asigurarea conectivității și dezvoltării economice regionale.

Furnizorii de servicii de navigație aeriană, precum RA ROMATSA, fac parte integrantă din infrastructura aviației, îndeplinind o funcție a statului derivată din Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago, la care România este parte din anul 1965. Datorită acestui mandat, furnizorii de servicii de navigație aeriană nu pot înceta să presteze servicii atunci când cererea de trafic este redusă, întrucât au obligația să mențină spațiul aerian deschis și să întrețină infrastructura necesară pentru funcționarea întregului sistem al aviației.

RA ROMATSA este parte a ansamblului infrastructurilor critice europene ale transportului aerian, conform *Directivei 2008/114/CE a Consiliului din 8 decembrie 2008 privind identificarea și desemnarea infrastructurilor critice europene și evaluarea necesității de îmbunătățire a protecției acestora*, și este un pivot al cooperării civil-militare în timp real cu structurile naționale de apărare și ale NATO. Nefuncționarea regiei ar crea consecințe grave atât în îndeplinirea obligațiilor internaționale asumate de statul român ca membru al Organizației Aviației Civile Internaționale, EUROCONTROL, NATO sau ca partener strategic pentru state precum Statele Unite ale Americii, cât și în privința îndeplinirii funcției statului de apărare a spațiului aerian pentru care regia furnizează informații esențiale necesare controlului acestuia (identificarea utilizatorilor spațiului aerian, prevenirea intrărilor neautorizate sau chiar agresive, etc). Reamintim că în contextul crizelor regionale actuale și a situațiilor tensionate din Crimeea, Iran, Irak și Siria, spațiul aerian românesc, prin capacitatea de trafic aerian asigurată de RA ROMATSA, a asigurat o conectivitate unică a Orientului Mijlociu și îndepărtat cu rețeaua europeană și spațiul transatlantic. Îndeplinirea acestor obligații presupune costuri fixe care nu pot fi reduse și pentru care lipsa de finanțare ar echivala cu neasigurarea serviciilor și nerespectarea acestor responsabilități.

RA ROMATSA a continuat să furnizeze, fără afectarea siguranței sau a capacității adaptate cererii, suportul necesar chiar și în perioada Stării de Urgență și a Stării de Alertă, pentru toate zborurile cargo, charter, de repatriere sau de urgență, ale operatorilor privați sau ale Ministerului Afacerilor Interne, respectiv Ministerului Apărării Naționale, rămânând în permanență la dispoziția autorităților publice.

După cum rezultă din cele de mai sus, subliniem că modelul economic al furnizorilor de servicii de navigație aeriană (ANSP) este diferit de cel al companiilor aeriene, întrucât serviciul nu poate fi întrerupt chiar dacă numărul de aeronave aflate în zbor este minim. Există o limită la ceea ce pot face ANSP-urile fără a scădea capacitatea pe termen scurt și mediu și fără a face alte compromisuri care să afecteze siguranța și calitatea serviciilor. Pe termen lung, făcând reduceri profunde ale personalului și investițiilor ar fi subminată eficiența întregului sistem atunci când traficul se va redresa. Este de notat de asemenea faptul că multor companii aeriene li s-a promis deja ajutor de stat din partea guvernelor sau negociază sprijin din partea statelor, unele chiar accesând o parte din fondurile solicitate, printre care Lufthansa (9 mld EUR), Air France (7 mld EUR) și KLM (4 mld EUR),

IAG GROUP - British Airways și Iberia (1.45 mld USD), ALITALIA (capitalizare prin injectare a 3.5 mld EUR).

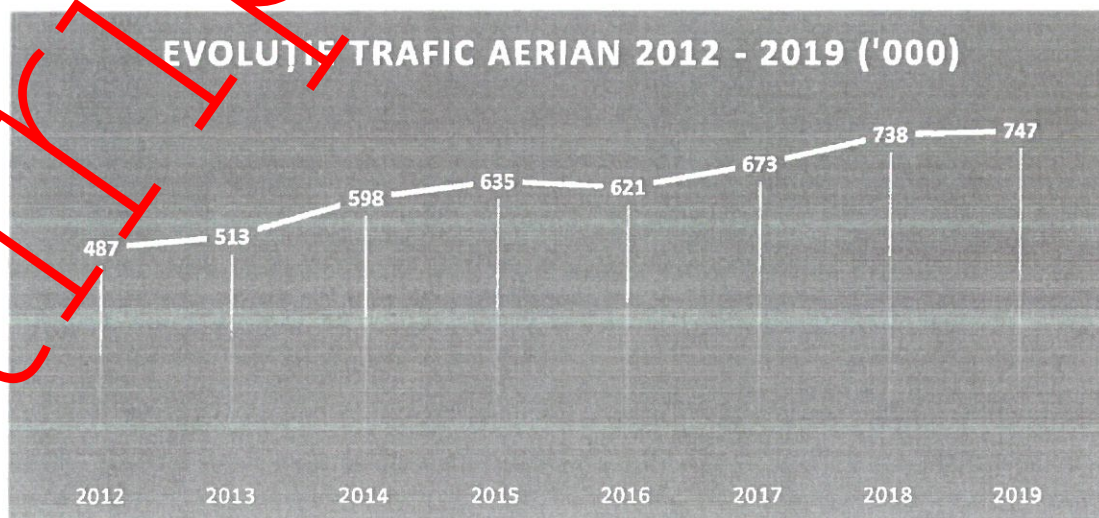
Organizația europeană pentru siguranța navigației EUROCONTROL, la care România a aderat prin *Legea nr. 44/1996 pentru aderarea României la Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru securitatea navigației aeriene, încheiată la 13 decembrie 1960, și la Acordul multilateral privind tarifele de rută aeriană, semnat la Bruxelles la 12 februarie 1981*, cât și Comisia Europeană au informat statele membre asupra faptului că furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie finanțați în continuare astfel încât aceștia să continue să îndeplinească obligațiile asumate de state, prin aderarea la Convenția de la Chicago, de a furniza în mod continuu, în condiții de siguranță, servicii de navigație aeriană. În acest context precizăm că RA ROMATSA trebuie să mențină la cele mai înalte standarde atât infrastructura necesară, cât și competența întregului personal operativ (controlori de trafic aerian, personal tehnic, personal meteorologic, personal de informare aeronautică).

RA ROMATSA se finanțează exclusiv din tarifele pentru servicii de navigație aeriană prestate, cele mai mari venituri fiind cele obținute din tarifele de rută, colectate de EUROCONTROL. Precizăm că peste 90% din aceste venituri provin de la companii străine.

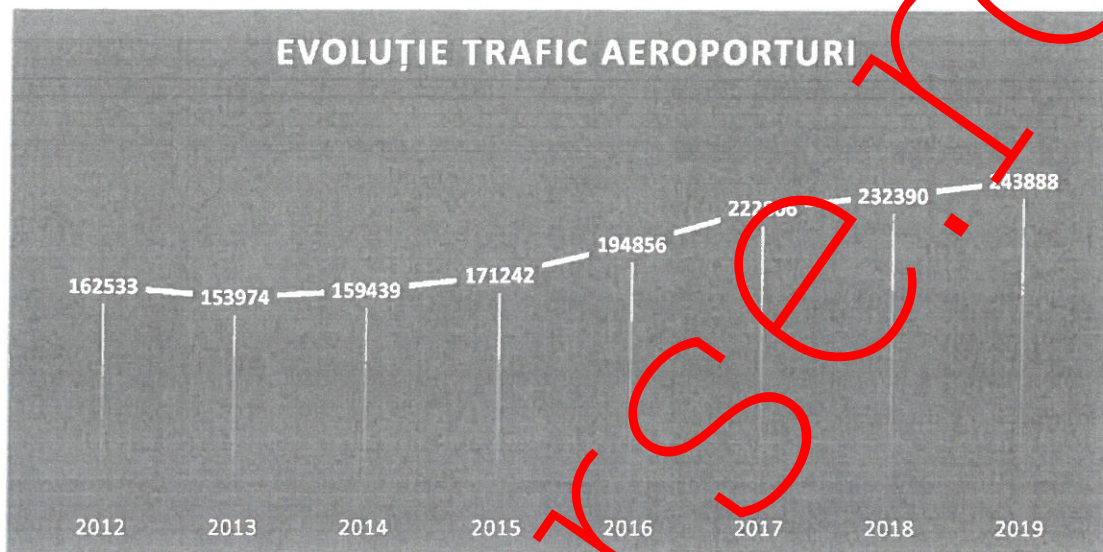
2. Situația financiară a RA ROMATSA ca urmare a pandemiei COVID-19

După cum se poate observa din cele două grafice de mai jos, traficul aerian controlat de RA ROMATSA a crescut constant în ultimii ani, atât pentru zborurile de survol, cât și pentru aterizările/ decolările de pe aeroporturile din țară. Cumulat această creștere este de 53% pentru serviciile de navigație aeriană de rută și 50% pentru serviciile de navigație aeriană de terminal la cele 16 aeroporturi, în perioada 2012-2019.

Evoluția traficului aerian în perioada 2012-2019



Grafic nr. 1 Evoluție trafic aerian în spațiul aerian românesc exprimat în număr mișcări IFR (mii)

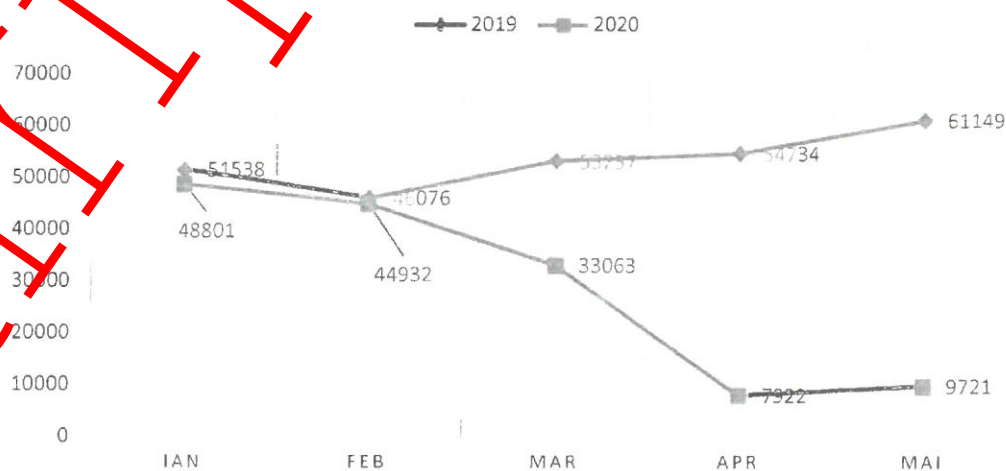


Grafic nr.2 Evoluție trafic aerian(aterizări și decolări) la cele 16 aeroporturi din România

Evoluția traficului aerian - ianuarie - mai 2020/2019

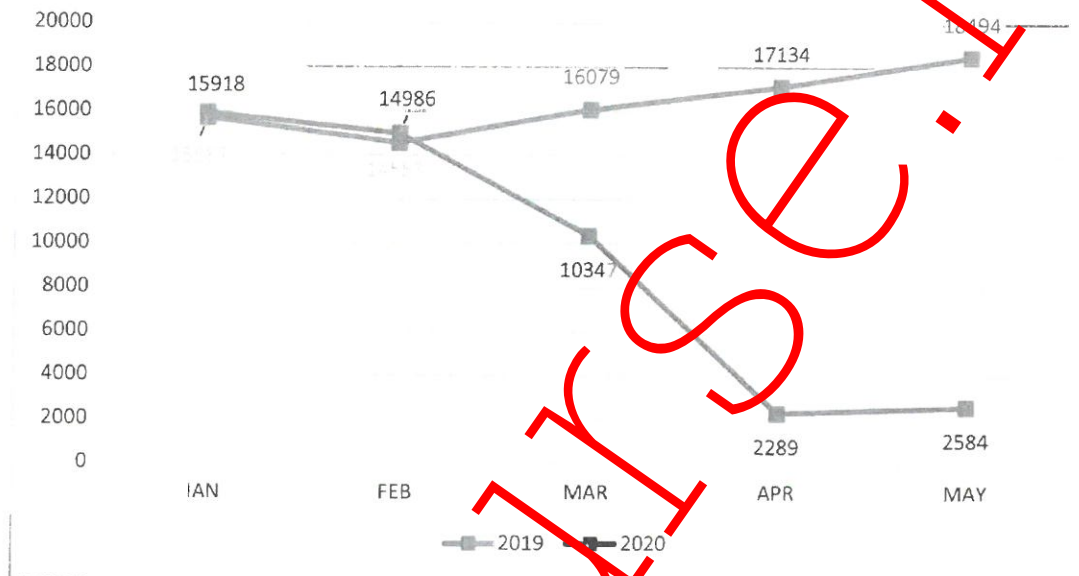
Odată cu răspândirea pandemiei de COVID-19 în Europa, confirmarea primului caz în România (27 februarie 2020) și instituirea restricțiilor de deplasare în interiorul țării și între state, traficul aerian a scăzut dramatic începând cu luna martie, după cum se poate observa în graficele de mai jos. Având în vedere traficul preponderent între Orientul Mijlociu și Îndepărtat cu Europa Centrală și de Vest care tranzitează România, scăderea a fost vizibilă încă din luna ianuarie atât din cauza focarelor COVID-19 din Asia, cât și din cauza situației tensionate din Iran și Iraq.

EVOLUȚIE TRAFIC AERIAN IAN - MAI 2019 vs. 2020



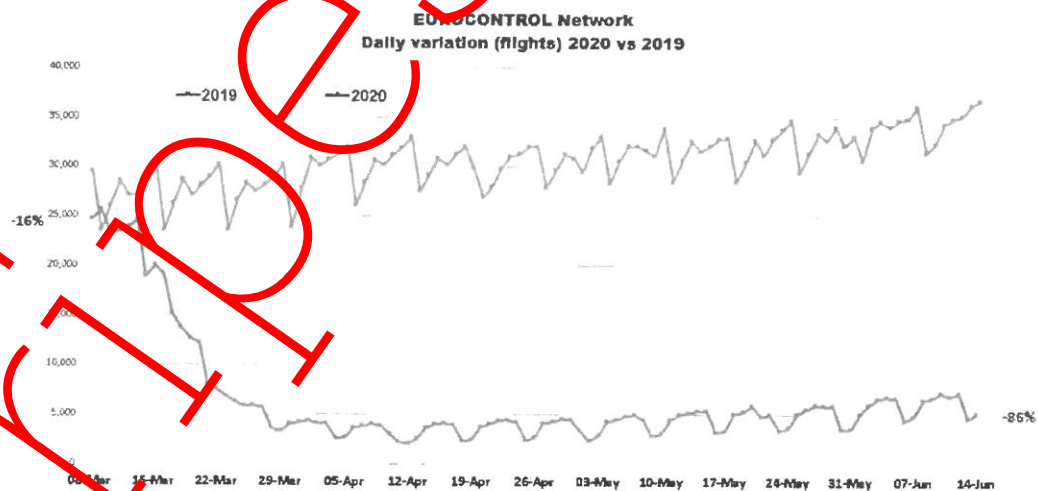
Grafic nr.3 Evoluție trafic aerian în spațiul aerian românesc exprimat în număr mișcări IFR, 2019 vs. 2020

Evoluție trafic IFR cu aterizare/ decolare în România
ian-mai 2020 vs. 2019



Grafic nr. 4 Evoluție trafic aerian (aterizări și decolări) la cele 16 aeroporturi din România, 2019 vs. 2020

Evoluția este similară celei de la nivelul întregii rețele europene, așa cum demonstrează datele EUROCONTROL:

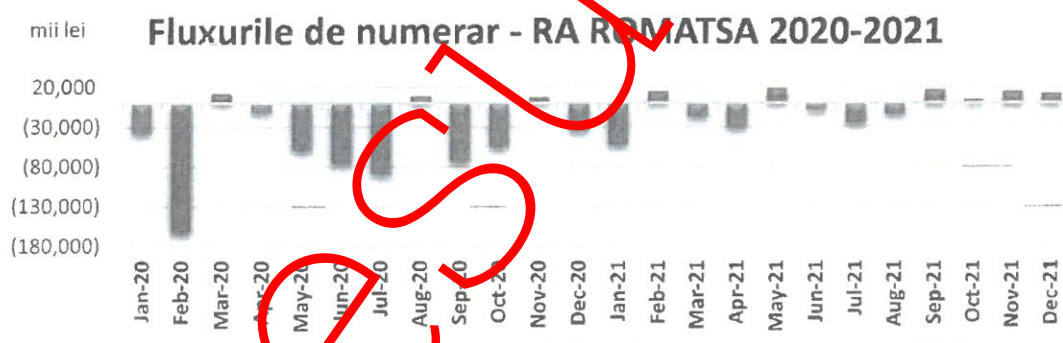


Grafic nr.5 Evoluție trafic aerian la nivelul rețelei europene ca urmare a pandemiei COVID-19, 2019 vs. 2020

Situația economico-financiară a RA ROMATSA este afectată atât de scăderea traficului aerian, cât și de acceptarea de către majoritatea statelor membre EUROCONTROL a solicitării companiilor aeriene de a fi amânate plățile pentru serviciile de navigație aeriană prestate în perioada februarie - mai 2020, chiar dacă România a votat împotriva. Astfel, aceste sume urmează a fi încasate eșalonat în perioada noiembrie 2020 - august 2021.

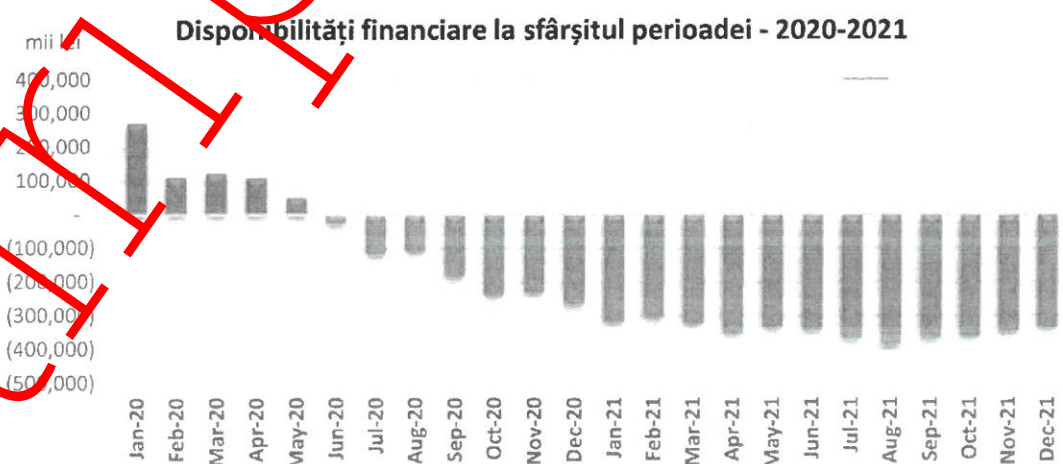
În urma proiecțiilor financiare efectuate de consultantul regiei s-a constatat că fluxurile de numerar au înregistrat valori negative încă din ianuarie a.c., dar regia s-a putut finanța din disponibilul de numerar avut la 01.01.2020, care era rezervat acoperirii unor obligații viitoare ale regiei. Acest disponibil a fost consumat în primele 5 luni ale anului iar regia urmează ca începând cu luna iunie 2020 să rămână fără lichidități (exceptând 3 depozite în valoare de 95 mil. lei care vor ajunge la maturitate în luna august 2020 și care au fost considerate în proiecție ca intrare de lichidități la acea dată).

Scăderea bruscă de activitate și revenirea graduală prognozată, coroborată cu întârzierile la încasare conduc la fluxuri negative de numerar și în primele 9 luni ale anului 2021. Astfel, deficitul din operațiuni ajunge până la sfârșitul anului 2021 la valoarea de aprox. 646 mil lei fiind parțial finanțat din lichiditățile disponibile la 01.01.2020, restul fiind acoperit printr-o linie de credit de aproximativ 466 mil. lei.



Grafic nr. 6 Evoluția fluxurilor de numerar lunare ale RA ROMATSA în perioada 2020-2021

Nota: Fluxurile ușor pozitive de numerar se înregistrează în general în lunile când se încasează facturile amânate de la EUROCONTROL.



Grafic nr. 7 Evoluția disponibilităților financiare lunare ale RA ROMATSA în perioada 2020-2021

3. Justificarea măsurii de acordare a unei garanții de stat pentru linia de credit și subvenționarea dobânzii și a celorlalte costuri aferente

a) Necesitatea acoperirii unor cheltuieli pentru care RA ROMATSA nu dispune de finanțare. Încă de la momentul declanșării pandemiei COVID-19, RA ROMATSA a adoptat următoarele măsuri:

- a) suspendarea temporară a angajărilor/avansărilor/promovărilor (aproximativ 9.000.000 lei);
- b) diminuarea Planului de investiții 2020 cu aproximativ 55%, respectiv de la suma de 124.933.773 lei (fără TVA) prevăzută în BVC, la valoarea de 56.163.700 lei (fără TVA), atât prin amânarea unor obiective noi în anul 2022, cât și prin modificarea calendarelor de derulare aferente obiectivelor în curs, cu excepția celor necesare pentru derularea activității de bază în condiții de siguranță;
- c) reanalizarea plăților estimate din activitatea de exploatare (anulare/amânare deplasări și cursuri de formare profesională, suspendare efectuare concedii de recuperare psihologică ale personalului operativ și concedii de odihnă suplimentare ale personalului tehnic, prevăzute în legislația specifică), obținându-se o economie pentru perioada aprilie - decembrie de aproximativ 5.146.000 lei (cu TVA);
- d) amânarea plății contribuțiilor sociale și impozitelor scadente în lunile aprilie-mai 2020 în conformitate cu prevederile OUG 29/2020 - 46.781.468 lei;
- e) amânarea unor plăți de natură salarială.

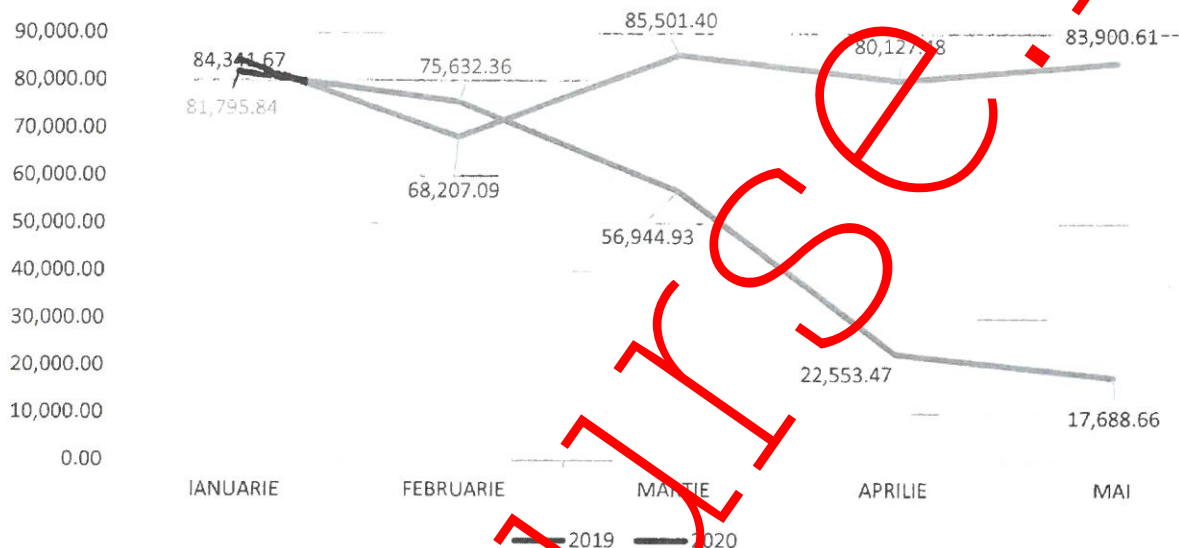
De asemenea, RA ROMATSA a solicitat autorității tutelare, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor (MTIC), sprijin în vederea amânării plății contribuției către EUROCONTROL (obligație a României) - aproximativ 2 mil. Euro/trimestru. Suplimentar, față de costurile determinate, incluse în Planul de Performanță se înregistrează o diminuare la costurile cu personalul prin neaplicarea ajustărilor salariale prognozate (4.15%), aferente inflației și creșterii de trafic realizate în anul precedent.

În aceste condiții, având în vedere că începând cu luna aprilie 2020, cifra de afaceri a regiei se apropie de zero, RA ROMATSA nu va avea capacitatea financiară să finanțeze rezultatul negativ din activitatea de exploatare, ca urmare a pierderilor înregistrate din cauza epidemiei COVID-19.

Deteriorarea gravă a situației financiare este cauzată de neacoperirea în perioada următoare a cheltuielilor regiei în raport cu valoarea veniturilor obținute de societate în aceeași perioadă (cheltuielile materiale, cu utilitățile, mentenanța echipamentelor și sistemelor utilizate pentru serviciile de trafic aerian, cheltuieli cu personalul care asigură controlul traficului aerian și

informațiile necesare, personalul necesar pentru întreținerea în stare de funcționare a echipamentelor etc).

EVOLUȚIE VENITURI RA ROMATSA 2019 vs. 2020



Grafic nr. 8 Evoluția comparativă a veniturilor RA ROMATSA în perioada ianuarie-mai, 2019 vs. 2020

b) Nevoia de lichidități pe termen scurt este generată de:

- necesitatea finanțării rezultatului negativ din activitatea de exploatare, estimat pentru perioada 01.04.2020 - 31.12.2021 la aprox. 646 mil. lei (finanțat parțial din lichiditățile disponibile la 01.01.2020);
- necesitatea acoperirii unor plăți iminente ce țin de menținerea funcționării și o serie de plăți scadente în următoarea perioadă, a căror amânare ar determina blocarea activității RA ROMATSA.

La data de 15 iunie a.s., EUROCONTROL a transmis documentul cu referința App./PC/20-08 - DGD20_0297 prin care se solicită statelor membre să autorizeze Directorul General al Agenției să semneze contractul pentru un împrumut cu valoarea totală estimată de 1,27 miliarde euro prin care să fie susținut deficitul de finanțare al furnizorilor de servicii de navigație aeriană ca urmare a amânării la plată a companiilor aeriene pentru prestațiile aferente perioadei februarie - mai 2020.

Costurile împrumutului sunt superioare ofertelor de pe piața locală atât în ceea ce privește dobânda, cât și celelalte costuri.

Împrumutul nu soluționează problema de lichidități a regiei până la finalul anului 2021 din cauza scăderii traficului aerian, întrucât sumele care vor putea fi accesate de la EUROCONTROL sunt calculate la nivelul a 51% din costurile estimate pentru lunile februarie-mai 2020, iar rambursarea se va face în perioada 31.12.2020-30.03.2022, direct de către EUROCONTROL din

încasările pentru serviciile prestate de către furnizorii de servicii de navigație. În condițiile în care traficul va fi și în 2021 și 2022 mai scăzut decât în perioada pre-COVID-19, achitarea cu prioritate a creditului EUROCONTROL din încasările aferente serviciilor prestate va crea noi dificultăți economice pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană.

Luând în considerare cele de mai sus, precum și faptul că accesarea împrumutului EUROCONTROL ar fi presupus de asemenea garanția statului, cu toate etapele procedurale din *OUG nr. 64/2017 privind datoria publică*, iar termenul limită de răspuns a fost fixat pentru 22 iunie, ROMATSA a transmis MTIC opțiunea sa de a nu accesa acest credit. Pentru asigurarea necesarului de lichidități pe termen scurt ROMATSA intenționează să apeleze la o facilitate de credit-punte cu o valoare echivalentă cu sumele aferente lunilor februarie-mai 2020 pentru servicii de navigație aeriană de rute prestate, dar amânate la plată. Facilitatea de credit-punte poate fi apoi refinanțată prin intermediul liniei de credit în valoare de 466 mil. lei, garantată de stat și cu dobânda și celelalte costuri subvenționate de la bugetul de stat.

Lipsa intervenției urgente a statului român în soluționarea problemelor economico-financiare ale RA ROMATSA, corelată cu situația disponibilităților, poate avea consecințe negative asupra solidității financiare a regiei. Conform prevederilor *Regulamentului (UE) nr. 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011*, în vederea menținerii certificatului de furnizor de servicii de navigație aeriană, RA ROMATSA trebuie să facă dovada asigurării solidității financiare în procesul de monitorizare continuă. Recomandările Comisiei Europene pentru evaluarea impactului crizei COVID-19 asupra furnizorilor de servicii de navigație aeriană accentuează necesitatea efectuării unor verificări suplimentare pentru anul 2020 de către autoritățile naționale de supervizare a solidității financiare. Neîndeplinirea acestui criteriu esențial conduce la suspendarea certificatului și, implicit, la imposibilitatea prestării de servicii de navigație aeriană în spațiul aerian românesc.

4. Baza legală pentru acordarea sprijinului

Conform art. 1, alin. (1) din *Hotărârea Guvernului nr. 74/1991 privind înființarea Regiei autonome "Administrația română a serviciilor de trafic aerian" - ROMATSA*, aceasta poate beneficia de subvenții de la bugetul de stat.

Menționăm că în conformitate cu pct. 35¹ din *Comunicarea Comisiei Europene - Orientări privind ajutoarele de stat destinate aeroporturilor și companiilor aeriene (2014/C 99/03)*, intervenția statului în asigurarea surselor de finanțare a serviciilor de navigație aeriană nu reprezintă o măsură de ajutor de stat.

Conform *Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifară în cadrul celui unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 290/2013 și (UE) nr. 391/2013*, finanțarea prin îndatorare se reflectă în costurile determinate care stau la baza stabilirii tarifului de navigație aeriană, prin includerea în componenta de costul capitalului (art. 22, para. (4), lit. (d)) din Regulament), fiind o modalitate de finanțare permisă de legislație și utilizată la nivel european.

În conformitate cu dispozițiile art. 4 alin. (2) din *OUG nr. 64/2007 privind datoria publică*, beneficiarii garanțiilor de stat se stabilesc pentru fiecare caz în parte prin act normativ cu putere de lege.

5. Instrumentul de acordare utilizat

Linie de credit în valoare de 466 mil lei garantată de stat, cu dobânda și costurile aferente subvenționate de la bugetul de stat. În conformitate cu *OUG nr. 64/2007 privind datoria publică*, va fi emis un act normativ cu putere de lege pentru aprobarea acordării garanției de stat.

6. Utilizarea și rambursarea liniei de credit

Utilizarea liniei de credit va fi făcută pe măsura necesităților de lichiditate ale regiei, lunar; în măsura în care, din motive externe pozitive, deficitul de lichiditate va fi acoperit din alte surse (ex. subvenții de la buget, creșteri rapide ale traficului). Neutilizarea creditului nu va atrage după sine comisioane de neutilizare.

RA ROMATSA a primit oferte de la 4 bănci pentru condiții preliminare cu privire la condițiile necesare contractării unei linii de credit în valoare de aproximativ 100 milioane EURO.

Au fost luate în calcul două scenarii de grație la plata principalului creditului - până la 31.12.2021 sau până la 31.12.2022 - în funcție de scenariul de recuperare a pierderii de venit din scăderea

¹35. Curtea de Justiție a statuat că activitățile care, în mod normal, țin de responsabilitatea statului în exercitarea atribuțiilor sale oficiale în calitate de autoritate publică nu sunt de natură economică și, în general, nu se încadrează în domeniul de aplicare a normelor privind ajutoarele de stat într-un aeroport, activități precum controlul traficului aerian, poliția, serviciile vamale, pompierii și activitățile necesare pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, precum și investițiile în infrastructura și în echipamentele necesare pentru astfel de activități sunt considerate a fi, în general, de natură neeconomică.

traficului aerian, agreat cu banca. Rambursarea principalului se va face într-o perioadă de maxim 10 ani, cu posibilitatea de modificare în funcție de perioada stabilită prin scenariile de recuperare a pierderii de venituri din trafic care urmează a fi adoptate la nivel european.

În condițiile actuale ale prevederilor din *Regulamentul UE 2019/317*, după expirarea unei perioade de grație de 2 ani, rambursarea creditului poate fi asigurată de Regie. Deși aceste prevederi asigură o recuperare a pierderilor de venit datorită scăderii de trafic printr-o majorare a tarifului în anul n+2, conform ultimelor documente transmise de Comisia Europeană prevederile în cauză urmează a fi modificate printr-o reducere a nivelului ajustărilor și eșalonarea pe o perioadă de 10 ani. În cazul în care modificările vor fi acceptate de către statele membre și aprobate de către Comisia Europeană, condițiile de rambursare vor trebui modificate în mod corespunzător.

7. Beneficiarul măsurii

Beneficiarul măsurii este Regia autonomă "Administrația română a serviciilor de trafic aerian" - ROMATSA, cu sediul în Bd. Ion Ionescu de la Brad nr 10, sector 1, București, înregistrată la ONRC sub nr. J40/1012/1991, CUI/CIF 1589932.

8. Efectele preconizate ale măsurii

Măsura va asigura continuitatea activității de furnizare a serviciilor de navigație aeriană în spațiul aerian național, conform obligațiilor asumate de România prin Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944.

9. Încadrarea în politicile economico - bugetare și financiare ale statului

Asigurarea serviciilor de navigație aeriană în spațiul aerian românesc este o obligație a statului, conform prevederilor Convenției privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, la care România a aderat în 1965.

10. Propuneri

Având în vedere toate datele și informațiile prezentate, propunem aprobarea *Acordării unei garanții de stat pentru contractarea unei linii de credit de către RA ROMATSA în valoare de 466 mil. lei, cu suportarea de la bugetul de stat a dobânzii și celorlalte costuri aferente, în condițiile unei perioade de grație de minim 2 ani și cu o perioadă de rambursare de maxim 10 ani*. Măsura propusă este în concordanță cu legislația națională și europeană.



Ministerul Finanțelor Publice
Cabinet Ministru

Nr. 1006954/25.06.2020

Domnului Lucian Nicolae BODE
Ministrul transporturilor, infrastructurii și comunicațiilor

Vă restituim neavizat Memorandumul cu tema „Aprobarea unei garanții de stat pentru contractarea de către Regia autonomă „Administrația română a serviciilor de trafic aerian”- ROMATSA a unei linii de credit, cu suportarea de la bugetul de stat a dobânzii și celorlalte costuri aferente acesteia, pentru acoperirea deficitului de finanțare înregistrat ca urmare a impactului pandemiei COVID-19, luând în considerare următoarele:

Prin memorandum se propune contractarea de către Regia autonomă „Administrația română a serviciilor de trafic aerian”- ROMATSA a unei linii de credit în valoare de 466 mil. lei garantată de stat, cu suportarea de la bugetul de stat a dobânzii și celorlalte costuri aferente, în condițiile unei perioade de grație de minim 7 ani și cu o perioadă de rambursare de maximum 10 ani.

În baza prevederilor art. 4, alin (1) litera d) din OUG nr. 64/2007 privind datoria publică Ministerul Finanțelor Publice poate garanta numai pe bază de lege împrumuturi contractate de operatori economici pentru finanțarea de programe/proiecte de investiții sau a altor necesități prioritare pentru economia românească.

Având în vedere specificul activității RA ROMATSA, respectiv furnizarea de servicii de trafic aerian, precum și faptul că regia autonomă nu activează pe o piață concurențială, considerăm că măsurile de sprijin financiar sub forma acordării unei garanții de stat pentru contractarea unei linii de credit în valoare de 466 milioane lei, cu suportarea de la bugetul de stat a dobânzii și celorlalte costuri aferente nu reprezintă măsuri de natura ajutorului de stat

Menționăm că potrivit Comunicării Comisiei Europene cu privire la aplicarea articolelor 87 și 88 din Tratatul CE privind ajutoarele de stat sub formă de garanții (2008/C 155/02), garanția de stat poate acoperi maximum 80 % din credit sau din altă obligație financiară. Comisia Europeană consideră că, în cazul în care o obligație financiară este acoperită în întregime de o garanție de stat, creditorul nu este suficient stimulat să evalueze corespunzător, să asigure și să reducă la minim riscul ce poate rezulta din operațiunea de creditare și, în consecință, garanția în proporție de 100% poate constitui un ajutor de stat pentru creditor.

Evaluarea oportunității privind acordarea garanției de stat de către Ministerul Finanțelor Publice conform termenilor financiari propuși în memorandum se poate realiza în baza unei analize preliminare efectuate de către Eximbank, în calitate de agent al statului, privind evaluarea capacității companiei de rambursare a împrumutului și încadrarea acesteia într-o categorie de risc, precum și obținerea avizului favorabil din partea Comitetului Interministerial de Finanțări, Garanții și Asigurări (CIFGA).

De asemenea, vă rugăm să aveți în vedere măsurile de sprijin pentru companii mari și întreprinderi mici și mijlocii cu cifra de afaceri peste 20 de milioane de lei aprobate recent într-un memorandum de către Guvernul României și care urmează a fi puse în practică de către Eximbank, și anume:

- A. O primă măsură constă în acordarea a trei categorii de garanții, în numele și în contul statului, pentru companii afectate de pandemia COVID-19, acoperind necesarul de garantare în proporție de maxim 90%, pentru credite noi sau deja acordate de către bănci comerciale.
- B. A doua măsură constă în acordarea de finanțări cu componentă de ajutor de stat, în numele și în contul statului, pentru companii afectate de pandemia COVID-19. Schema cadru este în prezent în procedura de consultări informale cu Comisia Europeană în vederea obținerii avizului preliminar, după decizia de aprobare a prezentului Memorandum, EximBank urmând să transmită Comisiei Europene notificarea finală a Schemei. După autorizarea schemei de către Comisie corelat cu acordarea fondurilor aferente de către Ministerul Finanțelor Publice, în conformitate cu prevederile Legii 96/2000 privind organizarea și funcționarea Băncii de Export - Import a României EximBank S.A, republicată, EximBank va elabora norme de implementare a acestora care vor defini mai multe produse de finanțare și garantare specifice ce vor fi supuse aprobării CIFGA. Instrumentele financiare cu componentă de ajutor de stat vor fi disponibile de la data publicării Normelor de aplicare ale produselor în Monitorul Oficial al României pentru beneficiarii care depun o cerere până cel târziu în data de 30.11.2020, iar acordarea creditelor și garanțiilor (semnarea Convențiilor de garantare/Contractelor de credit) se va face până la data de 31.12.2020, inclusiv.
- C. A treia măsură constă în acordarea de produse cu componentă de minimis, respectiv compensarea dobânzii la credite în derulare, subvenționarea dobânzilor la credite noi și plafoane de garantare cu componentă de minimis pentru creditele de capital de lucru acordate de băncile comerciale. EximBank va finaliza schemele de minimis, urmând a iniția procedura prevăzută de lege, în vederea obținerii avizului Consiliului Concurenței, respectiv a aprobării ulterioare a Memorandumului cu această temă în Guvern. Instrumentele financiare cu componentă de ajutor de minimis vor fi disponibile de la data publicării Normelor de aplicare ale produselor în Monitorul Oficial al României și până la data epuizării bugetelor alocate.
- D. A patra măsură constă în acordarea de credite, garanții și asigurări în condiții de piață în numele și contul statului. Se vor utiliza în acest sens produsele actuale standard oferite de EximBank.

Guvernul României are în vedere alocarea unui buget suplimentar de 6 miliarde de lei pentru implementarea noului portofoliu de produse de către EximBank cu componentă de ajutor de stat și de minimis pentru măsurile de sprijin A, B și C, cu posibilitatea de suplimentare cu 2 miliarde de lei în funcție de solicitările de produse financiare oferite de Eximbank pentru aceste măsuri.

Pachetul de măsuri stabilite prin această Schemă reprezintă o intervenție complementară de sprijin din partea statului adresată acelor categorii de beneficiari care nu se încadrează în criteriile de eligibilitate stabilite prin Programul IMM Invest aprobat prin OUG nr. 110/2017, cu modificările și completările ulterioare. Noua Schemă se adresează întreprinderilor mari care nu au acces la fondurile derulate prin Programul IMM Invest și care nu pot obține finanțare suplimentară, la un nivel superior, întrucât această facilitate este prevăzută doar pentru IMM-uri.

Activitatea EXIMBANK-S.A. desfășurată în numele și contul statului se realizează sub coordonarea Comitetului Interministerial de Finanțări, Garanții și Asigurări (CIFGA) care este organul de decizie.

Față de cele menționate, recomandăm ROMTASA să se adreseze TimBank pentru a evalua posibilitatea utilizării produselor mai sus menționate, iar în situația în care nu este posibil utilizarea acestor produse să solicite o analiză preliminară privind evaluarea capacității de rambursare conform termenilor prezentați în memorandum pentru contractarea și rambursarea creditului, în condițiile unei garanții de stat de maximum 80% din valoarea creditului.

De asemenea, în vederea satisfacerii nevoilor de finanțare recomandăm companiei luarea în considerare a instrumentelor de garantare a unui credit și de susținere a plății dobânzilor aferente aflate în aplicare în prezent prin intermediul fondurilor europene și prin programe naționale.

În ceea ce privește dobânda și costurile produse a fi subvenționate de la bugetul de stat, aceasta va conduce la majorarea cheltuielilor bugetului general consolidat, iar inițiatorul proiectului de memorandum nu precizează în bugetul cărui ordonator principal de credite vor fi cuprinse sumele ce se propun a fi asigurate de la bugetul de stat.

Precizăm că în bugetul aprobat pe anul 2020 prin Legea bugetului de stat nr. 5/2020 al Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, sub autoritatea căruia funcționează ROMTASA, nu sunt prevăzute sume cu această destinație.

În acest context menționăm că potrivit prevederilor art.15, alin.(1) din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, în cazurile în care se fac propuneri de elaborare a unor proiecte de acte normative a căror aplicare atrage micșorarea veniturilor sau majorarea cheltuielilor aprobate prin buget, trebuie să se prevadă și mijloacele necesare pentru acoperirea minusului de venituri sau creșterea cheltuielilor.

În ceea ce privește textul de la punctul 9 al memorandumului apreciem că asigurarea serviciilor de navigație aeriană nu are legătură cu încadrarea în politica bugetară a statului și, prin urmare, considerăm necesară eliminarea trimiterii la aceasta din titlul respectivului punct.

Cu stimă,

Vasile-Florin Ciu
Ministru finanțelor publice



Brussels, 26 June

Dear Prime Minister,

Subject: Airspace Users issue urgent call for action to address Air Navigation Service revenue gaps and to expedite the necessary reforms

Europe's Airspace User associations are united in jointly urging your government to take action with your Ministers for Transport and Finance and address the Air Navigation Services revenue gap.

Aviation has been among the most severely impacted sectors by the COVID-19 pandemic. The drastic drop in traffic and the uncertain recovery has created a severe liquidity and revenue shortfall within aviation. This has been acknowledged across Member States by the deferral of ATC charge payments until 2021. While the Airspace User community fully appreciates this support, this measure alone is insufficient as it will not enable a financial environment allowing Airspace Users to sustain the Air Navigation Service revenue gap of billions of Euros in 2022 and beyond. Nobody is responsible for the crisis and airspace users should not be held responsible for the travel restrictions nor accountable for the mitigation of their financial consequences. This situation needs to be addressed decisively by your government and the European Union, ensuring that recovery in the aviation sector will not be at risk. We are calling for a twin-track strategy rethinking the financing of the aviation sector in this time of crisis.

Our industry needs a short-term strategy to inject cash into the sector to mitigate revenue losses following the State measures in response to COVID-19. These measures shut down air traffic and collapsed Airspace Users' revenues, which fund the aviation ecosystem via Air Traffic Control Charges. A financing alternative must be urgently identified to address the residual revenue gap of Air Navigation Services in 2020 and beyond. This funding gap is currently under negotiation, but we want to make it clear that Airspace Users, who are struggling to survive, are simply not in a position to foot the bill. New mechanisms, including national recovery support, the EU Recovery Fund (which should include aviation) or re-allocation of existing funds like CEF for the transport sector, should be part of upcoming discussions.

A medium to long term strategy needs to provide a fast and sustainable recovery path whilst ensuring that the urgent, necessary and already agreed reforms towards digitalisation, efficiency and environmental sustainability are fast tracked. These issues are fully in line with European priorities. The regulatory framework to provide these reforms must establish a more equitable and resilient Air Navigation Services system, which will be able to adapt to changing circumstances. Again, all possible financing alternatives as well as the most effective use of available recovery funds needs to be explored and assessed.

A well-executed twin-track strategy will prevent a repeat of the situation which developed following the financial crisis of 2008-2010, culminating in the massive ATC delays in 2018 and 2019. We call on you, with the European Union's support, to steer the necessary Single European Sky reforms (operational, technical and regulatory) to enable the proper transformation of Air Navigation Services – even and especially under these difficult circumstances. We encourage you, as well as your Air Navigation Service Providers, to refocus your planned investments and recruitment to adjust to the return of traffic in the coming years.

URGENT

Such a twin-track strategy will give the aviation eco-system the financial certainty to plan for an effective restarting of operations and will protect millions of jobs.

The Airspace Users community calls on the European Union and Member States to take visionary and decisive action, addressing our views, to ensure the survival of the industry and a quick and sustainable recovery. We will liaise shortly with your Ministers for Transport and Finance for further discussions. Thank you for your consideration and support.

Yours sincerely,


Thomas Reynaert
Managing Director
Airlines for Europe - AAE


Sylviane Lost
Director General
Airlines International Representation in Europe - AIRE


Athar Husain-Khan
Secretary General
European Business Aviation Association - EBAA


Montserrat Barriga
Director General
European Regions Airline Association - ERA


Rafael Schwartzman
Regional Vice President, Europe
International Air Transport Association - IATA

STRIKESURF